

U.D.P. 1966 - Etudes: XLIV
Contrat de dépôt - Doc. 1

U n i d r o i t

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

ETUDE SUR LE CONTRAT DE DEPOT ET LA RESPONSABILITE DES PERSONNES
CHARGEES DE LA GARDE DES MARCHANDISES EN COURS DE TRANSPORT

RAPPORT PRELIMINAIRE

par

Jean-Pierre Le Gall

Professeur agrégé à la Faculté de droit et des sciences
économiques de Grenoble, détaché à la Faculté de droit d'Alger

Janvier 1966

Le Conseil de Direction de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé, au cours de sa 40^e session (Rome, les 19-22 avril 1960) a décidé de mettre à l'étude (Résolution n° 9, p. 8):

"Le contrat de dépôt et la responsabilité des personnes et institutions autres que le transporteur qui auront la marchandise sous leur garde au cours de l'exécution du contrat de transport".

Le Secrétaire Général de l'Institut a bien voulu nous demander de préparer sur ce point un rapport préliminaire de caractère synthétique. Après avoir tenté de délimiter le domaine de l'étude, nous montrerons les difficultés que soulève l'élaboration d'une réglementation uniforme en la matière. Il restera alors à ébaucher le contenu d'une éventuelle loi uniforme, compte tenu des enseignements de la pratique dans les principaux pays.

I - Délimitation d'une réglementation uniforme

Etant entendu qu'une éventuelle loi uniforme ne s'appliquerait que dans l'exécution de transports internationaux - sauf pour les personnes ou institutions concernées, à lui donner un champ d'application plus vaste en lui soumettant le dépôt et la garde des marchandises en cours de transports nationaux -, le domaine de la réglementation uniforme est à délimiter de trois points de vue différents au moins: quant aux activités visées, quant aux circonstances dans lesquelles ces activités sont déployées, quant aux personnes intéressées.

A) Délimitation quant aux activités

La résolution du Conseil est ici assez précise. Il s'agit de régir le dépôt et la garde des marchandises. En d'autres termes, la loi uniforme trouverait à s'appliquer dès que les marchandises transportées

sont remises matériellement entre les mains d'une personne autre que le transporteur - sauf à préciser ultérieurement cette dernière condition - à charge pour elle de les surveiller. Peu importe, semble-t-il, la nature et l'étendue des soins à apporter dans la garde. Il suffit qu'une obligation de garde, fût-elle la plus élémentaire possible, pèse sur celui qui détient à un moment quelconque du transport les marchandises pour que la réglementation uniforme exerce son empire. Cela étant, certaines activités doivent être immédiatement soustraites à la réglementation uniforme, bien qu'elles se manifestent au cours de l'exécution du transport et soient relatives aux marchandises transportées. A l'inverse, d'autres activités seront, partiellement au moins, saisies par la réglementation uniforme parce que la personne ou l'institution qui les exerce doit à titre accessoire garder les marchandises.

a) Activités exclues d'une réglementation uniforme

Il arrive qu'en cours de transport, un emplacement, terre-plein, hangar par exemple, soit loué pour y déposer provisoirement les marchandises. Pour autant que ce contrat n'impose à celui qui fournit l'emplacement aucune obligation de veiller sur les marchandises, mais seulement celle de laisser la disposition de l'emplacement durant un certain temps et, éventuellement, celle de maintenir le local en bon état de réparations, la combinaison relève du seul contrat de bail d'immeubles et sera exclue de la réglementation uniforme. Elle est toutefois assez fréquente dans la pratique pour que cette exclusion soit clairement affirmée. Ainsi, par exemple, les conditions du Port de Manchester disposent que la Compagnie n'assume pas la garde des marchandises déposées sur les quais ou sous les hangars et qu'en conséquence elles sont à tous égards aux risques exclusifs de leur propriétaire. De même, l'article 21 du Règlement d'exploitation des hangars et terre-pleins du Port autonome du Havre dispose que "la garde et la conservation des marchandises ne sont point à la charge du

Port autonome et aucune responsabilité ne pèse sur lui ... etc.".

On trouverait à coup sûr de nombreux aménagements de ce genre: en matière de transports terrestres, par exemple, la S.N.C.F. (Société nationale des chemins de fer français) donne à bail des locaux ou des hangars compris dans les gares ou l'enceinte des gares, et il peut se faire que des marchandises y soient déposées par un groupeur ou un transitaire. L'exclusion de toutes ces opérations du champ d'application d'une réglementation uniforme ne paraît devoir faire aucun doute, ni soulever de grandes difficultés, tant elles sont différentes d'un dépôt ou d'une garde des marchandises.

Pour les mêmes raisons doivent être exclues du domaine de la loi uniforme la location de matériel, en vue notamment du chargement ou du déchargement des marchandises transportées, et plus généralement la location d'équipes de travail ou de personnel spécialisé. Ces pratiques paraissent assez courantes dans les ports maritimes. Les textes qui les prévoient et les aménagent mentionnent toujours expressément que le matériel ou le personnel passe sous le contrôle de celui qui en a fait demande. Ainsi, aux termes de l'article 7 du Règlement d'exploitation des engins de levage du Port du Havre, "les ordres relatifs à la conduite des engins et à la manutention des colis sont donnés par le locataire ou son personnel sous sa propre responsabilité. Les employés de la Chambre de Commerce attachés aux engins ou à leur conduite passent, par le fait de la location des engins, sous l'autorité et la surveillance du locataire ...". De même les Conditions de chargement, déchargement, manutention des marchandises du Port de Manchester, prévoient, entre autres systèmes, celui "où les ouvriers fournis par la Compagnie (du Canal) ne sont pas directement sous l'autorité et le contrôle des contremaîtres de la Compagnie, et sont fournis à la condition expresse que les armateurs garantissent la Compagnie contre toute responsabilité ou perte ..." (art. 4).

Plus délicate, mais tout aussi inévitable, apparaît une autre exclusion: celle de l'opération par laquelle est fourni un emplacement ou un entrepôt en vue d'y déposer des marchandises en cours de transport avec engagement de fournir une prestation particulière telle qu'un chauffage à une température constante ou au contraire une réfrigération à un degré donné. Ainsi, par exemple, de la location d'entrepôts frigorifiques. La doctrine française voit là, et à juste titre semble-t-il, un mélange de louage de choses et d'industrie, étranger à tout contrat de dépôt et exclusif de toute garde des marchandises. Peu importe en effet à celui qui fournit l'entrepôt le sort des marchandises. Seul l'intéresse et l'oblige le conditionnement des locaux.

Ces diverses exclusions montrent donc qu'existent une série d'opérations qui se différencient foncièrement du dépôt et n'obligent à aucune garde des marchandises transportées, si minime ou si limitée soit-elle, bien qu'elles soient relatives en fin de compte aux marchandises transportées. A ces opérations, qui s'apparentent toutes à un louage de choses (même si la location porte sur une main-d'œuvre), il faudrait sans doute adjoindre les mandats assumés par certains intermédiaires, tel que celui, pour le transitaire (ou "transmetteur"), de conclure un second contrat de transport en vue d'acheminer les marchandises à leur terme. Mais cette exclusion ne vaut qu'à la condition que le transitaire n'ait pas eu la marchandise entre les mains. Dans ce dernier cas, en effet, on peut penser qu'une certaine obligation de garde pèse sur lui, soumettant son activité à la réglementation uniforme.

b) Activités soumises à une réglementation uniforme

Le cas du transitaire met en effet en relief la première des deux grandes difficultés qu'on ne saurait ici esquiver. Une fois mises à part les opérations ou les activités qui sont, en quelque sorte par définition ou par elles-mêmes, exclusives de toute garde des marchandises,

restent d'autres opérations ou d'autres activités qui, quoique n'ayant pas pour objet principal la garde des marchandises, peuvent comporter une telle obligation à titre accessoire. Cela étant, la seconde difficulté surgit immédiatement: une réglementation uniforme doit-elle se limiter à ceux dont l'activité essentielle, fondamentale, est de garder les marchandises - ou si l'on veut les "purs gardiens" tels que les magasins généraux ? Doit-elle au contraire embrasser tous les cas où une personne ou une institution a la garde des marchandises en cours de transport ? Il ne paraît pas douteux que cette dernière attitude soit la seule justifiée. Encore faut-il s'en expliquer.

