

LE NOUVEAU REGIME DES TRANSPORTS MARITIMES EN TURQUIE (*)

par

Mazhar Nedim GÖKNİL

Professeur de droit maritime et aérien
à la Faculté de droit d'Istanbul

I

EVOLUTION DES FACTEURS POLITIQUES

La Loi 5842 qui autorisa le Gouvernement à constituer la Société Anonyme Turque — dite de — *La Denizcilik Bankası*, a été votée le 10 Août 1951 et publiée le 16.8.1951. Mais la constitution définitive de la D. B. date du premier mars 1952, car c'est à cette date que ses Statuts, établis conformément à la Loi et dûment approuvés par Décret du Conseil des Ministres du 20.2.1952, furent immatriculés au Registre du Commerce et publiés dans le Journal Officiel de l'Enregistrement.

Or, à cette époque, la Turquie venait de mettre fin à un quart de siècle de " Gouvernement autoritaire " — bien que républicain — pour inaugurer l'ère de la République Démocratique. Cet évènement était bien certainement et avant tout le dénouement naturel de l'évolution propre de nos institutions politiques. Il révé-

(*) La première partie de cette étude a paru au No. 2 des ANNÉES pp. 353 et sv.

lait cette maturité collective sans quoi pareilles transformations demeurent toujours superficielles.

Pourtant nul ne saurait contester l'influence qu'à pu exercer le fait que ce pays jouait à la même époque une part des plus actives dans l'organisation d'un monde occidental à l'esprit éminemment démocratique, uni par la commune aversion du super-Etat monopolisateur. La coïncidence a été sans doute heureuse et si elle ne pouvait être créatrice à elle seule, elle a sûrement beaucoup contribué à accélérer le cours des événements.

II

EVOLUTION DES FACTEURS ECONOMIQUES

Ce revirement d'opinion en faveur des institutions démocratiques en avait amené un autre d'un ordre plus prononcé en faveur de la doctrine libérale — ou plutôt néo-libérale — dans la sphère économique. La doctrine étatiste qui avait prévalu dans les deux premières décades de la jeune République et dominé sa politique économique, perdit de plus en plus son emprise au fur et à mesure que s'affirmait en Europe l'attrait de l'exemple américain, qui devait indubitablement son éblouissante prospérité à un système basé sur le jeu de la libre concurrence et le dynamisme de l'initiative privée.

D'autres causes d'ordre interne avaient déjà préparé le terrain et mûri les esprits. L'Etatisme, qui a été pour la Turquie une étape nécessaire et inéluctable, à un moment où la seule initiative et presque l'unique ressource étaient celles de l'Etat, avait fait son temps et donné tout le rendement dont il était capable. Il s'agissait maintenant de créer cet élan impétueux qui seul pouvait déclancher le mouvement de relèvement économique total sans lequel on risquait de sombrer dans cette médiocrité à laquelle le rouage économique avait été acculé par suite d'une période d'autarcie suivie des privations et dévastations de la deuxième Guerre mondiale. Une transformation radicale de système, impliquant l'accélération de toutes les énergies et l'utilisation de tous les éléments, s'imposait d'autant plus que la coopération internationale

s'accroissait d'une part tandis que, d'autre part, se manifestaient, dans presque tous les domaines, les lacunes et même l'impuissance du système existant.

III

INJONCTION DES FACTEURS PROPRES A L'ENTREPRISE

Un domaine où les méthodes étatistes avaient visiblement failli en Turquie était celui des transports maritimes et d'une manière générale le Commerce Maritime.

Les conditions économiques de l'après - guerre imposaient plus que jamais la nécessité de l'amélioration des fonctions de même qu'une exploitation rationnelle et rentable du Commerce Maritime. Or le régime de monopole et l'exploitation par les soins d'une administration d'Etat s'étaient avérés impuissants à réaliser aussi bien cette amélioration que la rentabilité désirée. Pour employer les termes mêmes de l'*exposé des motifs* :

“ L'histoire du régime étatiste dans le commerce maritime démontre que l'exploitation maritime a manqué de réaliser le rendement et l'essor voulus, toutes les fois que l'Etat y est intervenu comme tel, avec ses règles et méthodes ”.

