

DOCTRINE

LA LIVRAISON DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR MER EN DROIT TURC *

par

Dr. Sami OKAY

*Professeur à la Faculté de Droit
de l'Université d'Istanbul*

INTRODUCTION

Avant d'examiner les effets et les conditions de la livraison des marchandises transportées par mer, il faut définir :

- 1°) Ce qu'on doit entendre par «livraison» et
- 2°) Ce qu'on doit comprendre par marchandises transportées.

Etant donné que le second de ces problèmes constitue en quelque sorte le cadre dans lequel la livraison prend place, il faut commencer par définir ce qu'on entend par «marchandises transportées par mer», quoique cela paraisse simple et peu important en droit français. En effet, si on examine cette question uniquement du point de vue du droit français moderne, cette notion paraît bien claire, ne nécessitant aucune explication. Car on sait que d'après la loi du 18 juin 1966 (art. 15) le contrat de transport par mer signifie uniquement «les contrats par lesquels un chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à l'autre». Le contrat de transport des marchandises par mer est par conséquent bien distinct, en droit français, des contrats d'affrètement par lesquels le fréteur ne s'engage moyennant rémunération qu'à mettre un navire à la disposition d'un affréteur (art. 1er). Donc l'obligation de livraison des marchandises ne peut avoir lieu que dans les con-

*) Une partie des conférences données par l'auteur à la Faculté internationale pour l'Enseignement de droit comparé au mois de Mars 1972.

trats de transport par mer et non dans les contrats d'affrètement bien que dans l'affrètement au voyage, le fréteur ait l'obligation de faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie (art. 6 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966).

Par contre, en droit turc, le contrat d'affrètement est un contrat par lequel le transporteur s'engage contre le paiement d'un fret :

1) à transporter les objets par mer en affectant en totalité le ou une part proportionnelle ou un endroit déterminé du navire, ce qui s'appelle «le contrat de charte» ou,

2) à transporter des objets déterminés en état de pièce ce qui s'appelle le contrat de «quarante cales». (Art. 1016 du Code de commerce turc)

Par conséquent, en droit turc l'obligation de livraison des marchandises peut avoir lieu non seulement dans les contrats de transport de marchandises à proprement parler mais aussi dans les contrats de charte au voyage et même à temps dans lesquels l'armateur prend à sa charge le transport des marchandises.

Dans les deux contrats le fréteur (désigné toujours et sans distinction sous la dénomination de «transporteur») a en effet l'obligation de faire la diligence d'un transporteur vigilant pour procéder au chargement, à l'arrimage, au transport, à la manipulation et au déchargement des marchandises. Il est responsable des pertes ou des avaries survenues aux marchandises depuis la prise en charge de celles-ci jusqu'au moment de leur livraison (art. 1061 du Code de com. turc.).

Examinons maintenant ce qu'on entend par livraison. Cette notion n'est pas définie par le Code de Commerce Turc et Allemand. En doctrine, on définit généralement la livraison, de la façon suivante : c'est un acte par lequel le fréteur transfère la possession de la marchandise au destinataire ou à la personne ayant droit à la réception de celle-ci, à la fin de l'opération de transport¹. Elle

1) Schaps - Abraham, *Das Seerecht*, Berlin 1961 II, § 606 Anm. 20 p. 436; Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, Tübingen, 1950 p. 262.

nécessite donc la coopération et l'accord de volonté du fréteur ou de son représentant d'une part du destinataire ou de la personne agissant ou présumée d'avoir agit à son nom d'autre part. Autrement dit, la livraison est un acte juridique bilatéral. Il faut par conséquent la distinguer de «déchargement» et de «l'enlèvement» des marchandises. Car à la différence de la livraison, le déchargement constitue un acte matériel fait dans le but d'évacuer le navire, et l'enlèvement un acte unilatéral du destinataire. On ne peut donc parler de livraison que lorsqu'il existe un accord de volonté réalisé dans le but de transmettre la possession de la marchandise transportée.

C'est pourquoi la remise unilatérale de la marchandise aux autorités douanières ou portuaires ou à un dépôt ne peut en principe être qualifiée de «livraison»². Il en est autrement lorsque cette remise a lieu sur l'ordre du destinataire³ ou parce que ce dernier ne s'est pas présenté en temps utile pour prendre livraison de la marchandise⁴. Dans ces derniers cas, cette opération a l'effet d'une livraison au destinataire du point de vue de l'achèvement de la période pendant laquelle le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie subie par la marchandise transportée.

La livraison peut avoir lieu avant le déchargement lorsque le fréteur et le destinataire se sont mis d'accord sur ce point. Il en est ainsi, lorsque, suivant l'accord des intéressés ou selon une clause de la charte-partie ou du connaissement appelée clause F.I. O., le déchargement s'effectue par l'intermédiaire d'une entreprise de déchargement ou par des personnes désignées par le destinataire et chargées de recevoir à son nom, la marchandise transportée⁵.

D'autre part la livraison peut aussi avoir lieu même lorsque la marchandise est laissée entre les mains des préposés du fréteur

2) RGZ 67, 336; *Prüssmann, Seerecht*, Hamburg, p. 545.

3) *Schaps - Abraham* op. cit. § 606 Anm. 20 p. 437; *Prüssmann* op. cit. p. 545.

4) *Pappenheim, Seehandelsrecht* III p. 439; *Schaps - Abraham*, *ibid.*

5) *Wüstendörfer*, op. cit. p. 262. Hans OLG Hamburg, Hansa 1955, p. 1509.

lorsque ceux-ci la détiennent, suivant l'accord intervenu entre le fréteur et le destinataire, en tant que dépositaire⁶.

Il ressort de nos précédentes explications que la livraison des marchandises peut avoir lieu, ou bien directement entre le transporteur, ou le capitaine agissant en son nom et le destinataire (situation simple), ou bien par l'interposition d'autres personnes, telles que les acconniers et les consignataires du navire et de la cargaison, agissant au nom des dits intéressés (situation plus complexe).

Nous examinerons d'abord la première hypothèse ensuite la seconde.

I — LA LIVRAISON DIRECTE AU DESTINATAIRE

Lorsqu'il s'agit d'une livraison directe, les principaux problèmes que cet acte peut donner lieu, se réduisent aux questions suivantes :

- 1) Où doit avoir lieu la livraison?
- 2) Quand doit-elle avoir lieu?
- 4) A qui incombe l'obligation de livrer la marchandise?
- 3) Comment elle doit s'opérer?

1 — *Où doit avoir lieu la livraison?* Cette question entraîne deux autres. Premièrement dans quel port et deuxièmement en quel endroit du port la marchandise doit être livrée.

a) *Le port de livraison.* Pour préciser le port où la livraison doit avoir lieu, il faut avant tout examiner le contrat (la charte-partie ou le connaissement). Car la marchandise doit être livrée au port de destination indiqué dans la charte-partie ou dans le connaissement. En cas de coexistence de ces deux titres et de divergence des énonciations de ceux-ci le port de débarquement indiqué dans le connaissement doit être retenu, au regard des relations du porteur du connaissement et du fréteur, tandis que ce sont celles de la charte qu'on doit prendre en considération lors-

6) *Schaps - Abraham, Ibid.*

qu'il s'agit des relations entre ce dernier et l'affréteur (art. 1110 du Code de com.); § 656 HGB).

