

Récentes évolutions du droit maritime turc

Me. Izzet HATEM

Me. Samim ÜNAN

Aperçu historique

- Réformes d'Atatürk en vue de moderniser le droit turc
- En droit commercial incorporant le droit maritime et le droit des assurances, la modernisation se porta sur le droit allemand.
- Le premier Code de commerce de 1929
- Le code de commerce de 1956 (entré en vigueur en 1957)
- Le code de commerce de 2011 (entrera en vigueur en 2012)

Nouveau code de commerce de 2011

- Troisième millénaire: une **nouvelle réforme** de droit:
- Code Civil (2002)
- Code des Obligations (2011)
- Code de Procédures (2011)
- Code de Commerce (2011)

Principales réformes du Code de Commerce de 2011 (en matière maritime)

- Principe de base: stricte conformité aux conventions internationales
- La prise dans le droit interne les dispositions des conventions internationales auxquelles la Turquie n'a pas encore adhéré,
- La reproduction en droit interne des dispositions internationales qui ne s'appliquent pas par elles-mêmes aux conflits domestiques.
- Au sujet des conventions internationales qui s'appliquent directement aux conflits domestiques (comme par exemple LLMC), provisions complémentaires seulement (car ces conventions acquièrent la force de loi lorsqu'elles sont dûment ratifiées et le juge est tenu de les appliquer d'office)

Les effets des nouvelles dispositions

- Les juges turcs prendront en considération et appliqueront les **règles internationales**.
- La pratique de **méconnaissance** de certaines clauses dans les chartes-parties et connaissements va **disparaître**
- Cependant il faut signaler que même avant les nouvelles dispositions, les tribunaux avaient commencé à reconnaître la validité des **clauses d'arbitrage** ou de **juridictions étrangères**

Les effets des nouvelles dispositions

- Il y aura une plus ou moins **longue** période de **transition** jusqu'à ce que les tribunaux de seconde instance (Cours d'Appel) et la Cour de Cassation aient formé **leurs jurisprudences** relatives aux nouvelles dispositions
- L'étendue des **couvertures d'assurance** et les **primes d'assurances maritimes** seront influencées.

Nouvelles dispositions

- Statut juridique des navires (meubles ou immeubles?)
- Acquisition des navires battant pavillon turc et leur utilisation entre ports turcs
- Etendue de l'hypothèque maritime (fret désormais exclu)
- Protection plus ample du créancier hypothécaire

Nouvelles dispositions

- Responsabilité de l'armateur élargie
(armateur désormais responsable aussi des actes du pilote)
- Limitations de la responsabilité selon les conventions internationales (LLMC)
- Pouvoir légal du capitaine de représenter l'armateur

Nouvelles dispositions

- Contrat d'affrètement au voyage
 - Surestaries
 - Faux fret

Nouvelles dispositions

- Contrat de transport (sous connaissance)
 - Les règles de **La Haye-Visby** (et le Protocole de Londres de 1979) insérés dans le nouveau code.
 - **Preuve contraire** des mentions du connaissance **prohibée** à l'égard du tiers porteur de bonne foi.
 - **Prolongation** désormais possible du **délai de prescription** d'un an prévu pour les actions en indemnités résultant de la perte ou dommage de la cargaison
 - Délai **additionnel** de 90 jours pour les **recours** contre les autres responsables

Nouvelles dispositions

- Contrat de transport (sous connaissance)
- Les limites d'indemnisation
 - Selon la loi de 1956 qui restera en vigueur jusqu'en Juillet 2012 la limite d'indemnisation par colis ou unité est insignifiante.
 - Au début (en 1956) la limite par colis ou unité équivalait à 500 US\$
 - Sous l'empire d'une dépréciation presque continue de la monnaie turque au cours de longues années, on en arriva à un montant dérisoire.