Ainsi la *Devlet Deniz Yolları* c-à-d. l'exploitation d'Etat existant, soumise au système du budget, liée par les règles comptables du Trésor et le visa de la Cour des Comptes et relevant de la décision ou approbation ministérielle à chaque étape de son activité, avait toute l'allure d'un organisme gouvernemental entièrement paralysé.

Pour les rédacteurs de l'*exposé des motifs*, l'entreprise maritime, éminemment commerciale de par sa nature, devrait logiquement être régie par des règles conformes à son caractère c-à-d., des règles commerciales.

Une pareille conclusion impliquait le choix d'une nouvelle forme. Deux solutions étaient possibles : la première consistait à ériger la D. D. Y. en entreprise économique d'Etat à l'exemple

de plusieurs Offices ou Banques Nationales existantes. La deuxième consistait à transformer l'administration défectueuse de la D. D. Y. en société anonyme. On a opté pour cette dernière en considérant que le particularisme et surtout le facteur d'initiative de l'entreprise maritime seraient peu compatibles (même) avec les dispositions qui régissent le contrôle des *entreprises économiques d'Etat*, bien que ces créations soient aussi en Turquie des personnes de droit privé.

L'opinion des rédacteurs de l'Exposé des Motifs se reflète et se confirme avec vigueur dans le Rapport de la *Commission parlementaire mixte* formée pour l'étude et l'examen du projet de loi constitutive de la *Denizcilik Bankası* :

“ l'Exploitation d'Etat qui se pratique actuellement dans le domaine des transports et des Ports maritimes est la plus bornée et la plus centralisatrice des entreprises de ce genre. Un pareil système a donné les plus déplorables résultats puisque ni l'administration ou son personnel, ni l'Etat ou le Trésor et bien moins encore le Public qu'ils prétendaient servir, n'a été satisfait. ”

A l'appui de cette constatation peu flatteuse, la *Commission* énumère ses griefs : Trente millions de pertes annuelles, tandis que les armements étrangers — et même quelques armements privés turcs — réalisent d'énormes bénéfices grâce aux conjonctures favorables de l'après - guerre, acquisition d'une flotte marchande composée de navires techniquement hétéroclites, commercialement non rentables et peu appropriés à leurs destinations respectives, embouteillage des ports, dû à des installations et un équipement surannés, mentalité formaliste et manque d'initiative, insuccès manifeste dans les transports maritimes et dans presque toutes les autres branches d'activité navale.

C'est ainsi que l'on conçut pour la première fois en Turquie, et que l'on réalisa dans l'exemple de la *Denizcilik Bankası*, l'instauration d'un système d'exploitation mixte, érigée en société anonyme dont les actions seraient partagées entre l'Etat et les simples particuliers. La souplesse et l'initiative d'un pareil rouage a sans doute paru de nature à éviter les inconvénients de l'entre-

prise d'Etat sous forme d'administration autonome, que tout le monde était d'accord pour condamner.

IV

ORGANISATION D'UN NOUVEAU REGIME

1 — CONSTITUTION DE LA " DENİZCİLİK BANKASI "

La Denizcilik Bankası, société anonyme turque, a été constituée sous forme de banque par une loi organique et des statuts particuliers. Son siège social fut fixé à Istanbul et son capital à 500.000.000 de Livres turques.

Ses fondateurs sont :

- Le Trésor de la République de Turquie
- La Banque d'affaires de Turquie S. A. T.
- L'Eti-Bank, Entreprise économique d'Etat.
- La Türk Ticaret Bankası, S. A. T.
- La Türkiye Emlâk ve Kredi Bankası, S. A. T.

Suivant l'art. premier de la loi, le but de cette société est de s'occuper :

- a) des transports maritimes côtiers et internationaux,
- b) de toutes autres activités annexes ou connexes aux dits transports et,
- c) d'exercer les attributions et de pourvoir aux services stipulés par la loi.