Toutefois, on peut admettre dans ce cas que les parties ont voulu changer le port de destination au moment de la rédaction des clauses du connaissement.

Si le port de destination est laissé au choix de l'affréteur qui s'est réservé le droit de l'indiquer au cours du transport, il s'agira alors d'une créance alternative avec clause de choix reconnu au créancier. L'affréteur devra alors faire son choix en temps utile sinon le fréteur peut livrer la marchandise dans un des ports indiqués dans la charte-partie⁷, ou dans le connaissement.

S'il s'agit d'un choix entre deux ports et que par suite d'un cas fortuit l'amarrage dans l'un des dits ports devient impossible, l'affréteur peut, quand même choisir ce port comme port de débarquement et résilier le contrat en se fondant sur l'art. 1088 C. de com. turc. (Art. 634 du C. de com. allemand)⁸ qui donne aux parties le droit de résilier le contrat dans certains cas prévus par l'art. 1083 parmi lesquels figure le cas d'interdiction d'importer les marchandises faisant l'objet du contrat au port de déchargement.

Mais lorsque l'impossibilité provient d'une faute imputable à l'affréteur, il est tenu de choisir le port où le navire peut atteindre.

L'affréteur peut changer le port de débarquement indiqué dans la charte-partie à moins que ce changement n'ait pour conséquence d'alourdir les obligations du fréteur. Si d'autre part, un connaissement est délivré, l'affréteur ne peut changer le port de débarquement qu'avec le consentement du porteur de connaissement si celui-ci est possédé par une tierce personne.

Lorsque d'après le contrat, le port de déchargement sera indiqué ultérieurement dans un port d'ordre ou en cours de route par télégramme et que l'affréteur ne l'a pas fait, le fréteur peut résilier le contrat et demander des dommages-intérêts.

7) *Wüstendörfer*, op. cit. p. 259; *Schaps - Abraham* op. cit. § 592 anm. 1; *Schlegelberger - Liesecke*, *Seehandelsrecht* § 592 No. 6.

8) *Wüstendörfer* ibid. *Pappenheim* op. cit. III p. 576; *Schaps - Abraham* op. cit. § 560 Anm., § 592 Anm. 2; *Schlegelberger - Liesecke* op. cit. § 592; No. 6, RGZ 90 K. 391 Hans Gz. 1918 No. 35.

b) *L'endroit de livraison.* Le port de livraison défini, voyons maintenant l'endroit où la livraison doit avoir lieu, dans le port de déchargement. Pour déterminer cet endroit il faut distinguer en droit turc et allemand les contrats de charte des contrats de transport appelés «contrat de quarante cales» (Stückgüter). Dans ces derniers contrats, le capitaine doit amarrer le navire à l'endroit indiqué par l'usage. Tandis que dans les contrats de charte, c'est au destinataire de le désigner. Si les destinataires sont multiples, ils doivent l'indiquer conjointement au capitaine. (art. 1050 C. de com. turc, art. 592 HGB). Si l'endroit d'amarrage n'est pas désigné par le destinataire, ou lorsque plusieurs destinataires ne se sont pas mis d'accord sur l'endroit à désigner au capitaine, ou enfin lorsque la profondeur de l'eau, la sûreté du navire, les règlements ou l'organisation locaux ne permettent pas à se conformer aux ordres reçus, le capitaine peut amarrer le navire à l'endroit de déchargement ordinaire (art. 1050 C. de Com.; § 592 HGB).

Lorsque l'endroit désigné par le ou les destinataires, est momentanément occupé par d'autres navires et que cet endroit est le seul endroit de déchargement d'usage, le capitaine doit attendre jusqu'à ce que cet endroit devienne libre, sans demander des indemnités de surestarie pour le temps qu'il a attendu, à moins que le contrat contienne une clause contraire, telle que la clause anglaise de «free of turn» (exempte de tour). Par contre, lorsqu'il existe plusieurs endroits de déchargement d'usage, le capitaine n'est pas tenu d'attendre jusqu'à ce que l'endroit désigné devienne libre. Il peut amarrer le navire dans un autre endroit de déchargement d'usage⁹. Il en est de même lorsque l'endroit désigné par le destinataire n'est pas un endroit de déchargement d'usage.

2 — *Le temps de livraison.* Le moment où la livraison doit avoir lieu ne peut être prévu d'une façon catégorique par les contrats de transport. Car les parties savent que les événements imprévus de la navigation peuvent toujours retarder l'arrivée du navire. Cependant, le transporteur est tenu de faire toute diligence pour que le navire arrive au port de destination dans un temps normal. Il ne peut retarder le voyage d'une manière excessive, sous

9) Schaps - Abraham op. cit § 560 Anm. 10; Prüssmann op. cit. p. 403; Schlegelberger - Liesecke op. cit. § 560 No. 2 HGZ 14, 81.

peine d'engager sa responsabilité. L'art. 1061 du Code de Commerce turc, correspondant au paragraphe 606 du Code de Commerce allemand, dispose en effet que «le transporteur est tenu de faire toute diligence requise d'un transporteur vigilant pour procéder convenablement au chargement, à l'arrimage, à la manipulation, au transport et au déchargement des marchandises. Cette disposition étant impérative à l'encontre du transporteur, en ce qui concerne la phase maritime, c'est-à-dire à partir du chargement jusqu'au déchargement, une clause du contrat libérant le transporteur de cette responsabilité n'est pas valable. Ainsi, par exemple une clause du contrat de transport conclu en vue du déplacement d'une cargaison d'orange, suivant laquelle le transporteur est libre de retarder à son gré le voyage prévu est nul et de nul effet. Car cette clause n'est pas compatible avec l'obligation du transporteur de transporter la marchandise avec le soin requis.

3 — *Comment s'opère la livraison?* Pour que le destinataire puisse prendre la marchandise transportée, il faut avant tout qu'il soit avisé de l'arrivée du navire au port de débarquement. Lorsque les noms et adresses des destinataires sont connus par le capitaine l'invitation à recevoir les marchandises, doit leur être adressée à leurs domiciles ou à leurs bureaux, dans le cas contraire elle s'opère par annonce donnée suivant l'usage local. Dans les contrats de charte cet avis ne peut être donné que lorsque le navire est prêt à décharger. (art. 1052 et 1058 du Code de Commerce turc). Dans les contrats de transports de marchandises appelés contrat de quarante cales (Stückgütervertrag, en allemand) l'avis peut être donné même avant l'arrivée du navire au port de destination.

Les frais de déchargement sont partagés entre le transporteur et le destinataire : les frais de déchargement du navire incombent au transporteur, tandis que ceux qui son faits pour la prise de possession de la marchandise, appartiennent au destinataire. Ainsi les frais de désarrimage et les salaires des treuillistes doivent être supportés par le transporteur, les frais d'acconage, s'il y a eu lieu, par le destinataire.