Nouvelles dispositions

- Les limites d'indemnisation en cas de perte ou dommage (suite)
 - La limite fût **augmentée** par le Conseil des Ministres sur la demande des juristes (100.000 LT équivalant à un chiffre raisonnable)
 - Mais la **forte inflation** a de nouveau presque **anéantie** cette limite.
 - Après le **rejet de 6 zéros** de la monnaie turque la limite devint humoristique (10 cent US).
 - Maintenant **l'ordre sera rétabli** avec le nouveau code (où les limites sont exprimées en DTS)

Nouvelles dispositions

- Les limites d'indemnisation en cas de perte ou dommage (suite)
 - Importante remarque: L'inaction du législateur et surtout du Conseil des Ministres légalement autorisé à augmenter les limites, a conduit les tribunaux à réagir.
 - Les tribunaux (en premier lieu la Cour de Cassation) ont refusé d'appliquer les limites devenues comiques
 - Le résultat était “une responsabilité illimitée pour les transporteurs”
 - Si le refus d'élever les limites à un niveau satisfaisant était une erreur grave, la solution de responsabilité illimitée l'était aussi.
 - La bonne solution consistait à appliquer les limites généralement acceptées, ce qui sera le cas après l'entrée en vigueur du nouveau code.

Nouvelles dispositions

- Les limites d'indemnisation en cas de perte ou dommage (suite)
 - Il faut souligner aussi l'interprétation trop marginale de la Cour de Cassation turque, pour arriver à la solution de **responsabilité illimitée**: “**simple mention de la nature de la cargaison ou simple référence à la facture ou à la lettre de crédit dans le connaissance signifieraient déclaration de valeur insérée au titre... ayant pour conséquence d'enlever le droit à la limitation**”.

Nouvelles dispositions

- Les limites d'indemnisation en cas de perte ou dommage (suite)
 - La jurisprudence précitée est une **réaction** dictée par l'**équité**, pour éviter le résultat **trop rigide** et **trop injuste** qui découle de la loi.
 - Reste à espérer que les tribunaux turcs **abandonneront** cette interprétation réactionnaire qui admet que certaines mentions du connaissement auront le même effet qu'une déclaration de valeur insérée au titre
 - A signaler aussi le **danger** que les tribunaux puissent **conserver leur position** et insistent sur cette interprétation (en fait, elle ne consiste qu'à accepter simplement que la valeur est censée mentionnée sur le connaissement sous certaines conditions , auquel cas la limitation sera forcément écartée même sous La Haye-Visby).

Nouvelles dispositions

- Le nouveau code a comblé certaines **lacunes** des règles de La Haye-Visby, par adoption de certaines solutions prises des règles de Hambourg:
 - **Cargaison réputée perdue** si la livraison n'a pas lieu dans **60 jours** (à compter du jour où elle devrait être livrée)
 - L'indemnité à payer **en cas de retard** ne doit pas dépasser plus que 2,5 fois le fret
 - Cargaison transportée **sur le pont**
 - **Validité** (sous certaines conditions) **des lettres de garantie** émises par le chargeur en vue d'obtenir un connaissement net, dans la relation « **chargeur-transporteur** »

Nouvelles dispositions

- En matière de transport des passagers, les dispositions de la convention internationale d'Athènes de 2002 ont été transplantées telles quelles dans le Code (à souligner aussi que les transporteurs de passagers sont tenus de souscrire une assurance RC).

(RR) Règles de Rotterdam

- Le nouveau code turc ne prend pas en considération les solutions adoptées dans les règles de Rotterdam.
- RR ont pris leur forme définitive après que le projet de loi turc eût été préparé et envoyé au Parlement.

Responsabilité de l'armateur

- Le code régit la responsabilité de l'armateur pour actes dommageables des membres de l'équipage ou du pilote actif à bord comme une responsabilité **“additionnelle”** (adjektizische Haftung):

“L'armateur est responsable du dommage causé aux tiers par des actes fautifs des membres de l'équipage et du pilote conseil (obligatoire ou facultatif) commis dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Cependant l'armateur est responsable vis-à-vis des personnes ayant un intérêt sur la cargaison ou vis-à-vis des passagers d'après les règles régissant la responsabilité du transporteur maritime des actes fautifs des membres de l'équipage”

Responsabilité de l'armateur

- Le **HGB Entwurf** reflète beaucoup mieux le caractère “additionnel” de cette responsabilité dans son § 480:
“Lorsqu’un membre de l’équipage ou un pilote actif à bord ou une personne active à bord même provisoirement pour contribuer à la gestion du navire et soumise aux instructions de l’armateur, devient responsable envers un tiers pour un dommage causé dans l’accomplissement de sa fonction, l’armateur sera aussi responsable du même dommage”.