La première difficulté n'est qu'un aspect particulier d'un problème beaucoup plus général, souvent posé en pratique: le coiffeur assume-t-il une obligation quelconque concernant le manteau "déposé" au vestiaire par son client ou les boucles d'oreille "déposées" sur une tablette par sa cliente ? L'entrepreneur répond-il de la bicyclette ou de la voiture de son ouvrier ou de son ingénieur, volées dans un local ou sur un emplacement dépendant de l'entreprise ? Le garagiste, du vol de la voiture sur laquelle il doit procéder à certaines réparations ? De même, l'entreprise d'acconage ou de manutention qui se charge du chargement ou du déchargement des marchandises en cours de transport répond-elle de la disparition de marchandises ? Le transitaire, qui a pris livraison des marchandises et doit assurer leur réexpédition - c'est là l'objet essentiel de son engagement-est-il tenu de les surveiller ? Ces questions sont évidemment délicates à trancher. On n'en observe pas moins dans les droits nationaux une tendance à dire qu'un réparateur, le garagiste par exemple, est dépositaire de la chose qui lui est confiée. L'analyse n'est pas exacte mais elle est révélatrice: le réparateur, s'il est lié par un contrat de louage d'ouvrage, assume, en plus de ses obligations propres, des obligations qui sont à peu près celles qu'assumerait un dépositaire. On concevrait mal, de même, que l'entreprise de manutention se désintéresse de la sécurité des marchandises qu'elle charge ou

décharge, ou le transitaire, de celle des marchandises qu'il doit réexpédier. En somme, il semble permis de dire sans excès que toute personne ou institution exerçant une activité en cours de transport relativement aux marchandises transportées, soit qu'elle les ait dans ses magasins, soit qu'elle les manutentionne, soit qu'elle en assure le cheminement (sans être transporteur, comme le transitaire), s'oblige implicitement au moins et fût-ce à titre accessoire, à exercer sur elles une garde et une surveillance. Il n'en va autrement qu'au cas où une personne ou une institution se contente de louer des locaux pour entreposer les marchandises, du personnel ou du matériel pour les manutentionner, ou de faire des actes juridiques en vue de leur acheminement (telle que la conclusion d'un nouveau contrat de transport par un intermédiaire). Ce sont ces opérations que nous avons exclues d'emblée du champ d'application d'une réglementation uniforme.

En dépit de cette généralité de l'obligation de garde sur les marchandises transportées, on pourrait être tenté de ne chercher l'unification du droit qu'en ce qui concerne la personne ou l'institution faisant de la garde des marchandises l'objet principal de son activité. Une telle amputation serait à coup sûr regrettable et la résolution du Conseil de Direction de l'Institut apparaît à la réflexion opportune, qui met l'accent sur l'obligation de garde, abstraction faite de la nature du contrat dans lequel elle s'insère. Observons, d'abord, d'un point de vue pratique, qu'un grand nombre d'entreprises combinent les opérations de "pur gardien" et de "pur manutentionnaire": le tarif du syndicat des entrepreneurs de manutention du Port de Marseille, par exemple, définit de la sorte les opérations qu'il assume: "désarrimage ... classement ... etc., gardiennage en franchise pendant 5 jours après l'entier débarquement ... etc.". Parallèlement, l'article 17 du Règlement-type des magasins généraux agréés français prévoit des manutentions à la réception et la livraison des marchandises. D'un point de vue théorique, une dualité de régime serait évidemment paradoxale et cause de difficultés d'interprétation ou d'application de la loi uniforme.

Il faut même aller plus loin. En stricte logique, la loi uniforme ne devrait concerner en tout état de cause que l'obligation de garde et les manquements dont se rendent coupables ceux qui y sont soumis: elle ne serait pas applicable par exemple, lorsque des dommages sont causés aux marchandises par suite d'une faute de manutention pure. Or une telle distinction n'est ni réalisable ni nécessaire. Un auteur français fait remarquer à juste titre qu'"en pratique les statuts de la garde, de la consignation, de l'entreprise ne diffèrent pas", et il est notable que les textes gouvernant le Port of London Authority réglementent séparément mais d'une manière très parallèle sa liability during the conveyance of goods et sa liability as to goods warehoused. En somme, si l'on va au fond des choses, il s'agit de réglementer de manière uniforme l'activité de toutes les personnes et institutions qui ont le soin matériel de la marchandise en cours de transport: quelles seront leurs responsabilités en cas de disparition, manquants, non-restitution, dégradations, défauts survenant à ces marchandises ? L'obligation de garde obligera à rendre compte de ces accidents, qu'ils surviennent lors d'une manutention, d'un transit ou d'un magasinage. Il convient donc de chercher à placer dans un même cadre juridique l'ensemble des opérations qui interviennent en cours de transport, quitte à marquer les particularités de chacune à certains égards.

Cette première tentative de délimitation d'une réglementation uniforme, eu égard aux activités visées, aboutit donc aux conclusions suivantes: régir par un texte unique les obligations et les responsabilités qu'assument relativement à l'intégrité et à la sécurité des marchandises transportées les personnes ou institutions qui les entreposent dans leurs magasins, les manutentionnent ou en assurent le cheminement. Ce champ d'application n'est défini ici que d'un certain point de vue toutefois. D'autres limites doivent être encore posées.

B) Délimitation quant aux circonstances

Aux termes de la résolution du Conseil de Direction de l'Institut, l'unification vise les obligations et la responsabilité de ceux qui ont la marchandise sous leur garde au cours de l'exécution du contrat de transport. On peut se demander si cette délimitation n'est pas trop étroite ou trop stricte, voire injustifiée. En droit français en effet, on considère traditionnellement, en dépit de divergences doctrinales, que le contrat de transport commence par la prise de livraison des marchandises par le transporteur et s'achève par la prise de livraison des marchandises par le destinataire. La livraison est analysée comme un acte juridique aux termes duquel une partie accepte de remettre les marchandises, l'autre, de les recevoir. Or la livraison n'est pas toujours effectuée entre les mains du destinataire lui-même ou, plus précisément, puisqu'il s'agit d'un acte juridique, avec l'accord personnel du destinataire. En droit maritime par exemple, il arrive souvent que la prise de livraison des marchandises soit opérée par une personne ou une institution qui assure cette fonction à titre professionnel et est appelée consignataire de la cargaison. Celui-ci a pour mission de se faire livrer les marchandises par le transporteur puis de les garder pour les remettre ensuite au destinataire. Dès lors, si l'on s'en tenait à la limite fixée par l'Institut, ce consignataire échapperait aux prescriptions de la loi uniforme, le contrat de transport s'étant achevé avec la livraison opérée entre ses mains et avec son accord. Cette solution est doublement choquante. D'une part, elle aboutirait à suspendre l'application de la loi uniforme à cette circonstance finalement assez contingente: l'existence ou l'absence d'une prise de livraison des marchandises par un représentant du destinataire. Quand le destinataire prend personnellement livraison des marchandises, le consignataire qui les lui vire pour le compte du transporteur et qu'on appelle alors consignataire du navire, serait soumis à la réglementation uniforme. Ce même consignataire ne le