4 — *A qui la marchandise doit être livrée?* Pour déterminer la personne ayant droit à la livraison, il faut avant tout rechercher si un connaissement est dressé ou non. Si le transport de la mar-

chandise a fait l'objet d'un connaissement, le possesseur légitime de ce document a droit à la livraison. Ainsi, lorsque le connaissement est nominatif, la personne au nom de laquelle le connaissement est dressé ou celle qui l'a acquis suivant les règles de transfert relatives aux effets de commerce nominatifs, peut demander que la marchandise lui soit livrée. Lorsque le connaissement est à ordre, la personne à l'ordre de laquelle le document est dressé ou l'endossataire, peuvent demander la livraison. S'il est dressé au porteur¹⁰ le possesseur légitime du connaissement aura droit à recevoir la marchandise. Le transporteur ne peut livrer la marchandise à une autre personne, sous peine d'engager sa responsabilité.

Lorsque le connaissement est dressé à ordre ou au porteur, chacun des exemplaires confère à l'ayant droit, au port de destination, le droit de recevoir la marchandise. Celui qui se présente le premier, peut demander que la marchandise lui soit remise, même si le capitaine est au courant de ce que l'exemplaire présenté n'est pas celui qui est le premier en date. Par contre, tous les exemplaires doivent être rendus au capitaine pour qu'on puisse exiger la livraison des marchandises dans un port d'escale ou pour pouvoir demander la reddition des marchandises au port d'embarquement (art. 1108 du Code de commerce turc, § 654 du C. de com. allemand).

Lorsque plusieurs porteurs légitimes des exemplaires d'un connaissement à ordre se présentent en même temps au capitaine, au port de destination et invoquent des allégations contradictoires, celui-ci doit refuser tous et déposer la marchandise à un dépôt ou en main sûre. A la fin, la marchandise devra être livrée au possesseur de l'exemplaire qui avait été endossé le premier par l'endosseur commun de plusieurs exemplaires présentés. Si, par exemple l'endosseur commun d'un connaissement dressé en trois exemplaires est le chargeur. A, et que le premier des exemplaires est endossé le 1er janvier 1971 à B, le second le 5 janvier à C, et le dernier le 10 janvier à D, le droit de l'endossataire B, dont la date d'endossement est la plus ancienne doit être préférée aux autres.

10) La question de savoir si le connaissement peut être ou non dressé au porteur est discuté en doctrine turque.

Le capitaine peut, malgré l'existence de la disposition en cause livrer la marchandise directement au porteur de l'exemplaire qui doit être préféré en fin de compte.

Lorsqu'aucun connaissement n'est dressé la marchandise devra être livrée au chargeur et si le chargeur est inconnu, ou a agi ou nom de l'affréteur, la marchandise devra être remise à ce dernier.

Qu'il soit désigné dans le contrat d'affrètement comme destinataire ou qu'il soit l'endossataire du connaissement ou la personne au nom de laquelle le connaissement est dressé, celui qui a droit à recevoir la marchandise ne peut être obligé à user de son droit de réception. Car c'est un droit et non une obligation pour lui. Il en est de même lorsque le destinataire est l'acheteur de la marchandise transportée. Mais la Cour de Cassation turque a décidé par un arrêt du 15 décembre 1967 (N° 967/4749) que l'acheteur qui a commandé les marchandises et qui a fait les démarches nécessaires pour l'importation des marchandises faisant l'objet de son connaissement, doit être considéré comme affréteur et tenu de ce chef de payer le fret même s'il ne peut les retirer de la douane, par suite d'une modification du régime d'importation. Cette jurisprudence ne peut être approuvée à mon avis, que si les circonstances de la cause conduisent à conclure que l'acheteur était également l'affréteur ou qu'il a promis de retirer la marchandise. Le fait d'avoir acheté la marchandise ne peut à lui seul donner à l'acheteur la qualité d'affréteur.

5 — *L'abstention du destinataire de prendre livraison.* Qu'arrive-t-il lorsque le destinataire ne se présente pas pour prendre la marchandise transportée? Et tout d'abord le capitaine a-t-il le droit d'attendre indéfiniment et demander des surestaries pendant le temps qu'il a attendu? La réponse à donner à cette question dépend en droit turc et allemand, de l'attitude du destinataire. Si le destinataire a déclaré qu'il est prêt à recevoir la marchandise mais s'est attardé à la retirer, le capitaine peut attendre et exiger des indemnités de surestaries du destinataire pour le temps de surestaries ainsi écoulé et des indemnités supplémentaires si les dommages éprouvés par le fréteur dépassent ladite indemnité. Il peut aussi déposer les marchandises dans un entrepôt ou dans un autre endroit sûr, en prévenant le destinataire. Si par contre, le des-

tinataire ne se présente pas ou s'il déclare qu'il ne veut pas prendre la marchandise ou bien s'il est inconnu, le capitaine est tenu d'en aviser l'affréteur dans un délai le plus court et de n'attendre que durant les jours de starie même si un délai de surestarie était prévu dans le contrat d'affrètement, à moins qu'il ait pris un ordre différent de l'affréteur ou de son représentant, au cours des jours de planche (art. 1057 du Code de commerce turc § 602 du Code de commerce allemand). Lorsqu'il s'agit d'un contrat de transport de marchandise par mer, l'avertissement peut être donné par annonce suivant les usages locaux (art. 1059 du Code de com. turc § 604 du HGB).

En tout cas, le capitaine ne peut pas partir sans décharger les marchandises. En cas de dépôt, la question est discutée en doctrine allemande. Les auteurs turcs et allemands admettent en général que le dépositaire garde la marchandise au nom du transporteur et que la responsabilité du transporteur dure jusqu'à la livraison des marchandises au destinataire¹¹. La Cour de Cassation allemande admet que le contrat de dépôt est conclu en faveur des ayant-droits à la cargaison¹².

6 — *Les conditions de la prise de livraison.* En tant que tierce personne, le destinataire n'est pas le débiteur des créances nées du contrat de transport. Les obligations et les créances résultant du contrat appartiennent aux parties. Mais le destinataire qui reçoit la marchandise devient le débiteur du fret, des débours constituant l'accessoire du fret ainsi que des indemnités de surestarie, même occasionnées au cours de chargement dans le port d'embarquement, suivant les clauses du connaissement ou de la charte-partie constituant le fondement de la réception. Autrement dit, le paiement du fret et des débours faits pour la marchandise est la condition de la réception. Mais ces créances ne peuvent être invoquées contre le destinataire, porteur légitime du connaissement, que lorsque celles-ci ressortent des énonciations dudit document. Car les rapports juridiques du frèteur avec le porteur du con-

11) Okay: *Deniz Ticaret Hukuku* T. II, 3 ième éd. Istanbul, 1971, p. 151. Schaps - Abraham, op. cit. § 611 Anm. 10; Prüssmann, op. cit. p. 527, Wüstendörfer op. cit. p. 263; Pappenheim, op. cit. III, p. 415; Brandis, *Das Seerecht*, II, p. 26.