Le but de cette disposition est de faire de l’armateur la **caution (solidaire) légale** des membres de l’équipage ou du pilote et non d’instaurer un régime spécial de responsabilité pour l’armateur du fait d’autrui.

Responsabilité de l'armateur

- Le **HGB Entwurf** § 480 prévoit expressément la responsabilité de l'armateur pour les dommages causés par les **actes de ses auxiliaires** tels que **les entreprises de manutention**.
- Les tribunaux allemands tenaient déjà l'armateur responsable dans de pareils cas par analogie. Le projet de loi **en tient compte** et apporte **une base légale**.

Responsabilité de l'armateur

- A signaler aussi que la responsabilité de l'armateur **en tant qu'employeur** peut être déclenchée selon les dispositions **générales** du Code des Obligations (Code Civil).
- Il s'agit en effet d'une responsabilité **objective**
 - qui n'exige ni la faute de l'employeur ni celle de l'employé,
 - mais qui peut être écartée par la preuve que l'armateur avait agi soigneusement in eligendo, in custodiendo et in instruendo

Responsabilité de l'armateur

- Les dispositions générales du nouveau Code des Obligations (de 2011) prévoient aussi que
 - l'employeur sera responsable des dommages causés par les activités de son entreprise, **s'il ne démontre pas que l'ordre de travail dans cet entreprise est appropriée à empêcher la survenance du dommage**
 - lorsqu'une entreprise engendre un **danger considérable**, le **propriétaire** et le cas échéant le **gérant** seront **solidairement responsable** du dommage causé par ses activités de cette

Responsabilité de l'armateur

- La responsabilité de l'armateur peut être engagée aussi d'après la loi spéciale sur la protection de l'environnement.
- Pourtant, le code de commerce contient une réglementation particulière pour la pollution par les hydrocarbures.

Transporteur actuel

- Le nouveau code turc régit la responsabilité du **transporteur actuel** (en adoptant la solution des **Règles de Hambourg**)
- Le nouveau projet allemand (**HGB Entwurf**) fait de même.
- Mais le nouveau Code turc a **conservé** en même temps la (vieille) disposition “l’armateur est responsable vis-à-vis des personnes ayant un intérêt sur la cargaison comme le transporteur maritime”.
- Le HGB Entwurf a **rejeté** cette disposition (**jugée inutile** désormais face aux nouvelles dispositions sur la responsabilité du transporteur actuel).

Transporteur actuel

- En matière de la responsabilité du transporteur maritime et celle du transporteur actuel, il s'agit d'un régime unique (les mêmes dispositions sont applicables)
- Les cas de non responsabilité et les règles régissant la limitation de responsabilité sont aussi applicables dans les actions juridiques basées sur la responsabilité extra-contractuelle.

Affrètement coque-nue

- Le nouveau code turc a pris comme **modèle** le droit français en matière d'affrètement coque-nue
- Le **fréteur** a un droit de rétention (privilège) sur les biens meubles et papiers valeurs appartenant à l'**affréteur**, un droit de gage sur le fret dû à l'affréteur et bénéficie aussi d'un droit de rétention sur la cargaison comme garantie de ce droit de gage sur le fret.
- Le **HGB Entwurf** ne contient pas de disposition régissant le privilège du fréteur.

Affrètements coque-nue

- En droit turc (comme en droit français) le navire peut être affrété avec équipage
- Si tel est le cas, le frèteur et l'affréteur seront solidairement responsable pour les salaires.
- Le HGB Entwurf exige que l'affrètement se fasse sans équipage.
- Le nouvel acquéreur du navire sera lié par l'affrètement coque nue conclu avant l'acquisition (faut-il pour cela que l'affrètement soit annoté au registre?)