serait pas quand il prend livraison pour le compte du destinataire au motif que le contrat de transport est ici achevé. Pourtant ce consignataire qui, en pratique, se présente selon les cas sous les traits d'un consignataire de navire ou de cargaison, a toujours les mêmes obligations relativement aux marchandises: veiller sur elles, les garder. Seul change son mandat: prendre livraison pour le compte du destinataire ou livrer pour le compte du transporteur ... On pourrait arguer encore de l'hypothèse suivante: il arrive en pratique que le transporteur, après livraison des marchandises, accepte de conserver pendant un temps les marchandises dans ses magasins en qualité d'entrepoteur. Les limites fixées à la réglementation uniforme par l'Institut imposeraient de soustraire ce dépôt à cette réglementation. Pourtant, le transporteur remplit alors les mêmes fonctions relativement aux marchandises qu'un consignataire de la cargaison qui, lui-même, joue le même rôle qu'un consignataire du navire, on vient de le voir ... En réalité, toutes ces personnes ont la charge - entre autres - de garder les marchandises et il serait assez paradoxal de leur appliquer un traitement différent.

D'autre part, on ne peut manquer de voir qu'un décalage existe entre les limites que l'Institut prétend fixer à l'application de la réglementation uniforme et la nature des activités qu'il s'agit de réglementer. Plus clairement: la réglementation vise une activité matérielle - la garde et la surveillance des marchandises - exercée par des personnes ou des institutions qui ont matériellement les marchandises entre leurs mains ou sous leur contrôle. C'est donc en fonction de cette considération que doivent être tracées les limites d'application d'une loi uniforme. Tout au contraire, ces limites sont fixées en fonction de considérations juridiques, l'acte juridique de livraison, qui détermine le début du contrat de transport et l'acte juridique de prise de livraison, qu'en détermine la fin. En résultent les hiatus constatés à l'instant: une personne autre que le destinataire se trouve encore en possession (au sens commun du terme) des marchandises et doit les garder alors que le contrat est

terminé juridiquement. Pour remédier à ce divorce, une seule issue semble se présenter: étendre l'application de la réglementation uniforme à toute la période qui s'étend entre la livraison matérielle des marchandises, ou la remise matérielle des marchandises par l'expéditeur ou son préposé (mais non son mandataire), et la réception matérielle des marchandises par le destinataire ou son préposé (à l'exclusion encore de son mandataire) - étant supposé bien entendu que les marchandises ont été remises en vue d'un transport qui s'est effectué entre cette remise et la réception.

Seule cette conception nous paraît cohérente. Elle seule nous paraît devoir satisfaire au besoin de simplification et de sécurité qui appelle et légitime une réglementation uniforme. En effet, réduit à l'essentiel, le contrat de transport met en présence trois personnes dont les rapports juridiques sont, quant à leur durée et leur nature, assez bien définis dans toutes les législations nationales: l'expéditeur, le transporteur, le destinataire. Mais, inévitablement, la situation se complique en pratique par l'introduction de personnes ou d'institutions, entre l'expéditeur et le transporteur, ou le transporteur et le destinataire, ou entre deux transporteurs, et ces personnes ou ces institutions - manutentionnaires, consignataires, acconiers, transitaires, magasins généraux - sont soumises à des régimes juridiques souvent incertains, toujours variables. Tous pourtant peuvent être appelés à voir les marchandises entre leurs mains et les laisser se perdre ou se détériorer. Le but d'une réglementation uniforme semble donc être de fixer les obligations et les responsabilités de ces personnes et de ces institutions pour combler les lacunes, en quelque sorte, qui apparaissent entre le moment où les marchandises sont remises par l'expéditeur qui en perd le contrôle et celui où elles sont reçues par le destinataire qui en acquiert le contrôle. C'est précisément ce dont tient compte la limitation de la réglementation uniforme que nous avons proposée.

Notre argumentation s'est fondée, il est vrai, sur le droit français et il est possible et même vraisemblable que d'autres législations déterminent autrement le début et la fin du contrat de transport. Mais une telle divergence rendrait encore plus nécessaire l'abandon des limites fixées par la résolution de l'Institut. Tant qu'une définition internationale ne sera pas donnée du début et de la fin du contrat de transport (et si elle coïncidait avec celle du droit français elle serait sans doute trop restrictive comme on vient de le montrer), les activités tombant sous le coup de la réglementation internationale uniforme varieraient en fonction de la définition donnée au contrat de transport par la loi nationale applicable.

On conclura donc cette seconde tentative de délimitation d'une réglementation uniforme en proposant que celle-ci couvre le dépôt et la garde des marchandises transportées, entre leur remise par l'expéditeur initial et leur réception par le destinataire final, remise et réception étant des actes matériels par lesquels les marchandises passent entre les mains d'autrui. Cette limitation est conséquente avec l'objet de la réglementation uniforme: les soins et la surveillance matériels à apporter aux marchandises durant le transport. Tout au plus faut-il exclure de la réglementation les obligations du transporteur: c'est une troisième limite au champ d'application de la réglementation uniforme.

C) Délimitation quant aux personnes

La résolution de l'Institut exclut expressément et nécessairement le transporteur des personnes dont les obligations et la responsabilité seront soumises à une réglementation uniforme. Il conviendrait sans doute de préciser toutefois que cette exclusion ne concerne le transporteur qu'en tant qu'il agit en cette qualité. On a déjà indiqué en effet que le transporteur pouvait - et la pratique en fournit des exemples - conserver les marchandises transportées en dépôt dans ses magasins, après

la livraison et donc la fin du contrat de transport, sur la demande du destinataire. Dans la mesure où la réglementation uniforme couvre toute la période que s'étend de la remise matérielle des marchandises par l'expéditeur jusqu'à leur réception matérielle par le destinataire (supra B), les activités du "transporteur-dépositaire" devraient être régies par cette réglementation. C'est ce qui justifie la précision qui est ici suggérée.

Cela étant, deux questions demeurent en suspens, capitales pour la détermination du champ d'application de la réglementation uniforme. Est-il d'abord souhaitable et possible de réglementer les obligations et la responsabilité de la personne ou de l'institution ayant le dépôt ou la garde des marchandises transportées sans réglementer du fait même celles des personnes ou institutions avec lesquelles a été conclu le contrat - soit de dépôt, d'entreprise, de commission, de transit, etc. ... - dont procèdent la détention des marchandises et l'obligation de les garder ? D'autre part, les responsabilités et les obligations considérées seront-elles réglementées uniquement dans le cadre d'un contrat, ou la loi uniforme pourra-t-elle être invoquée par des tiers sur le terrain délictuel ?