12) RGZ 100, 1162 (arrêt rendu à l'occasion de l'application du paragr. 437 du Code de commerce allemand).

naissement se déterminent d'après les clauses de celui-ci. S'il est précisé donc dans le connaissement que le fret est payé d'avance, le transporteur ne peut plus l'exiger du destinataire même si en réalité il ne l'était pas. Le fréteur ne peut user de son droit de gage légal à l'encontre du destinataire que lorsqu'il peut invoquer la créance privilégiée contre ce dernier. Le résultat doit être le même lorsque le connaissement est muet sur le fret. Dans ce cas, le porteur légitime du connaissement a raison de croire que le fret est payé d'avance, lorsque surtout la marchandise lui avait été vendue CAF, c'est-à-dire lorsque le prix de vente comprend également le fret et les frais d'assurance.

Par contre, si la créance ressort des énonciations du connaissement le fréteur a le droit de rétention et un droit de gage sur la marchandise qu'il a transportée et il peut les invoquer à l'encontre du destinataire. L'article 1069 du Code de commerce turc (par. 614 du Code de Com. all.) dispose en effet que : «le transporteur ne peut être tenu de restituer la marchandise que contre le paiement du fret et des autres dettes incombant au destinataire.» Notons en passant que l'emploi du terme «dette» incombant au destinataire, est à juste titre critiqué en doctrine allemande et turque. Car il s'agit ici non pas d'une dette mais simplement d'une condition de la réception de la marchandise par le destinataire, si bien que le transporteur ne peut pas poursuivre ce dernier tant qu'il ne prend pas livraison.

L'article 1070 (par. 615 du code de com. allemand) précise d'autre part, que le transporteur ne peut être obligé à livrer la marchandise que si les créances naissant de l'avarie commune, d'assistance ou de sauvetage, du prêt, à la grosse aventure ou des autres causes, grevant la marchandise, sont payées ou garanties. Il en ressort que le fréteur a un droit de rétention sur la marchandise pour toutes les créances qu'il peut invoquer contre le destinataire. Le droit de rétention dure aussi longtemps que le fréteur a la possession directe ou médiate de la marchandise.

Le fréteur a en outre un droit de gage sur la marchandise qu'il a transportée, en vue de garantir ses créances résultant du contrat d'affrètements et des impenses qu'il a faites pour la conservation des marchandises. Ce droit ne subsiste qu'aussi longtemps que le fréteur retient les marchandises ou que celles-ci sont

entre les mains du dépositaire. Il peut de plus faire valoir ce droit après la livraison de la marchandise au destinataire, à condition qu'elle soit encore dans les mains de ce dernier et que le fréteur ait eu recours aux tribunaux, dans les trente jours suivant la livraison. On entend par recours dans le sens de ladite disposition les actions tendant à la remise de la marchandise ou à la saisie conservatoire des marchandises. L'action en paiement du fret n'est pas suffisante à cet égard¹³.

Le droit de gage du fréteur garantit non seulement lesdites créances mais aussi l'intérêt de celles-ci et les dépens de l'exécution forcée. Par contre, les créances résultant de la contribution aux avaries communes à l'égard des autres intéressés à l'expédition ne sont pas protégées par le droit de gage du fréteur. Ces créanciers ont un droit de gage distinct de celui du fréteur.

Le fréteur peut en se fondant sur ce droit faire vendre la marchandise constituant l'objet du gage et percevoir par préférence sa créance. Mais les créanciers dont les créances sont nées de la contribution aux avaries communes, de l'assistance ou du sauvetage et du prêt à la grosse priment le fréteur.

En cas d'aliénation de la marchandise, après le recours en justice du fréteur dans les trente jours suivant la livraison, le droit de gage s'éteint si l'acquéreur est de bonne foi et subsiste dans le cas contraire. En cas de transfert de la propriété de la marchandise avant le recours en justice, le droit de gage prend fin. La majorité des auteurs admettent que la bonne ou mauvaise foi de l'acquéreur ne joue à cet égard aucun rôle¹⁴. L'extinction du droit de gage n'entraîne évidemment pas celle de la créance elle-même.

Le fréteur peut renoncer à son droit de gage. La renonciation peut avoir lieu même tacitement. Mais l'accomplissement du connaissement ne peut être à lui seul interprété comme une renonciation.

Le fréteur est-il obligé de procéder à la vente de la marchandise avant de recourir aux autres biens du destinataire ou de l'affréteur? Les auteurs allemands répondent en général à cette ques-

13) *Schaps - Abraham*, op. cit. §. 623 Anm. 7; *Schlegelberger - Liesecke* op. cit. § 623 No. 8.

14) *Schaps - Abraham*, ibid.; *Wüstendörfer*, op. cit. p. 351.

tion en distinguant le cas où le destinataire refuse de prendre la marchandise de celui où le fréteur s'abstient de les lui livrer parce que celui-ci a refusé, non pas de prendre la marchandise mais de s'acquitter de sa dette. Ils n'admettent le droit de recours aux autres biens que dans le premier cas¹⁵. Or l'article 1080 du Code de Commerce turc et le paragraphe 626 du Code de commerce allemand, ne justifient guère cette distinction. Ces articles disposent en effet que «lorsque le fréteur n'a pas livré la marchandise et qu'il a fait usage de son droit de faire vendre la marchandise en se fondant sur son droit de gage, mais qu'il n'a pas été entièrement désintéressé par le prix de vente, il peut recourir à l'affréteur dans la mesure où il n'a pas été payé.» On voit que cette disposition ne fait aucune distinction suivant que le destinataire a ou n'a pas refusé de prendre la marchandise. Toutefois si les marchandises sont livrées au destinataire en retenant une partie comme garantie pour la perception du fret et des autres créances grevant la marchandise on peut soutenir que le fréteur doit procéder à la vente de celles-ci avant de recourir aux autres bien du destinataire.

7 — *A qui incombe l'obligation de livrer la marchandise.* Il n'est pas douteux que cette obligation incombe au transporteur. Lorsque le transporteur n'est pas l'armateur, le créancier peut poursuivre et faire vendre le navire pour des créances résultant de la non-livraison ou de la livraison tardive ou fautive des marchandises, en se fondant sur son droit de gage légal grevant le navire, à moins que l'exploitation du navire par le fréteur soit illégale à son égard, et que le créancier soit de mauvaise foi. Il est à remarquer, d'autre part, que la responsabilité de l'armateur n'existe que dans la mesure où le transporteur peut être tenu également responsable (art. 947 al. 2).