Affrètements coque-nue

- L'affrèteur doit **souscrire** pour le navire les **assurances** hull & machinery et risques de guerre, ainsi que P & I couverture. Les assurances seront “**pour le compte de qui il appartiendra**”
- Le **HGB Entwurf** prévoit l'obligation pour l'**affrèteur** de **veiller à ce que les droits du fréteur soient sauvegardés** (par exemple le navire a un accident et il faut le réparer; l'assurance coque était souscrite par le fréteur; l'assureur se charge de la réparation; l'affrèteur sera tenu de surveiller la réparation du navire avec la diligence requise)
- Le **droit turc** prévoit simplement que **l'affrèteur doit tenir le fréteur à l'écart de toutes prétentions** résultant de l'exploitation du navire. (L'affrèteur assumera les conséquences économiques de ces prétentions).

Affrètement à temps

- Toujours le droit français comme modèle.
- Gestion nautique- gestion commerciale
- Le fréteur à temps a comme privilège
 - Un droit de rétention (une sorte de gage basé sur la possession) sur les meubles et papiers-valeurs appartenant à l'affréteur à temps
 - Un droit de gage sur le fret dû à l'affréteur à temps
 - Et pour garantir ce fret, un droit de rétention sur la cargaison
- Le HGB Entwurf accorde aussi un privilège, mais dans un cadre plus restreint: § 566 ne mentionne pas le droit de rétention sur la cargaison

Affrètement à temps

- Le **droit turc**, à la différence de **HGB Entwurf** ne régit pas, en ce qui concerne les affrètements à temps
 - Les **dépenses incombant au fréteur à temps** (fixe Kosten = salaires de l'équipage, frais d'armement, assurances)
 - Les **dépenses à la charge de l'affréteur ne sont pas non plus énumérés**: La loi cite seulement le carburant. Quid des charges portuaires, pilotage, assurances additionnelles, remorquage? (Elles seront à la charge de l'affréteur pour autant qu'elles puissent être considérées comme dépenses de gestion commerciale).

Affrètement à temps

- Les silences du code turc par rapport au HGB Entwurf (suite)
 - Droit de révocation de l'affréteur en cas de non mise du navire à sa disposition à la date et à la place convenues
 - L'obligation de diligence de l'affréteur lorsqu'il prend les décisions relatives à la gestion commerciale
 - L'obligation du fréteur de veiller à la conservation du bon état de navigabilité du navire lors du chargement

Affrètement à temps

- Les silences du code turc par rapport au HGB Entwurf (suite)
 - L'obligation du fréteur (armateur) d'assurer que les documents de transport soient émis au nom de l'affréteur (ou au nom du fréteur)
 - Réduction du loyer en cas d'utilisation restreinte du navire pour des raisons imputables au fréteur
 - La possibilité de déposer le fret lorsque le débiteur (du fret) n'est pas averti de l'existence du gage dont bénéficie le fréteur sur ce fret ou lorsque le débiteur a de sérieuses raisons de douter de l'existence de ce gage.

Affrètement à temps

- Les silences du code turc par rapport au HGB Entwurf (suite)
 - Le droit du fréteur de refuser le chargement ou l'émission du connaissement lorsque l'affréteur est en demeure d'exécuter son obligation de payer le fret.
 - Le droit de résilier le contrat pour de justes motifs (tels que par exemple
 - la demeure de l'affréteur pour le paiement du loyer –lorsque le montant total dû dépasse une certaine somme, ou
 - l'immobilisation du navire dépassant une durée définie)

.

Avaries communes

- Renvoi dans le code turc à la dernière version des YAR
- Responsables: armateur du navire au moment de l'acte d'avarie commune; créancier du fret (au risque) au moment du déchargement; propriétaires des autres biens au moment du déchargement
- HGB Entwurf choisit comme point d'attache le moment de l'acte d'avarie (celui qui est propriétaire du navire ou propriétaire du carburant ou celui qui porte le risque de la cargaison ou de la créance de fret, lorsque l'acte donnant lieu à l'avarie commune est entrepris)

Sauvetage

- Le nouveau code turc reproduit en grande partie les dispositions de la convention de 1989 sur le sauvetage.
- Le code contient aussi certaines dispositions complémentaires:
 - Pour toutes activités de sauvetage entreprises depuis l'apparition du danger jusqu'à la remise des biens sauvés à leurs propriétaires, une seule rémunération sera fixée et les ayants-droit (différents sauveteurs) se partageront cette somme
 - Au cas où plusieurs actions sont intentées, ces actions seront regroupées auprès du tribunal examinant
 - la prétention du sauveteur détenant un droit de monopôle pour l'activité de sauvetage ou
 - en son absence, la prétention du sauveteur ayant participé avec le plus de navire ou -en son absence- avec le plus d'équipement à l'opération
- Si l'action précitée relève de la compétence d'un tribunal arbitral, le groupement s'effectuera au tribunal où la première action est intentée et ce tribunal attendra la décision des arbitres quant à la rémunération.