La première question peut être éclairée à partir d'un exemple pratique: l'étendue et l'objet de l'obligation de restitution qui pèse en tout état de cause sur toute personne ayant eu les marchandises en dépôt ou sous sa garde varient inévitablement en fonction des constatations qui ont été opérées lors de la remise des marchandises. Ainsi, le Règlement-type d'exploitation des magasins généraux agréés français dispose (art. 5) que "l'exploitant n'est responsable du poids que lorsque le pesage intégral a eu lieu à l'entrée dans le magasin général et a été demandé par écrit": une obligation pèse donc sur le déposant (demander le pesage) s'il veut arguer lors de la restitution d'une

différence de poids. Autre exemple: les Conditions of storage de la Compagnie du Canal de Manchester autorisent la Compagnie agissant en qualité de magasin général à refuser les marchandises non conformes à la description préalablement donnée par le déposant, nonobstant son acceptation verbale ou écrite d'accepter l'emmagasiner. Ici une obligation pèse sur le déposant (remettre des marchandises conformes), et de son exécution ou de son inexécution dépend la légitimité du refus opposé par le dépositaire de recevoir les marchandises. Vainement multiplierait-on les exemples. Il paraît impossible de réglementer la responsabilité des personnes ayant la garde des marchandises transportées sans réglementer du fait même les obligations et les responsabilités de leur contractant.

Mais faut-il aller plus loin ? C'est l'objet de la deuxième question que l'on a posée et qu'un exemple permettra ici aussi de mieux comprendre. En cas de transports maritimes (mais pour d'autres modes de transport également selon toute vraisemblance), le déchargement est souvent opéré par un entrepreneur de manutention qui agit pour le compte du transporteur (on se contentera d'affirmer ce dernier point qui met en cause l'interprétation et l'application de la Convention de Bruxelles, et, en France, de la loi du 2 avril 1936). Si une faute est commise par cet entrepreneur, sa responsabilité sera engagée contractuellement envers le transporteur, souvent sur un appel en garantie de ce dernier, responsable envers le destinataire aux termes du contrat de transport. Si l'on admet (cf. supra A) que les activités de l'entreprise de manutention, sa responsabilité du fait des avaries ou pertes survenues pendant que les marchandises étaient sous sa garde, sont couvertes par la réglementation uniforme, c'est en vertu de celle-ci que seront jugés les rapports du transporteur et de l'entreprise de manutention. Les difficultés commencent lorsqu'on envisage les rapports de l'entreprise avec le destinataire des marchandises. Ces rapports, par hypothèse, sont de nature extra-contractuelle.

Rien n'empêche néanmoins le destinataire d'agir en responsabilité directement contre l'entreprise de manutention en invoquant le fait de l'inexécution fautive des obligations contractuelles assumées par cette entreprise envers le transporteur (action en responsabilité délictuelle et non contractuelle): la réglementation uniforme sera-t-elle applicable dans le conflit ainsi noué entre l'entrepreneur et le destinataire ? Telle est la question de principe. Elle se posera évidemment en d'autres cas que celui, particulièrement net, que l'on vient de développer.

Avant de suggérer une solution, on observera que le raisonnement a été mené en fonction des catégories et des principes du droit français. Mais en réalité, quelque soit le système interne envisagé, la question ne peut manquer de se poser: des actions peuvent-elles être engagées contre le "gardien" des marchandises transportées par un tiers au contrat dont procède le dépôt ou la garde des marchandises ? Le droit français répond par l'affirmative (nous laissons volontairement de côté une décision dissidente de la Cour de Cassation, justement critiquée); si d'autres droits répondaient par la négative, le débat ne serait pas clos pour autant: conviendrait-il en effet alors que la réglementation uniforme consacre expressément le recours des tiers en les soumettant à ses dispositions? Conviendrait-il au contraire que la réglementation uniforme ne couvre que des rapports contractuels, les rapports extracontractuels demeurant du ressort des lois nationales, quand celles-ci, à l'instar de la loi française, reconnaissent le droit d'agir sur le terrain extracontractuel ?

Il serait désirable d'adopter la conception la plus large et de soumettre à la réglementation uniforme tous les litiges qui peuvent naître du fait de la garde ou du dépôt des marchandises en cours de

transport (cf. du reste les Conditions générales des magasins généraux d'Amsterdam. Rotterdam: "The principal is liable to the warehouse Company and to third parties"... art. 8). La raison de ce choix est celle-là même qui invite à englober dans la réglementation uniforme non seulement les activités de "pure garde" mais également les activités où la garde est accessoire (supra A): placer dans un même cadre juridique toutes les règles relatives au dépôt et la garde des marchandises en cours de transport.

Conclusion de la délimitation d'une réglementation uniforme

Il semble souhaitable que la réglementation uniforme ait un champ d'application large pour que la matière acquière, par la vertu de l'unification, une grande homogénéité. Le texte devrait régir les obligations et les responsabilités qu'assument des personnes et des institutions autres que le transporteur agissant en cette qualité, relativement à l'intégrité et à la sécurité des marchandises, entre le moment où ces marchandises sont remises matériellement par l'expéditeur et celui où elles sont reçues matériellement par le destinataire. Peu importe que les marchandises soient mises en dépôt ou entrepôt, manutentionnées ou en attente de réexpédition. Seront compris dans les prévisions du texte tous ceux qui, à l'exclusion du transporteur, auront à un moment ou à un autre du transport le soin de la marchandise. Le texte réglera les rapports qui peuvent juridiquement naître avec quiconque du chef de la garde assumée.

II - Difficultés d'une réglementation uniforme

Ces difficultés semblent à la réflexion devoir tenir à deux causes essentielles: l'extrême variété de la matière qu'il s'agit d'unifier d'une part; la mise en oeuvre d'un texte unifié d'autre part. Nous les envisagerons tour à tour.

A) Difficultés tenant à la variété de la matière.

Cette variété se manifeste elle-même à plusieurs égards. Diverses sont les activités qu'il s'agit de régir, les personnes qu'il s'agit d'atteindre, les statuts qu'il s'agit de remplacer.

I°) La variété des activités à régir par une loi uniforme est d'abord d'ordre matériel. Certaines de ces activités s'effectuent dans des ports maritimes, d'autres, dans des ports fluviaux, d'autres encore, dans des gares ferroviaires ou des gares aériennes, d'autres enfin dans des gares routières. D'un autre point de vue, certaines de ces activités s'effectuent sur des marchandises nécessitant des soins particuliers pour leur conservation, d'autres sur des marchandises qui ne demandent aucun traitement particulier et pour lesquelles la surveillance est toute "extérieure" (contre le vol, l'incendie...). Cette diversité ne constitue évidemment pas un obstacle à une réglementation uniforme mais elle risque d'imposer une réglementation assez générale, par standards plus que par cas, de très larges pouvoirs d'appréciation étant laissé aux juridictions chargées de l'appliquer.

La diversité des activités à régir se manifeste également dans l'ordre juridique: certaines consistent en une garde à titre professionnel (magasins-généraux en France, en Hollande, Warehousekeepers en Angleterre, etc...), d'autres en une garde accessoire. L'opération principale à laquelle la garde se rattache peut être un contrat de commission, de mandat,

d'entreprise. L'obligation de garde peut être exécutable en même temps que les obligations principales (déchargement, commission) ou après (déchargement, puis surveillance des marchandises-"gardiennage"), jusqu'au point où insensiblement on semble arriver à deux contrats successifs: contrat d'entreprise avec surveillance accessoire des marchandises faisant l'objet du déchargement par exemple, puis contrat de dépôt.