Lorsqu'il s'agit d'un contrat de sous-affrètement, au sens propre du terme, le sous-affréteur ou le destinataire ne peut s'adresser qu'à son co-contractant. Il ne peut en principe rendre responsable le fréteur principal car le contrat d'affrètement principal est distinct et indépendant du contrat de sous-affrètement. Cependant, si le connaissement est dressé au nom de l'armateur, ou que lorsque

15) Schaps - Abraham, op. cit § 626 Anm. 1; Wüstendörfer op. cit. p. 348; Schlegelberger - Liesecke, op. cit. 626 No. 1.

ce document est dressé par le capitaine ou par un représentant de l'armateur et que le transporteur n'y est pas indiqué, l'armateur sera considéré comme fréteur (art. 1099 du Code de commerce turc correspondant au § 644 du Code de commerce allemand).

Lorsque l'affréteur principal a simplement transféré ses droits découlant du contrat de transport au sous-affréteur, il ne peut alors être responsable de l'inexécution et par suite de la non livraison, ou des pertes et des avaries des marchandises, parce qu'en réalité il ne s'est pas engagé à transporter la marchandise. Il n'a promis à son co-contractant que le transfert de son droit de faire transporter une marchandise par un fréteur.

8 — *Les conséquences de la livraison.* L'acte de livraison a trois conséquences importantes :

- 1°) Il libère en principe l'affréteur de sa dette de fret,
 - 2°) Il met fin à la responsabilité du transporteur des pertes et dommages survenus après la livraison,
 - 3) Il fait courir certains délais de réserve et de prescription.
- Nous allons les étudier successivement.

a) *Première conséquence :* La livraison libère l'affréteur de son obligation de payer le fret. L'article 1079 du Code de commerce (correspondant au par. 625 HGB), dispose en effet que «le transporteur qui a livré les marchandises au destinataire ne peut plus exiger de l'affréteur, les créances qu'il peut faire valoir contre le destinataire. Un recours peut toutefois avoir lieu lorsque l'affréteur viendrait à s'enrichir à son détriment. Cela signifie d'abord que le fréteur ne peut demander le paiement du fret à l'affréteur, son co-contractant que s'il n'a plus droit de l'exiger du destinataire. Par exemple si le connaissement contient une énonciation indiquant que le fret est payé d'avance, tandis qu'en réalité il ne l'était pas, il peut le demander à l'affréteur même après la livraison des marchandises, puisqu'il n'a pas la possibilité de l'exiger du destinataire. Si d'autre part, l'affréteur se trouve enrichi au détriment du fréteur, celui-ci peut lui demander la restitution de la somme ainsi acquise par lui. Si, par exemple, la marchandise est venue CAF (coût, assurance, fret) par l'affréteur au destinataire et que le transporteur ne peut pas demander le fret à ce dernier parce que cette créance ne figure pas dans le connaissement,

l'affréteur-vendeur se trouvera enrichi au détriment du fréteur. Celui-ci peut alors réclamer à l'affréteur la somme incluse dans le prix de vente. En dehors de ces cas exceptionnels, il perd son droit de recours contre l'affréteur. Par contre, il peut s'adresser au destinataire qui devient par le fait de la prise de livraison le débiteur du fret, à condition toutefois que cette créance ressorte du connaissement constituant le fondement de la réception.

b) *Deuxième conséquence* : la fin de la responsabilité. La deuxième conséquence de la livraison est la cessation de la responsabilité du transporteur résultant des pertes et des avaries de la marchandise. En effet, le transporteur n'est responsable des pertes ou des avaries de la marchandise que depuis la prise en charge jusqu'à la livraison au destinataire ou à la personne ayant droit à la réception de la marchandise. La preuve des manquants ou des avaries incombe à celui qui réclame des dommages intérêts. Il doit prouver que la marchandise remise au transporteur n'était pas au moment du chargement ou de la mise entre les mains d'une personne agissant au nom du transporteur dans l'état où celui-ci l'a livré au port de destination. Lorsque le connaissement est un connaissement net, c'est-à-dire un connaissement qui ne contient aucune réserve au regard de l'état de la marchandise, le transporteur sera présumé l'avoir reçue exempte d'avarie et par suite, il suffira au destinataire de prouver que la marchandise restituée à lui ne l'était plus. Mais comme le transporteur a besoin de connaître dans un court délai les réclamations du destinataire, le législateur a, conformément à la Convention de Bruxelles relative au transport sous connaissement des marchandises par mer, imposé au destinataire, l'obligation d'examiner sa marchandise et de déclarer au transporteur les pertes et les avaries constatées au moment de la remise de celles-ci si les pertes ou les avaries sont apparentes et dans les trois jours suivant la livraison si elles ne le sont pas. Ainsi, nous arrivons à la troisième conséquence de la livraison.

c) *Troisième conséquence* : La mise en marche de certains délais. - D'après l'article 1066 du code de commerce turc, (par. 611 HGB), les pertes et les avaries survenues aux marchandises doivent être déclarées par écrit au transporteur ou à son représentant se

trouvant au port de déchargement, au moment de la réception de celles-ci. Si les pertes ou les avaries ne sont pas apparentes, il suffit que l'avis soit expédié dans les trois jours à partir de ladite date. Il est à remarquer que les jours fériés sont compris dans ce délai. Il est nécessaire d'autre part d'indiquer dans l'avis, d'une façon générale la nature des pertes ou des avaries. Toutefois, si l'état, le poids, la mesure ou le nombre des marchandises ont, au plus tard au moment de la remise de celles-ci, été constatés en présence des deux parties par le tribunal ou par l'autorité compétente ou bien par des experts désignés officiellement à cette fin, il n'est plus besoin d'en aviser le transporteur.

Lorsque les pertes ou les avaries survenues aux marchandises ne sont ni constatées ni déclarées, il sera présumé que le transporteur a livré les marchandises d'une manière conforme à l'état décrit dans le connaissement. Si l'existence des pertes ou des avaries est prouvée, il sera présumé en outre que ces dommages proviennent d'une cause dont le transporteur n'a pas à répondre. Cependant, la preuve du contraire est admissible.

On voit que le destinataire est soumis à une sanction bien plus lourde que celle qui est prévue par la Convention de Bruxelles, et par la loi française sur l'affrètement. La raison de cette modification est la suivante : étant donné, a-t-on dit, que la preuve des pertes et des avaries incombe toujours au destinataire, l'ommission de la prise de réserve n'aurait aucune sanction supplémentaire si on n'eût pas alourdi les sanctions de la dite omission. C'est par ces motifs que les législateurs turc et allemand ont jugé utile d'ajouter une deuxième sanction à celle qui est prévue par la Convention Internationale. Or, la Convention dispose qu'il sera *présumé* que les marchandises sont livrées conformément aux énonciations du connaissement. Cela alourdissait déjà la charge de preuve du destinataire. Car pour qu'il puisse combattre la présomption en question, il faudra qu'il établisse d'une façon certaine que les pertes et les avaries sont survenues pendant que les marchandises étaient entre les mains du transporteur ou de ses préposés.

