

Zygmunt Kwaśniewski, *Umowa spedycji [Le contrat d'expédition]*, Warszawa 1979, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, 217 pages.

Le contrat d'expédition fait partie des contrats les plus controversés dans le droit civil. Les divers systèmes juridiques essaient de le faire rentrer dans des.

constructions très différentes, et certains n'ont même pas tenté de le régler (p.ex. le code civil et le code économique de Tchécoslovaquie, les codes civils de la majorité des républiques soviétiques). Les difficultés d'un règlement légal découlant du caractère juridique complexe de ce contrat.

La conception de l'expédition élaborée dans la pratique ancienne et adoptée par les législations anciennes, d'après laquelle ce serait une espèce de contrat de commission (le Code de commerce français de 1807 l'appelle tout simplement « commission de transport »), semble aujourd'hui archaïque et peu utile pour les échanges économiques contemporains. En effet, elle ramène en fait le rôle de commissionnaire de transport à servir d'intermédiaire dans la conclusion des contrats de transport d'envois. Elle fait appauvrir la riche et complexe problématique économique de l'expédition et à lui opposer une construction juridique artificiellement rétrécie.

Voilà pourquoi le cc polonais de 1964 n'avait pas emprunté au code de commerce de 1934 antérieurement en vigueur la conception du contrat d'expédition qui y voyait une espèce de commission. Il a par contre adopté une vaste notion d'expédition qui peut se rapporter aussi bien à des actes liés à l'expédition et à la prise de livraison de l'envoi ainsi qu'à d'autres services liés au transport de l'envoi, en particulier à sa protection au cours du transport. La plus grande difficulté dans le règlement du contrat d'expédition présente le fait que l'on ne saurait fixer ses stipulations substantielles (*essentialia negotii*). Le code civil ne détermine qu'indirectement ces stipulations (art. 794, § 1).

Dans cette situation, il pourrait paraître que l'institution de l'expédition est un champ propice à des études scientifiques juridiques. Cependant, le fait est que, pendant longtemps, en Pologne il n'y a pas eu d'auteur qui eût voulu lui consacrer une étude. Le sujet n'était traité que dans les manuels ou dans d'autres études de caractère général sans compter les publications à caractère pratique. C'était dû à l'opinion lancée en son temps par des économistes spécialisés dans les transports, d'après laquelle l'activité de l'expéditeur étant improductive n'avait pas de raison d'être dans l'économie socialiste planifiée.

C'était lié à une interprétation défectueuse, pour ne pas dire primitive, de la « productivité » des transports et de l'« improductivité » des services d'expédition. La théorie lancée par les économistes en question menait à traiter l'expédition comme une activité additionnelle de peu d'importance à l'activité proprement dite des entreprises de transport. L'application de cette théorie n'a pas donné de bons résultats. La pratique a montré que l'activité d'expédition concerne son importance également dans le système socialiste, ne fût-ce qu'en raison de la division sociale rationnelle du travail, en raison aussi des avantages qu'elle offre aux entreprises de transport et à leurs clients et enfin à l'économie nationale. Le commissionnaire continue à remplir une fonction importante à l'occasion du transport de marchandises, bien que la portée et le champ de son activité aient quelque peu changé. D'intermédiaire à l'expédition, il devient de plus en plus un organisateur des processus de transport. Les droits et obligations du commissionnaire de transport découlent du contrat d'expédition et des dispositions en vigueur.

A mesure que l'on comprend mieux la nécessité de l'activité d'expédition, on voit naître l'intérêt porté à cette activité également dans les milieux scientifiques. A côté des publications à caractère économique (p.ex. J. Marzec, *Spedycja lądowa (L'expédition terrestre)*, Warszawa 1979), commencent à paraître des études juridiques. Citons la monographie de L. Ogiegło, *Umowa spedycji [Le contrat d'expédition]*, Université de Silésie, Katowice 1978. Dans ce contexte, la monographie de

Z. Kwaśniewski mérite l'attention, car le sujet suscite un intérêt compréhensible des civilistes, tant des théoriciens que des praticiens.

L'auteur cherche à exposer le caractère juridique du contrat d'expédition ainsi qu'à faire une analyse de la problématique juridique liée à l'exercice de l'activité d'expédition. Ce faisant, il fait preuve d'une profonde connaissance du sujet non seulement du point de vue juridique mais aussi de celui du rôle et de la fonction économique de cette activité, ainsi que de la connaissance des réalités, concrètes en cette matière. Cela se fait notamment remarquer dans le chapitre VII intitulé « Le rôle et la signification du contrat d'expédition dans le contexte des changements apportés à l'organisation du transport de chargements ». Il y analyse la situation juridique particulière du commissionnaire à l'occasion de la prise en charge par lui des fonctions dites d'opérateur des transports combinés y compris conteneurisés.