2°) La variété des personnes dont l'activité sera régie par une réglementation uniforme n'est pas moins grande. Elle est, elle aussi, d'ordre matériel d'abord. Multiples sont les personnes appelées à intervenir en cours du transport, car multiples sont les opérations qui peuvent être à accomplir: déchargement ou chargement à quai, en rade, transport jusqu'à terre ("conveyance of goods by lighter": Regulations, Port of London Authority), mise en entrepôt à titre occasionnel, accessoire, professionnel, etc. Mais la situation se complique en ce que les intermédiaires accomplissent souvent des fonctions différentes, parfois à l'égard des mêmes marchandises: une entreprise peut être à la fois consignataire du navire et de la cargaison, acconier et transitaire; en ce que les mêmes fonctions ne sont pas toujours assumées par la même personne ou la même institution: en matière maritime, la situation change selon que la Compagnie dispose ou non d'un agent à l'escale. Cette constatation qu'il est inutile de développer davantage, suggère que les obligations et les responsabilités de la loi uniforme ne pourront pas être attachées à une qualification professionnelle -acconier, transitaire, etc.-, mais aux fonctions effectivement assumées dans un cas donné. On retrouvera la difficulté en examinant la mise en oeuvre d'une loi uniforme.

La variété des personnes et institutions auxquelles serait applicable la réglementation uniforme se manifeste encore dans l'ordre juridique. Les activités de dépôt et de garde sont parfois le fait

d'entreprises privées qui ne sont pas soumises à un régime juridique particulier. Mais elles sont parfois aussi le fait de véritables personnes de droit public (Port autonome du Havre, Port of London Authority, Manchester Ship Canal Company, etc...). Parfois enfin elles sont le fait d'entreprises ayant reçu de l'autorité publique concession, autorisation ou agrément. Dans ces deux derniers cas, il est fréquent que les lois, arrêtés ou règlements régissent non seulement le statut de la personne morale ou de l'entreprise, mais aussi la manière dont elle exercera son activité. Ainsi un arrêté gouvernemental fixe les règles de sécurité à appliquer dans les magasins généraux agréés français. Sans doute ne s'agit-il là que d'obligations administratives ne préjugant en rien théoriquement les obligations auxquelles est tenu le magasin général envers ses clients: pratiquement, il serait cependant difficile lors d'une instance en responsabilité intentée par le déposant d'ignorer purement et simplement ces prescriptions. L'obstacle à l'élaboration d'une réglementation uniforme ne paraît pas cependant insurmontable pour autant: la réglementation uniforme se substituant aux règles de droit privé actuellement applicables, elle pourra continuer à coexister avec ces règles de droit administratif sans être profondément altérée. Il n'en va plus de même en revanche lors que les textes administratifs en viennent à régir, pour une part, les relations des personnes ou institutions recevant des marchandises en dépôt avec leurs clients. C'est le cas pour les magasins généraux français agréés. La difficulté tient alors à la variété des statuts.

3°) La variété des statuts auxquels il s'agit de substituer une réglementation uniforme est elle aussi assez impressionnante. D'abord, comme on l'indiquait à l'instant, les obligations et les responsabilités des personnes et institutions considérées sont parfois déterminées impérativement par des textes administratifs. Pour être le plus frappant, l'exemple des magasins généraux agréés français n'est pas unique. Il est le plus

frappant puisqu'un arrêté du 20 mars 1947 régleme jusqu' dans le détail les obligations et les responsabilités des exploitants de magasins généraux envers leurs clients déposants. Il n'est pas unique puisque un arrêté du Préfet des Bouches du Rhône, fixant les Conditions générales d'application des prix, contient cette disposition: "la responsabilité de l'entrepreneur - il s'agit des entrepreneurs de manutention du Port de Marseille - ne peut être engagée qu'en cas de faute lourde professionnelle". L'existence de tels errements, même si d'autres systèmes nationaux les ignorent, implique, avant la mise en vigueur d'une loi uniforme, l'abrogation par les administrations compétentes de ces dispositions particulières et contraignantes.

Ensuite, beaucoup de contrats voient leur contenu modelé par l'usage. En France toujours, et le phénomène n'y est certainement pas particulier, la tâche confiée à un acconier varie selon que celui-ci opère dans la mer du Nord ou en Méditerranée. Dans les ports du Nord et de l'Ouest, où on l'appelle stevedore, il décharge la marchandise du navire puis se retire et laisse la place au consignataire de la cargaison qui prend livraison pour le compte du destinataire. En Méditerranée en revanche, il assure, outre le déchargement, le gardiennage de la marchandise à quai. C'est lui qui la remet ensuite au destinataire. Il agit tantôt comme consignataire du navire, tantôt comme consignataire de la cargaison.

Il faut noter encore, comme source de droit, la volonté, soit que les parties concluent un contrat librement débattu, soit, plus souvent, que des conditions générales soient élaborées par une des parties, conditions auxquelles l'autre est censée adhérer. Ainsi, the Manchester Ship Canal Company propose certaines conditions pour le magasinage. Ces conditions, inscrites au verso de la demande de magasinage sont ... la condition (sic) du contrat d'entreposage (in princ.). Ainsi en est-il également des conditions générales des magasins généraux d'Amsterdam-Rotterdam.

Mais de toute manière, ces diverses sources de droit n'apportent en général que compléments, précisions ou dérogations au droit commun qui régirait les activités considérées en l'absence de réglementation. Ce droit commun, c'est-à-dire dans la majorité des cas les règles relatives au dépôt ou au contrat d'entreprise, complètent cette assez complexe mosaïque.

Que conclure de l'existence de ces difficultés tenant à la variété de la matière ? La nécessité sans doute de dispositions assez générales pour embrasser la grande variété des situations à régir. La nécessité aussi de faire céder les dispositions impératives actuellement applicables à la matière devant les dispositions de la loi uniforme (sauf peut-être aux intéressés, mais c'est une question que nous envisagerons par la suite, à déroger conventionnellement à cette dernière). La nécessité enfin de trouver un critère d'application de la loi uniforme, compte tenu de la diversité des activités et des personnes en cause. Mais ceci nous introduit déjà aux difficultés tenant à la mise en oeuvre de la réglementation uniforme.

B) Difficultés tenant à la mise en oeuvre de la loi uniforme

Ces difficultés viennent de ce que l'on prétend régir toutes les activités de garde et toutes les personnes et institutions qui, en cours de transport, ont la garde des marchandises. Elles existeront donc pour autant qu'on ne décide pas de limiter l'application de la réglementation uniforme aux "purs gardiens" - pratiquement aux professionnels de l'emmagasiner et du dépôt. Rappelons toutefois que des raisons très solides peuvent être invoquées en faveur d'un champ d'application large de la loi uniforme (V. supra I). Par conséquent les difficultés qu'on peut rencontrer

ici doivent plutôt être surmontées qu'invoquées en faveur d'une restriction du domaine d'application de la loi uniforme.

Aucune difficulté n'existe, disait-on à l'instant, pour mettre en oeuvre une loi uniforme applicable aux professionnels de la garde. En effet, il est aisé d'en donner une définition qui révèle aisément leur soumission et la soumission de leurs activités aux règles unifiées. On pourrait songer - à titre évidemment de simple suggestion - à une formule de ce genre: "la présente loi est applicable aux contrats de dépôt, d'entrepôt ou de magasinage conclus relativement à des marchandises en cours de transport lorsque l'entrepoitaire, le magasinier ou le dépositaire exerce sa fonction à titre principal et professionnel". Tout naturellement, entreraient dans les prévisions du texte: les magasins-généraux de type français, le warehousekeeping anglo-saxon, etc...