Qu'est-ce qu'il faut entendre par « livraison » dans le sens de cette disposition ? Si le destinataire reçoit lui-même sa marchandise, la réponse à donner à cette question est simple, C'est le moment où le destinataire ou la personne habilitée par lui pour retirer la marchandise, a pris possession de la marchandise. Si, par contre

la marchandise est déposée dans un entrepôt ou retenue par les autorités douanières ou remise à une tierce personne la question devient plus difficile à résoudre. Nous étudierons cette seconde hypothèse dans la deuxième partie de notre étude.

L'acte de livraison constitue d'autre part, le commencement de la prescription ou du délai de déchéance des actions contre le transporteur.

En effet, d'après l'article 1067 du Code de commerce turc correspondant au paragraphe. 612 du Code de commerce allemand, emprunté à l'art. 3 par. 6 al. 4 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 «Tout droit d'action en responsabilité pour perte ou avarie des marchandises s'éteint si on n'a pas recours au tribunal dans un an, à partir de la livraison de celles-ci ou de la date à laquelle elles eussent dû être livrées». L'article 1259 du même code dispose de son côté, que les créances contre le transporteur provenant de la non-livraison de la cargaison ou des bagages ou des avaries survenues à celles-ci ainsi que les actions nées de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse des contrats de transport de marchandises ou de passagers se prescrivent en un an. S'il s'agit des actions fondées sur l'avarie des marchandises ou des bagages ou sur la livraison tardive de ceux-ci le délai court à partir de la date de la délivrance des marchandises ou des bagages, et s'il s'agit d'une action fondée sur la non-livraison à partir du moment où ils eussent dû être livrés.

Il faut ajouter qu'après quelques hésitations (voir les arrêts du 25 novembre 1960 No: E. 960/2293, K. 961/3202; et du 28 février 1961 No: E. 960/3031, K. 961/686) la Cour de cassation turque a, par un arrêt du 10 octobre 1962 des Chambres Réunies, décidé que le délai prévu par l'article 1067 était un délai de déchéance et non un délai de prescription. (Voir sur ce point notre chronique de jurisprudence turque dans DMF 1964 p. 177 et s.).

II. LA LIVRAISON INDIRECTE DES MARCHANDISES

La livraison des marchandises ne s'opère pas toujours directement entre le transporteur (ou le capitaine agissant à son nom) et le destinataire. Le plus souvent, d'autres personnes s'interposent entre le transporteur et le destinataire. Autrement dit la livraison se fait par d'autres personnes. Par exemple, le déchargement s'ef-

fectue souvent et dans certains ports obligatoirement par un entrepreneur autonome spécialisé. Parfois les marchandises sont transportées du navire au quai par l'intermédiaire d'autres personnes appelées manutentionnaires ou acconiers. Il y a en outre des consignataires de navire et de cargaison qui s'occupent à la place du transporteur et du destinataire de la livraison et de la réception de marchandises. Il faut par conséquent, étudier brièvement ces cas et rechercher l'influence de l'interposition de ces personnages sur la réalisation de cet acte juridique.

1 — *L'intervention des entreprises de déchargement.*

Lorsque le déchargement est fait par les soins d'un entrepreneur de déchargement, la détermination du moment de la livraison des marchandises et de ses conséquences dépend de la situation de ces entrepreneurs. Si le contrat est muet sur ce point, on doit admettre selon les droits turc et allemand que l'entrepreneur de déchargement agit au nom et pour le compte du transporteur. Car celui-ci est responsable en sa qualité de transporteur (ou de fréteur), des pertes et des avaries, depuis la prise en charge des marchandises jusqu'à la délivrance au destinataire. L'entrepreneur de chargement et de déchargement devra par conséquent être considéré comme l'auxiliaire du transporteur (fréteur). Ce dernier répond donc des fautes du dit entrepreneur, quitte à se retourner contre lui. Il en est de même lorsque cet entrepreneur a un droit de monopole légal relativement à ces opérations. L'omission de la part de l'entrepreneur de prendre des réserves au sujet de l'état de la marchandise ne peut affecter les droits du destinataire.

Il en résulte que les conséquences de la livraison ne peuvent avoir lieu qu'à partir de la délivrance des marchandises au destinataire. Ainsi, la responsabilité du transporteur pour perte ou avarie des marchandises ne prendra fin, en principe qu'au moment de la remise de celle-ci au destinataire lui-même. Mais étant donné que la phase suivant le déchargement de la marchandise n'est pas soumise aux dispositions impératives le transporteur peut stipuler que sa responsabilité prendra fin dès que les marchandises sont déchargées¹⁶. D'autre part l'entrepreneur de déchargement devra répondre des fautes qu'elle a commise au cours de l'opération

16) La Cour de Cassation française admet dans ledit cas que la res-

réalisée par ses soins. Il faut qualifier les contrats qui ont pour objet cette sorte d'opérations, de contrat d'entreprise¹⁷.

Le délai imparti au destinataire pour prendre des réserves au regard de l'état et de la quantité de la marchandise remise à lui et le délai de prescription ne commencent à courir qu'à partir de la délivrance des marchandises à lui-même¹⁸. La jurisprudence de la Cour de Cassation turque est dans ce sens¹⁹. Mais les parties sont libres d'en décider autrement. Car les dispositions impératives relatives à la responsabilité du transporteur n'ont ce caractère depuis le chargement jusqu'au déchargement de la marchandise. Les parties peuvent par conséquent décider que la responsabilité du transporteur prendra fin par la remise des marchandises à l'entrepreneur de déchargement ou aux autorités de la douane, à condition que cette remise ait eu lieu après le chargement. En présence d'une telle clause, on doit admettre que l'entrepreneur de déchargement agit au nom du destinataire. Dans ce cas le délai de réserve et de prescription commencera à partir de la remise de la marchandise au dit entrepreneur. Ce dernier doit prendre ses réserves au regard de l'état ou de dommages ou manquants, sous peine d'en être tenu responsable.

Un autre problème qui concerne le même sujet est celui de savoir si le destinataire a ou non une action directe contre l'entrepreneur de déchargement. Ce problème est résolu par la cour de cassation turque dans le sens affirmatif, par un arrêt des Chambres Réunies du 7 novembre 1962 (No T/35 K. 41). La Cour de cassation s'est appuyée dans cet important arrêt sur

ponsabilité du transporteur prend fin, et décide que la livraison faite au wharf, mandataire du destinataire fait cesser la responsabilité du navire. Comm. 28 juin 1956 DMF 1958, 644; 4 juin 1958 DMF 1958, 655.