L'auteur établit correctement une ligne de démarcation (*actio finium regundorum*) entre la notion de contrat d'expédition et celle de contrat de transport (p. 44 et suiv.). C'est à juste titre qu'il critique la notion d'« expédition propre » (p. 19) répandue dans la pratique et parmi les économistes. Car aux termes de la définition du contrat d'expédition à l'art. 794, § 1 du code civil, il faut entendre par expédition uniquement les services offerts par les entreprises d'expédition spécialisées, habilitées à exercer une telle activité de façon permanente et moyennant rémunération.

L'auteur indique à juste titre (p. 50) que lorsque le commissionnaire exécute lui-même le transport — à quoi l'autorise l'art. 800 du code civil — il ne cesse d'être commissionnaire et agit constamment en vertu du contrat d'expédition. Il explique également la question controversée de l'étendue de la responsabilité du commissionnaire pour l'état de l'envoi dont il a la garde. De l'avis de l'auteur, cette responsabilité entraîne le devoir de réparation dans les limites de la valeur normale de l'envoi (art. 801, § 1 du cc), mais elle est limitée — également en cas de dommage partiel — aux pertes effectivement subies par le client (*damnum emergens*), à moins de faute intentionnelle ou de négligence choquante du commissionnaire (P-127).

Il convient de souligner le raisonnement démontrant que les actions récursoires du commissionnaire contre les transporteurs ou autres commissionnaires sont fondées sur les règles normales du droit des transports en vigueur dans une branche des transports donnée. En particulier, l'auteur indique avec raison (p. 154 et suiv.) que les actions récursoires du commissionnaire ne sont pas exclusives du devoir d'épuiser la voie de réclamation, alors que la jurisprudence arbitrale s'efforce de justifier le contraire.

L'auteur n'évite pas les questions même les plus controversées, en proposant généralement une solution judicieuse. Ses développements sont cohérents et épuisent en principe la problématique juridique du contrat d'expédition. Le caractère de ce contrat a été exposé de façon pertinente ne suscitant aucun doute sérieux.

L'appréciation positive de l'ouvrage ne signifie pas, bien entendu, que toutes les constructions juridiques ou les différentes formules proposées soient acceptables sans réserve.

A la page 43, nous lisons que l'activité du commissionnaire peut se rapporter aussi bien à des actes juridiques qu'à des actes de fait. Plus loin, cependant, il semble abandonner cette opinion pour lancer la conception que les services du commissionnaire de transport ne peuvent en fait concerner que des actes juridiques. Or une telle conception n'était certainement pas dans les intentions des auteurs

du projet de code civil<sup>1</sup>. Si, à la lumière du code civil, la solution de ce problème a rencontré des difficultés — étant donné le renvoi à l'application subsidiaire des dispositions régissant le contrat de mandat (art. 769) tel qu'il est conçu par le code — il fallait se référer aux dispositions spéciales. Or à la lumière du règlement de 1960 concernant le transport et l'expédition exercés à titre lucratif dans le camionnage ainsi que du Règlement du 27 avril 1964 concernant l'expédition nationale, cette question ne laisse aucun doute : les services en question peuvent concerner aussi bien les actes juridiques que les actes de fait.

Les développements relatifs à la forme du contrat d'expédition peuvent susciter des doutes (pp. 66 et 67). De l'avis de l'auteur, la conclusion d'un contrat d'expédition n'exige jamais la forme écrite à peine de nullité, du fait que la disposition du § 41, al. 1 et 2, qui entre ici en jeu, du règlement concernant le transport et l'expédition exercés à titre lucratif ne comporte pas une telle clause. Cependant, il ne faut pas oublier qu'en 1960, donc à l'époque où ce règlement a été rendu, une clause de ce genre n'existait pas et qu'elle n'a été instituée que par le code civil de 1964 (art. 73, § 1). C'est pourquoi l'exigence de la forme écrite a été sanctionnée d'une autre manière. Le § 41, al. 2 du règlement est ainsi conçu : « Le contrat d'expédition est réputé conclu dès l'acceptation du mandat par l'entreprise et la délivrance au mandant d'un double certifié conforme de ce document ». Avec une telle formule, l'entrée en vigueur du code civil et notamment de la disposition de l'art. 73, § 1 précitée n'a pas modifié son sens.

Ces réserves et d'autres ne sauraient diminuer l'appréciation généralement élevée que mérite la monographie de Z. Kwaśniewski. Celle-ci en effet apporte des idées nouvelles et originales qui ont des chances de rester à jamais dans la théorie du droit civil polonais.

*Władysław Górski*

---

<sup>1</sup> La motivation théorique de la construction juridique au contrat d'expédition adoptée par le code civil se trouve dans l'article de W. Górski, *Pojęcie spedycji [La notion d'expédition]*, « *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* », 1954, n° III.