Les difficultés commencent dès qu'on se tourne vers les intermédiaires chargés de garder les marchandises à titre occasionnel ou du moins accessoire. On ne peut en effet les soumettre à la loi uniforme en fonction de leur dénomination ou de leur qualificatif professionnel (acconier, commissionnaire, etc.): on a dit qu'en fait les missions assumées par ces personnes variaient et s'entremêlaient constamment. On ne peut davantage retenir la qualification du contrat conclu ni même la nature des obligations assumées. Plus exactement ces éléments peuvent servir d'indice et de critère chaque fois que le contrat conclu exclut, par définition, en raison de ses éléments constitutifs, une garde des marchandises: ainsi en va-t-il de la location de hangars, de terre-pleins, d'équipes de travail, etc. Dans ce cas, aucune obligation, même accessoire, de garde n'existe sur les marchandises. Aussi bien avons-nous exclu immédiatement ces opérations du champ d'application de la réglementation uniforme. En revanche, constater la conclusion d'un contrat d'entreprise de chargement ou de déchargement, de transit, de commission, de mandat même, ne permet pas,

selon nous, d'en conclure à l'application de la réglementation uniforme: il faut en plus que la personne intéressée, le débiteur, ait eu les marchandises entre les mains et la charge de les soigner (ce qui sera presque toujours le cas, sinon toujours - il est vrai - dans le contrat d'entreprise). On ne peut donc, semble-t-il s'en tenir à la nature du contrat passé. Quant à suspendre l'application de la réglementation uniforme à la constatation qu'une obligation de garde a été assumée, soit expressément, soit en vertu des usages (v. supra II-A), c'est, selon nous toujours, supposer résolue la question; il nous semble en effet que la loi uniforme doit indiquer qui est soumis à l'obligation de garde des marchandises et tombe donc sous le coup des règles qu'elle édicte, et non indiquer quelles règles s'appliquent quand une personne ou une institution assume, en vertu d'usages ou de conventions, la garde des marchandises. C'est pourquoi l'on peut penser que ni la qualification du contrat, ni la nature des obligations assumées, ne constituent des éléments propres à déterminer l'application de la loi uniforme.

Tout en reconnaissant qu'il s'agit ici d'un point délicat qui peut et doit être discuté de près, il nous paraît donc que les difficultés de mise en oeuvre ne peuvent être élégamment et efficacement résolues que si l'on déclare la loi applicable de plano à toute personne ou institution à qui les marchandises ont été remises en cours de transport, soit pour les manutentionner, soit pour les conserver, soit pour conclure à leur propos des actes juridiques. Déclarer la loi applicable de plano, c'est admettre que toutes ces personnes et institutions sont obligées de surveiller et de garder les marchandises conformément aux prescriptions uniformes. Ce système satisfait aux deux considérations qui ont été exposées dans ce rapport: réglementer toutes les activités où une garde des marchandises tend à être imposée par les législations nationales et où du moins elle se justifie sinon s'impose (supra I-A-b); faire en sorte que la loi uniforme s'applique sans équivoque en une matière où la situation juridique et les qualifications sont souvent troubles, incertaines.

Cela dit, rien n'empêche évidemment que les parties dérogent à la réglementation uniforme. Totale ou partiellement (cf., par analogie, art. 3 du Projet de convention portant loi uniforme sur le contrat de commission de vente ou d'achat d'objets mobiliers corporels ... Unidroit). Mais à supposer qu'une personne déroge à la loi uniforme - une entreprise de déchargement par exemple - et s'exonère de toute obligation de garde des marchandises, il faudra qu'elle le fasse par une disposition expresse, aisément vérifiable. La situation est donc fort nette: la remise des marchandises étant le critère (essentiel à ce stade de recherches) de l'application de la loi uniforme, il va de soi que l'entreprise de déchargement entre dans les prévisions de cette dernière et est soumise à une obligation de garde; si elle veut s'y soustraire, il faut une stipulation explicite. Si l'on procédait autrement, en appliquant la loi uniforme aux seules personnes assumant une garde des marchandises, mille contestations s'élèveraient pour la vérification de l'existence de cette obligation: analyse du contrat, des usages, des droits nationaux ... etc. Or le succès de la loi uniforme tient essentiellement à la rigueur de sa mise en oeuvre, à la précision et à la clarté de ses critères d'application.

Qu'on ne se méprenne pas cependant sur la portée des suggestions ici formulées. S'il paraît souhaitable de réglementer ensemble toutes les activités de garde en cours de transport, de soumettre à la loi uniforme et aux règles qu'elle contient toutes les personnes ayant les marchandises entre les mains en cours de transport, il n'en faut pas moins tenir compte de ce que l'obligation de garde est tantôt essentielle, tantôt accessoire à d'autres opérations. Et il est évident que le contenu de la réglementation uniforme doit refléter cette dualité. C'est donc dans cet esprit qu'on tentera d'indiquer quelques lignes directrices possibles, compte tenu des pratiques dans les principaux secteurs et dans les principaux pays.

III - Contenu d'une réglementation uniforme

Que la garde s'exerce à titre professionnel ou à titre accessoire, un fonds commun de droits, d'obligations et de responsabilités peut être dégagé. On peut donc parler de règles communes à toutes les personnes et institutions à qui les marchandises ont été remises en cours de transport, et de règles particulières.

Mais avant d'essayer d'en proposer une préfiguration, il faut noter une tendance, dans les droits nationaux, à alléger au maximum les obligations et les responsabilités des entreprises considérées. Souvent, il est vrai, ce sont celles-ci qui dictent leurs conditions en se taillant un statut très favorable. Une question devra donc être résolue que nous laisserons personnellement de côté: faut-il tenir compte de ce déséquilibre actuel dans l'élaboration du contenu de la réglementation uniforme ? L'intensité et le nombre des obligations, le degré de diligence requis dans leur exécution peut évidemment varier considérablement selon l'attitude qu'on estime devoir adopter. Nous noterons au passage ces "allègements" sans modifier pour autant le schéma général de la matière.

A) Règles communes

On indiquera d'abord quels semblent devoir être les droits et obligations du "dépositaire-gardien". On envisagera ensuite sa responsabilité en cas d'inexécution des obligations qu'il assume.

I°) Droits et obligations

a) Droits et obligations lors de la formation du contrat

Seuls, semble-t-il, les dépositaires professionnels (magasins généraux, warehousekeepers ...) peuvent être obligés d'accepter la conclu-

sion d'un contrat de dépôt sur la demande qui leur en est faite. On retrouvera donc cette question plus tard en recherchant les règles particulières à certains dépositaires.

En réalité, au stade de la formation du contrat, le gardien n'a guère d'autre obligation que celle de recevoir les marchandises dont on a convenu. Cette obligation prendra du reste une forme différente selon qu'il s'agit d'un magasinage pur et simple, ou d'un contrat d'entreprise par exemple: dans ce dernier cas, l'obligation de recevoir les marchandises s'enrichira de celle de les manutentionner, soit en les débarquant, soit en les chargeant, soit en les déplaçant (v. infra B-2°). A cette obligation, on ajoutera peut-être celle d'émettre des réserves sur les marchandises qui lui sont remises, en précisant toutefois sa portée: en tant que les réserves ne servent au dépositaire que pour faire constater un défaut des marchandises (nombre inférieur de paquets, quantité inférieure, avaries...) et lui permettre de se justifier lors de leur restitution, elles ne constituent en effet qu'une facilité de preuve et ne forment pas l'objet d'une obligation à proprement parler. Les réserves ne sont donc obligatoires qu'au cas où elles permettent de conserver les droits du contractant.