- 17) *Rodière, Traité de droit maritime* Paris 1970 III No. 818, p. 21.
- 18) *Wüstendörfer* op. cit. p. 264 et 291. *Abraham, Seehandelsrecht* p. 143; *Schaps - Abraham*, op. cit. § 611 Anm. 5.
- 19) Cass. turque (Comm. 12 nov. 1954, Okay No. 213; 25 nov. 1943, Okay, No. 199 d'après le premier de ces arrêts rendus avant le nouveau code, la livraison au greffier du tribunal n'équivaut pas à une livraison. Suivant le second cas, le délai de vérification des marchandises ne court qu'à partir de l'enlèvement de celles-ci des entrepôts de la douane.

deux motifs. D'après le premier, le contrat d'acconage passé entre le transporteur et l'acconier est conclu en faveur du destinataire. Par conséquent, il s'agit là d'une stipulation pour autrui, prévue par l'article III du Code des obligations. Le destinataire a en vertu de l'alinéa 2 du dit article une action directe contre l'acconier. Selon cette disposition, «le tiers ou ses ayants droits peuvent aussi réclamer personnellement l'exécution, lorsque tel a été l'intention des parties ou que tel est l'usage». L'intention commune des parties est ici, de reconnaître au destinataire un droit direct à l'encontre de l'entrepreneur de déchargement. Le deuxième motif est tiré d'une règle générale d'après laquelle «la personne qui détient le bien d'une autre personne, pour quelque raison qu'elle soit, est tenue de s'assurer que ce bien ne soit exposé à aucun dommage». Ne trouvant nulle part une pareille règle écrite dans nos lois, la Cour a invoqué l'article 618 du Code civil à l'appui de cette affirmation. Cette disposition est, selon la Cour, fondée sur une pareille idée. Or cet article ne dispose que ce qui suit : «Le propriétaire d'une chose a le droit d'en disposer librement, dans les limites de la loi. Il peut la revendiquer contre quiconque la détient sans droit et repousser toute usurpation». La Cour a ajouté qu'il s'agit là d'une obligation que le droit de propriété enjoint à toute «tierce personne», et que ces deux actions fondées sur deux raisons différentes peuvent concourir.

2 — *L'intervention de l'acconier.*

La situation juridique de l'acconier ressemble à celle de l'entrepreneur de déchargement. L'acconier doit, sauf convention contraire, être considéré comme l'auxiliaire du frèteur (transporteur). Car c'est à lui qu'incombe légalement la délivrance de la marchandise au destinataire, et c'est lui qui reste contractuellement responsable des pertes et des avaries de la marchandise jusqu'à la remise effective à ce dernier.

Il en est autrement lorsque le connaissement ou la charte-partie prévoit que l'acconier agira au nom du destinataire et que la responsabilité du transporteur prendra fin par la remise des marchandises dans les accons de cette personne, même si elle est choisie par le transporteur. Dans ce cas l'acconier sera considéré agir au nom et pour le compte du destinataire. Par conséquent, la

responsabilité du transporteur cessera dès que les marchandises sont remises à l'acconier. Les réserves relatives aux pertes et avaries devront alors être prises par ce dernier au moment de la délivrance à lui. Et lorsqu'il s'agit des pertes ou des avaries non apparentes, elles doivent être prises par le destinataire lui-même si les marchandises sont remises à lui de façon à ce qu'il puisse les formuler dans le délai légal c'est-à-dire dans trois jours, dans le cas contraire par l'acconier. La prescription aussi commencera à courir, dans le dit cas, depuis la remise des marchandises à l'acconier. Car cette remise équivaldra alors à la livraison.

Pour déterminer les rapports de l'acconier avec le destinataire, il faut déterminer la nature juridique de l'opération d'acconage. La Cour de cassation turque a eu des hésitations sur ce point. Dans certains de ses arrêts, elle l'a qualifiée de «transport maritime» et appliqué la prescription annale prévue pour les dits contrats. Dans d'autres arrêts, par exemple dans l'arrêt du 21 mars 1951²⁰ la Cour de cassation a décidé que «la simple opération de déchargement d'un navire ne peut constituer une opération et un contrat de transport. Elle a en général qualifié le contrat d'acconage de «contrat de transport» en précisant dans certains de ses arrêts que la distance plus ou moins longue que le navire aura à parcourir pour exécuter le contrat ne peut avoir aucun effet sur la qualification du contrat et que le transport d'une marchandise du quai au navire ou vice-versa, peut bien faire l'objet d'un contrat de transport maritime²¹. Par contre, par un arrêt du 22 Mars 1966²² elle a décidé que les opérations de transport des marchandises du navire au quai, par les soins de la Banque Maritime ayant un droit de monopole pour accomplir ces opérations dans les ports d'Istanbul, de Smyrne et de Trébizonde ou dans les autres ports qui seront indiqués par décret, ne pouvait être qualifié de contrat de transport maritime.

La Cour semble revenir sur sa décision par un arrêt du 20

20) V. le texte (en turc) dans *Okay: Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları*, İstanbul 1963, No. 233.

21) Cass. (Comm.) 25 mai 1946, *Okay*, op. cit. No. 312; 30 juin 1947, op. cit., No. 321, mars 1947, op. cit., No. 327, 10 mai 1953, op. cit., No. 154.

22) D.M.F. 1969 p. 371 avec nos observations.

octobre 1967 (N° 1967/3690) en qualifiant de «second transporteur» la personne qui avait accompli une pareille opération.

Comme la Cour a admis l'action directe du destinataire contre l'entrepreneur de déchargement, elle l'admettra sans aucun doute également contre l'acconier, en se fondant sur les mêmes dispositions.

3 — *L'interposition des consignataires du navire et de la cargaison.*

On sait que ceux-ci sont des mandataires respectifs des transporteurs et des destinataires. Par conséquent, la remise des marchandises entre les mains du consignataire de navire ne modifie en principe pas la situation et les rapports du transporteur et du destinataire au regard de la livraison de la marchandise. Le transporteur reste responsable, jusqu'à la livraison des marchandises au destinataire, des pertes et avaries de celles-ci. Il ne peut invoquer la faute du consignataire pour se libérer de cette responsabilité. Le délai de vérification et de prescription ne court qu'à partir de la réception des marchandises par le destinataire, ou pour le consignataire de la cargaison agissant à son nom eu égard à la prise de livraison.

Par contre, le consignataire de la cargaison étant le mandataire des propriétaires des marchandises, la réception de celles-ci par lui équivaut à la livraison au destinataire lui-même, pourvu qu'il en soit autorisé. Le responsabilité du transporteur cesse par conséquent à partir de la remise de la cargaison au consignataire de la cargaison et les réserves doivent être prises par ce dernier au moment de la prise de livraison ou dans les trois jours suivant que les pertes et avaries sont ou non apparentes. La prescription de l'action en responsabilité contre le transporteur commence également à courir du jour de la délivrance des marchandises au consignataire. Ce dernier répond de ses propres fautes à l'égard des destinataires. La nature juridique du contrat de consignation est un contrat de mandat.

4 — *La mise en dépôt des marchandises.*

Il nous faut enfin examiner le cas où les marchandises transportées sont mises à un dépôt ou dans les entrepôts ou terre-pleins des autorités douanières.