Sauvetage

- Le droit turc accorde au **sauveteur** pour sa créance découlant du service qu'il a rendu, un **privilège** sur le navire et sur les autres biens à bord.

Abordage

- **Reproduction** dans le nouveau code des dispositions de la convention de 1910 (y compris l'article 6 alinéa premier selon lequel il n'est pas indispensable d'accomplir quelle formalité que ce soit –par exemple l'envoi d'un protêt- avant d'intenter une action en réparation des pertes ou dommages provenant de la collision)

Les privilèges maritimes

- Les dispositions du nouveau code sur les privilèges maritimes sont prises de la convention internationale de 1993 (sur les hypothèques et privilèges).
- Désormais les prétentions résultant des pertes et dommages de la cargaison ne seront plus garanties par un privilège maritime

Voies d'exécution (enforcement)

- Le nouveau code turc contient un chapitre long dédié aux **voies d'exécution** en cas de non paiement des **créances maritimes**.
- Les **créances maritimes** sont énumérées **exhaustivement** dans le code
- Pour garantir le **recouvrement** de ces créances, le seul chemin à emprunter est la **saisie du navire**.

Voies d'exécution (enforcement)

- La législation turque a prévu une règle **discutable**:
 - *Les droits de rétention ou gage sur les navires ne **sauraient être l'objet** d'une action ou d'une voie d'exécution **indépendamment** de la créance qu'ils garantissent.*
- Pour les privilèges sur la cargaison, le chemin à emprunter est la **réalisation du gage**.

Prescription

- Les délais de prescription sont conformes aux **normes internationales** (sauf la prescription **décennale** s'appliquant au contrat de transport de **passagers**).
- En matière de **privilèges maritimes** un délai de **péremption** (d'un an, sauf en cas d'avarie commune où une période de six mois s'applique en général) est prévu pour la garantie (le droit réel= gage). Quant à la créance garantie par le privilège, **elle est soumise aussi au même délai.**

Prescription

- Le **HGB Entwurf** adopte des solutions et des délais **différents**:
 - Les créances d'avarie commune seront prescrites en un an; les autres créances en deux ans
 - La prescription sera **suspendue** lorsque le créancier requiert le paiement, **jusqu'au refus du débiteur** .
 - Cependant la suspension ne se produira **qu'une seule fois**. Les requêtes subséquentes n'auront pas cet effet.

Assurances maritimes

- Les assurances maritimes ne sont pas régies par le nouveau code
- Il en est de même en Allemagne
- Mais il faut tenir compte de ce qui suit:

Assurances maritimes

- Le droit turc ne contient pas de règle sur les “grands risques” (cette notion est totalement ignorée). Donc il n'existe pas de différence entre les “large risks” et les “mass risks”. Tous les contrats d'assurance sont soumis aux règles protectrices impératives.
- Le droit turc ne contient pas de disposition excluant les assurances maritimes du champ d'application du code de commerce (qui régit aussi le contrat d'assurance).

Assurances maritimes

- Grands risques et assurances maritimes n'étant pas exclus, le résultat (en droit turc) est que toutes les normes impératives (destinées à protéger l'assuré) s'appliquent aux assurances maritimes.
- Rapide comparaison avec le droit allemand:
 - Les normes restreignant la liberté contractuelle ne sont pas applicables aux grands risques (VVG § 210)
 - Les dispositions de la VVG (loi allemande sur le contrat d'assurance) ne sont pas applicables aux assurances maritimes (VVG § 209)
 - En plus les conditions générales d'assurance maritime (cargo ou hull) sont très détaillées en Allemagne et sont à elles-mêmes très suffisantes (plus besoin d'aucun autre texte normatif).