Pratiquement, il faut supposer que le gardien ait été chargé de recevoir les marchandises d'un tiers pour le compte de son co-contractant: ainsi, par exemple, quand le réceptionnaire ou destinataire charge une entreprise de procéder au déchargement des marchandises; l'entrepreneur, qui va avoir les marchandises sous sa garde, doit émettre des réserves contre le bord, le cas échéant, pour éviter la forclusion du réceptionnaire; émettre des réserves fait l'objet cette fois d'une véritable obligation. On peut se demander, il est vrai, s'il appartient à une loi uniforme sur la garde et le dépôt des marchandises de prévoir une telle obligation car celle-ci s'inscrit plutôt dans le cadre d'un mandat adjoint aux contrats d'entreprise et de garde. Mais il convient d'observer qu'en pratique les

réerves sont souvent prévues et réglementées avec le contrat d'entreprise ou de manutention: les Conditions générales du Syndicat des entrepreneurs de manutention du Port de Marseille, par exemple, traitent en même temps des opérations d'embarquement, de débarquement, du gardiennage à quai et des réserves. Quant aux Conditions générales des magasins-généraux d'Amsterdam-Rotterdam, elles autorisent le magasin à émettre des réserves mais ne l'y obligent pas.

b) Droits et obligations en cours de contrat

L'obligation essentielle est évidemment alors de garder les marchandises. Mais cette garde peut se comprendre de deux manières différentes au moins, et, selon la conception adoptée, la diligence requise du gardien variera considérablement: garder les marchandises c'est d'abord les protéger contre les dangers extérieurs tels que le vol, les intempéries; c'est aussi, ou ce peut être aussi, de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les marchandises ne se détruisent ou ne se détériorent pas d'elles-mêmes, sous l'influence de leur nature propre: éviter la fermentation par une opération appropriée, une maturation trop rapide par des températures spéciales, une détérioration par l'effet de vermines comprises dans les marchandises par un traitement chimique donné, etc... En somme la garde peut consister à veiller aux causes externes et internes de dommages.

Il n'est pas aisé dans ces conditions de définir avec précision le contenu de l'obligation de garde. Il l'est d'autant moins que les marchandises à garder sont d'une variété absolue, et l'on retrouve ici la difficulté que l'on avait signalée antérieurement en dressant un inventaire des problèmes à résoudre (II). Mais en réalité la difficulté n'est pas vraiment neuve, en ce sens que chaque droit national la rencontre dans les mêmes termes. Tous ne la résolvent pas cependant de la même manière.

Trois méthodes paraissent en fait utilisées. Parfois on s'attache à définir positivement le contenu de l'obligation de garde. Ainsi, les Conditions générales des magasins généraux d'Anvers-Rotterdam disposent que: "le magasin général n'est pas obligé de prendre quelque mesure que ce soit relativement aux marchandises reçues en garde ou à leur emballage, sauf celles qui sont considérées comme habituelles pour la garde des marchandises considérées. Les magasins généraux sont seulement obligés de prendre des mesures spéciales si elles ont fait l'objet d'une stipulation". A l'inverse, on définit parfois l'obligation de garde de manière négative en indiquant les cas où le dépositaire ne sera pas responsable: ainsi, les Conditions of Storage of the Manchester Ship Canal Company énumèrent une longue suite de cas où le magasin ne sera pas responsable des pertes ou avaries survenues aux marchandises: explosion, tempête, incendie même si une négligence peut être parallèlement relevée. Enfin, proche de ce dernier système mais plus synthétique et plus souple, le régime applicable aux magasins généraux agréés français se présente comme suit:

"L'exploitant est responsable de la garde et de la conservation des marchandises qui lui sont confiées... Toutefois, il n'est pas responsable: des dommages résultant de tous les cas de force majeure notamment... L'exploitant n'est pas responsable des pertes et dommages survenus aux marchandises entreposées sur les chantiers découverts, du fait de leur dépôt en plein air, lorsque ce mode de gardiennage avait lieu à la connaissance du déposant ou en accord avec lui".

Le rapprochement de ces systèmes fournit les éléments d'une disposition uniforme: 1^o point: le gardien de marchandises n'est pas tenu de prendre de mesures à l'égard des marchandises ou de leur emballage; autrement dit, il n'a pas à prendre de mesures pour éviter les détériorations ou pertes provenant de leur nature propre, sauf les mesures usuelles (ne pas entasser certaines marchandises, par ex.): Anvers-Rotterdam.

2° point: il doit éviter qu'elles ne se détériorent par des causes extérieures, celles-ci ne l'exonérant de sa responsabilité que si elles présentent les caractères d'une force majeure (inondation d'une intensité anormale, explosions dues à une cause fortuite): Magasins généraux français.

3° point: une diligence moindre (Magasins généraux français) ou plus grande (Amsterdam-Rotterdam) peut être prévue par une stipulation expresse.

On constate néanmoins que les règles applicables dans les ports anglais sont très en retrait sur les dispositions françaises et hollandaises: elles combinent en effet une exonération pour force majeure et faute (on a cité les Conditions de Manchester mais celles de Londres sont sur ce point identiques dans le principe). De ce fait elles perdent le plus clair de leur intérêt pour la définition du contenu de l'obligation de garde. Il faut reconnaître du reste qu'elles vident les contrats de dépôt ou de garde de leur substance et il serait à coup sûr regrettable qu'une réglementation uniforme s'aligne sur de telles pratiques.

c) Droits et obligations à l'expiration du contrat

L'obligation essentielle est alors de remettre les marchandises, ce qui soulève deux questions: à qui faut-il restituer? Que faut-il restituer?

A qui? On ne peut que renvoyer aux dispositions du contrat aux termes duquel a été acquise la garde des marchandises. Si une disposition doit être prévue par la loi uniforme, il semble que ce ne puisse être qu'en cas de magasinage chez un professionnel (v. infra).

Quoi? Une tendance se révèle à l'examen des Conditions générales: ne rendre le gardien responsable que du nombre et de la quantité de paquets, non de leur contenu, de leur qualité et de leur poids. Ce sont les dispositions mêmes de la Manchester Ship Canal Company. De son côté, le Règlement-type d'exploitation des magasins généraux agréés français

dispose que "l'exploitant ne peut être responsable ni de la nature, ni de la qualité, ni de l'état des marchandises que les colis ont été déclarés contenir. Il n'est responsable du poids que lorsque le pesage intégral a eu lieu à l'entrée dans le magasin général.... A défaut de pesage à l'entrée, l'exploitant ne répond que du nombre de colis..". Ces règles sont conséquentes avec la nature de la garde assumée par l'exploitant (v. supra): surveillance "extérieure" des marchandises, mais non de leur état.

Il faudrait sans doute ajouter toutefois que l'exploitant serait responsable, le cas échéant, des dommages causés par un fait extérieur aux marchandises: caisses éventrées, appareillages disloqués, etc.

Restent alors les problèmes de preuve et de délai. Il serait souhaitable que la loi uniforme prévoie les modalités selon lesquelles l'état extérieur des marchandises, le nombre de colis etc... seront constatés lors de la réception pour faire preuve des manquants ou des défauts lors de la restitution. Par ailleurs il serait raisonnable de présumer la faute du gardien incapable de restituer les marchandises telles qu'elles lui ont été remises pour la manutention ou la garde. Quant au délai, une disposition du type de celle par le London Port Authority serait à coup sûr opportune: "Toute déficience, perte ou dommage concernant les marchandises doit être notifié par écrit avant que les marchandises ne soient retirées.. ou en tout cas dans les sept jours du retirement...". (Regulations.. on import goods).