Il faut étudier cette question d'abord au regard de la fin de la responsabilité du transporteur, ensuite du point de vue des délais de vérification et du commencement de la prescription de l'action en responsabilité du transporteur.

a) *La fin de la responsabilité.*

Pour savoir si la responsabilité du transporteur des pertes et avaries des marchandises continue ou prend fin, il faut avant tout rechercher les circonstances dans lesquelles la mise en dépôt a eu lieu. En effet, si le transporteur n'avait pas droit à déposer la marchandise, lorsque par exemple, il l'a mise en dépôt bien que le destinataire fût présent pour recevoir sa marchandise conformément aux énonciations du connaissement, il n'y a aucun doute que le transporteur ne sera pas libéré de sa responsabilité. Si par contre le connaissement et à son défaut la charte-partie donne droit au transporteur de mettre les marchandises dans un dépôt au nom et pour le compte du destinataire lorsque par exemple, celui-ci ne se présente pas en temps utile, la responsabilité du transporteur prend fin dès que les marchandises sont mises dans les mains du dépositaire ainsi autorisé à recevoir les marchandises. La question est discutée dans le cas où le transporteur a déposé les marchandises parce que le destinataire ne s'est pas présenté en temps utile pour recevoir ses marchandises. Les auteurs allemands admettent en général que le dépositaire conserve dans ce cas les marchandises au nom du transporteur, et que la responsabilité de celui-ci subsiste jusqu'à la livraison au destinataire, mais qu'il peut se libérer de cette responsabilité en prouvant qu'aucune faute ne lui est imputable. Par contre, la Cour de cassation allemande et une partie de la doctrine allemande sont d'avis que le contrat de dépôt conclu par le capitaine au nom du transporteur est fait en faveur des personnes ayant le droit de disposition sur les marchandises.

A mon avis, la réponse à donner à cette question dépend du contrat de dépôt conclu entre le capitaine et le destinataire. Le contrat conclu au nom du transporteur peut prévoir que le dépositaire gardera la marchandise au nom et pour le compte du destinataire et la livrera à celui-ci sur sa demande. Dans ce cas, étant donné que le contrat est passé en faveur du destinataire, ce dernier peut exiger du dépositaire la délivrance de la marchandise, en se fondant sur l'article 111 du Code des Obligations relatif aux stipu-

lations pour autrui. Comme il est dit plus haut, cette disposition reconnaît un droit d'action à la personne en faveur de laquelle le contrat est conclu, lorsque l'intention commune des parties ou l'usage est dans ce sens. Quant à la réponse à donner à la question de savoir au nom de qui la marchandise doit être déposée, dépend des circonstances. Si le transporteur n'a aucun droit de rétention sur la marchandise, parce que par exemple le fret et les autres créances du fréteur sont déjà payés, le dépôt doit avoir lieu de sorte que le dépositaire soit chargé de livrer la marchandise au destinataire. En tout cas le transporteur doit donner au dépositaire des instructions nécessaires pour que ce dernier livre les marchandises au destinataire lorsque ce dernier est prêt à payer le fret et les autres créances que le transporteur peut alléguer contre le destinataire.

b) *Du point de vue de vérification de la marchandise.*

En cas de dépôt des marchandises qui et quand doit prendre les réserves concernant l'état ou le conditionnement de celles-ci? Cette question est très débattue en doctrine. Trois opinions se trouvent avancées sur ce point.

1°) Selon la première opinion soutenue par la majorité de la doctrine allemande la livraison, au sens de la disposition en question est un acte unilatéral ne nécessitant pas la coopération du destinataire. C'est pourquoi le déchargement des marchandises dans les gabarres ou leur mise sur le quai ou en dépôt ou dans les entrepôts de la douane, équivaut à la délivrance et les réserves doivent par conséquent être formulées en ce moment ou dans les 3 jours suivant la mise en dépôt²³. Cette opinion est également soutenue par certains auteurs anglais et français tel que Cole, Temperley et Choteau²⁴. Certains arrêts des cours d'appel allemandes et françaises sont aussi dans le même sens²⁵.

23) Schaps - Abraham op. cit. § 611 Anm. 5; Schlegelberger - Liesecke, op. cit. § 611 Anm. 3; Gramm § 611, p. 137; Lebuhn: *Das Liniennennossement*, p. 37.

24) Cole, p. 83, Temperly, p. 40, 41. Choteau: *Les effets de l'adoption contractuelle des règles de la Haye* (Rev. Dor 19, 18 - 30).

25) Bremen 7 juin 1960, 3. U. 407/59 (Recht der Schifffahrt 35 - 40 - 29, Band VI Heft 2; Paris 12 juin 1953 D.M.F. 1954, 209.

2°) D'après une seconde opinion soutenue par Abraham et Wüstendörfer²⁶ le terme «Auslieferung» (délivrance) employé à l'article 611 du Code de commerce allemand relatif à l'avis à donner au fréteur au sujet des pertes et des avaries des marchandises, doit être considéré comme synonyme de «Ablieferung» (livraison) employé à l'article 606 du même code concernant la fin de la responsabilité du fréteur, et que la coopération du destinataire est nécessaire pour qu'on puisse parler d'une livraison. C'est pourquoi la mise sur le quai ou la délivrance aux autorités de la douane ne constituent pas une livraison dans le sens de la disposition dont il s'agit (c'est-à-dire le paragraphe 611 du Code de commerce allemand, art. 1066 du Code de commerce turc). Par conséquent, la vérification doit avoir lieu non pas au moment de la remise des marchandises aux entrepôts de la douane, mais au moment où le destinataire prend possession des dites choses. Cette opinion est partagée par certains auteurs français et belge tels que Marais, de Juglart, Smeesters et Winkelmolén²⁷ est également admise par la Cour de cassation turque²⁸ par des arrêts concernant les dispositions de l'ancien code de commerce correspondant à l'article 1066 du nouveau code.

3°) Selon une troisième opinion émise par certains auteurs anglais²⁹, il faut rechercher le point de savoir au nom de qui le dépositaire a agit. S'il reçoit la marchandise au nom du destinataire, les réserves doivent être prises par le dépositaire au moment de la remise à lui (ou dans les trois jours suivant la livraison lorsque les pertes ou les avaries ne sont pas apparentes) et dans le cas contraire par le destinataire au moment de la réception de la marchandise par ce dernier (ou dans les trois jours dans le cas d'avaries non apparentes).

26) Schaps - Abraham, op. cit. § 611 Anm. 5; Wüstendörfer, op. cit. p. 264 et p. 291.

27) Marais, *Les transports internationaux des marchandises par mer*, Paris, 1949, p. 225; de Juglart, *protestations réserves et action en justice contre le transporteur maritime*, (DMF, 1955, 260) Smeesters-Winkelmolén, *Droit maritime Droit fluvial* Bruxelles, II, p. 413

28) Gomm. 12 Novembre 1954 (Okay, op. cit. No. 213) 5 juillet 1957 (op. cit. No. 199).

29) Scrutton : *on charter partie and bill of lading* 15. ed. p. 461. Machlachan : *Merchant shipping law* 7. ed. p. 374.

Selon l'article 1066 du code de commerce turc, on doit prendre comme point de départ le moment de la livraison de la marchandise à la personne ayant qualité, au terme du connaissement ou de la charte-partie, à recevoir la marchandise. On doit donc à mon avis du point de vue du droit turc, se rallier à la troisième opinion.