2°) Responsabilité

De même que les Conditions générales tendent à limiter le nombre et l'étendue des obligations, elles visent souvent à restreindre les cas de responsabilité et l'étendue des responsabilités. Ces résultats sont obtenus par des clauses limitant la responsabilité ou la réparation.

a) Clauses limitatives de responsabilité

On a déjà mentionné les clauses utilisées dans les ports anglais (Londres, Manchester), qui exonèrent le gardien de toute responsabilité lorsque la perte ou les dégradations causées aux marchandises résultent d'un des événements énumérés dans les conditions générales "même s'il y a eu une négligence des employés ou des agents ou de toute autre personne pour laquelle la responsabilité serait autrement engagée" (Conditions of Storage of the Manchester Ship Canal Company). De façon analogue, quoique moins radicale, les Conditions du Syndicat des entrepreneurs de manutention du Port de Marseille disposent que "la responsabilité de l'Entrepreneur ne peut être engagée qu'en cas de faute lourde professionnelle, sauf en matière de vol...".

La question devra donc faire l'objet d'un examen: faut-il qu'une faute d'une certaine gravité ait été commise pour que la responsabilité du gardien soit retenue, et dans l'affirmative quelle définition en donner qui soit claire dans les divers pays où la loi uniforme aurait vocation à s'appliquer ? Au stade de recherches où se situe ce rapport, on se contentera de mentionner le point.

b) Clauses limitatives de réparation

Le meilleur exemple est donné par le Règlement-type d'exploitation des Magasins généraux agréés français. En vertu de ce texte, la responsabilité de l'exploitant ne peut être engagée au-delà de la valeur des marchandises, soit la valeur déclarée par le déposant, soit, à défaut, la valeur déterminée d'office par l'exploitant.

Ici aussi, il appartiendra aux personnalités chargées d'élaborer dans le détail la réglementation uniforme de décider si une limitation de ce type doit être consacrée ou s'il suffit de laisser aux parties le soin d'y procéder elles-mêmes quand elles le jugent utile.

B) Règles particulières

Il paraît nécessaire d'aménager des règles particulières sous peine d'élaborer une réglementation trop lâche ou parfois inadéquate. Ces règles complémentaires semblent devoir concerner essentiellement le contrat de magasinage ou de dépôt professionnel, et le contrat d'entreprise.

I°) Règles particulières au contrat de magasinage ou de dépôt professionnel

Il s'agit essentiellement ici des magasins généraux et des entrepositaires. Certaines obligations, certains droits aussi, mériteraient d'être prévus par une loi uniforme.

a) Pour les magasins généraux et les entreprises d'emmagasiner, l'exercice même de leur profession constitue une offre publique et permanente de contracter. Pour cette raison, il ne semble pas excessif de leur imposer l'obligation d'accepter toute garde qu'on veut leur confier. Le Règlement-type des magasins généraux français prévoit une semblable obligation, indiquant même que "les dépôts sont reçus sans préférence ni faveur". Une exception cependant: l'exploitant peut refuser l'entrée en entrepôt de marchandises qui, par leur état ou leur nature, seraient susceptibles de nuire à la bonne conservation des autres marchandises, aux magasins eux-mêmes ou à leur bonne exploitation (Conditions of Storage of the Manchester Ship Canal Company, art. 6).

b) Le déposant doit évidemment livrer et retirer les marchandises à l'époque convenue, le dépositaire ayant l'obligation réciproque de les recevoir ou de les restituer à la date fixée. Les Conditions générales des magasins généraux d'Amsterdam-Rotterdam énoncent la première de ces obligations mais dégagent au contraire la responsabilité de l'exploitant

si le rythme d'exécution des ordres de livraison ou de réception est plus lent que prévu. Il semble qu'un tel déséquilibre entre les parties ne se justifie guère, s'il s'explique par le fait que ces conditions générales sont imposées par les exploitants.

c) Le déposant doit déclarer exactement les principales caractéristiques des marchandises déposées: poids, valeur, contenu, nombre de colis. Il engagerait autrement sa responsabilité, si un dommage s'ensuivait. Tant les Conditions générales des Magasins généraux d'Amsterdam-Rotterdam que le Règlement-type des magasins généraux agréés français le déclarent expressément.

d) Le magasin doit conserver les marchandises durant le temps convenu. Toutes les conditions générales (magasins généraux français, magasins généraux d'Amsterdam-Rotterdam, Manchester Ship Canal Company) réservent cependant le droit de mettre un terme prématuré au magasinage si les marchandises viennent à se détériorer et menacent de causer un dommage quelconque. En principe, avis doit être donné au déposant mais le dépositaire peut agir spontanément en cas d'urgence. Il s'agit d'une clause de sauvegarde parfaitement légitime.

e) Le Règlement-type des magasins généraux français fait obligation au magasin général d'assurer les marchandises contre l'incendie. La prescription est sans aucun doute saine mais relève plus d'une réglementation administrative (ce qui est le cas en l'espèce) que d'une réglementation des obligations assumées entre contractants. Il y aura sans doute lieu de rechercher si l'obligation d'assurance doit être incluse par la loi uniforme et, dans l'affirmative, quelle serait la sanction d'une abstention du dépositaire.

f) De même y aura-t-il sans doute lieu d'examiner si un droit de rétention doit être reconnu au dépositaire sur les marchandises par la loi uniforme. On signalera seulement que le Règlement-type des magasins généraux français et les Conditions générales des magasins généraux d'Amsterdam-Rotterdam l'accordent et en réglementent l'exercice.

e) Reste enfin l'obligation accessoire de manutention. Sa reconnaissance est intimement liée à la détermination du moment où commence et finit le contrat de dépôt. Signalons seulement que le Règlement-type des magasins généraux français énumère les manutentions d'entrée et de sortie qui incombent au dépositaire, sauf aux parties à prévoir des manutentions supplémentaires. Il serait sans doute souhaitable que la loi uniforme prenne position sur ce point, sauf à la réglementer de manière assez souple pour embrasser les diverses situations qui se rencontrent en pratique.

Telles sont les obligations et les droits que consacrent les conditions générales ou les règlements relatifs aux grands magasins généraux (ports hollandais et anglais, magasins français). On a délibérément ignoré toutes les dispositions ayant trait aux warrants et permettant des opérations de vente sur titre et de gage, car la responsabilité éventuelle du magasin général du fait de ces opérations semble sortir des limites du sujet envisagé par l'Institut.

2°) Règles particulières au contrat de manutention

En réalité, il suffit sans doute de mentionner ici que l'entreprise de manutention assume l'obligation de faire subir aux marchandises les opérations convenues-déchargement, chargement, déplacement à quai, etc. Les circonstances dans lesquelles la responsabilité est engagée pourront donc être ici particulières. Mais pour le reste, les règles générales paraissent pouvoir trouver application: l'entrepreneur doit restituer les

marchandises qui lui ont été remises en vue d'une manutention et il lui faudra se justifier en cas de détérioration, de manquant, de dommage en un mot - quitte à invoquer un cas de force majeure dans la manutention.

On voit par là combien il est souhaitable de délimiter largement le champ d'application de la loi uniforme tant il est vrai qu'il existe une profonde unité dans la situation juridique des personnes et institutions ayant les marchandises entre les mains en cours de transport.

En guise de conclusion, il semble possible et très intéressant d'élaborer une loi uniforme sur le sujet mis à l'étude par l'Institut. Ce qui fait la difficulté de la matière - la diversité - est la meilleure justification d'un essai d'unification. Nul doute que dans ces zones d'ombre ou au mieux de clair-obscur, un projet de loi uniforme apportera une considérable clarification, partant une sécurité accrue.