La D. B. est libre d'exercer ces activités directement ou de les confier à des sociétés anonymes — de même caractère — qu'elle créerait en participation avec l'initiative privée.

2 — CARACTERES DE LA DENİZCİLİK BANKASI

A) Caractères juridiques.

a) Caractère de droit privé. — La grande majorité qui a voté pour la création de la D.B. sous forme de société anonyme a eu en vue de parvenir par là à un forme qui permette d'opérer

dans le cadre du droit privé. Elle a donc adopté la solution préconisée par l'Exposé des motifs, aussi bien que les conclusions de la Commission parlementaire.

En effet, l'art. premier de la Loi 5842 autorise le Gouvernement à fonder une société anonyme sous la raison sociale "*Denizcilik Bankası*", soumise aux règles du droit privé". L'art 30 précise que "les dispositions de droit privé seront applicables" à cette banque à défaut de dispositions spéciales de la Loi Constitutive et des Statuts y relatifs".

Doit-on en conclure que l'application des règles de droit privé a néanmoins été envisagée avec certaines restrictions et que ce nouvel organisme décèle quand même certaines particularités qui le différencient des autres personnes morales de droit privé ou du type courant de société anonyme par actions, consacré par le Code de Commerce Turc ? A mon avis non. Pour s'en convaincre, il suffit de jeter un coup d'oeil à la loi spéciale et aux statuts qui ont créé la D. B. Il n'y a rien dans ces textes qui permette de confirmer une pareille supposition.

En effet — et comme partout ailleurs — la responsabilité de la personne morale est limitée aux capital et patrimoine sociaux, celle des actionnaires au montant de leur souscription. La D. B. qui est gérée et représentée exclusivement par les trois organes courants de l'anonymat (Assemblée générale des actionnaires, Conseil d'administration et Censeurs) peut ester en justice, être citée et poursuivie par tout tiers et soumise aux règles de la saisie et de la faillite. Elle jouit de la plénitude des droits civils des particuliers, y compris ceux de s'obliger, d'acquérir et de disposer de tous ses biens. Elle est sujette à toute les limitations ou restrictions prévues par le Code de Commerce et les autres dispositions législatives régissant l'activité des banques et autres établissements financiers de même genre, tant dans l'intérêt de la protection des droits individuels des actionnaires et la sécurité de la bonne foi des tiers que dans celui de l'ordre public. D'ailleurs les Statuts énoncent et reproduisent à peu près entièrement les dispositions du Code de Commerce relatives à la gestion et à l'administration des sociétés anonymes.

Certes, la Loi Constitutive aussi bien que les Statuts contiennent certaines dispositions spéciales. Mais ces particularités se ré-

fèrent à la formation et à l'estimation du capital initial, à la liquidation et au transfert des biens de l'exploitation d'Etat dévolus à la nouvelle banque, à la sauvegarde des droits et intérêts du personnel existant et à la sécurité sociale le concernant, à la fondation spontanée à l'encontre de certaines formalités d'usage, à la garantie du Trésor pour les obligations et autres emprunts à émettre éventuellement par la société nouvellement fondée, à la prohibition de cession des actions représentant la part (et la majorité) gouvernementale dans l'entreprise, à la substitution de la décision du Conseil des Ministres à celle du Conseil d'Administration dans la nomination du Directeur Général, à la consécration de la forme anonyme et du système d'entreprise mixte dans toutes futures créations auxiliaires ou affiliations, à la détermination du mode et des proportions à observer dans le partage des bénéfices, à certaines mesures particulières de contrôle, et enfin à la détermination des buts commerciaux et de certaines attributions de service public sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir.

Il en résulte que la réserve contenue dans la loi et qui impose l'application du droit privé, à défaut de ses propres dispositions spéciales ou de celles des Statuts, a une portée strictement interne et n'implique de ce fait aucune restriction au régime de droit privé établi pour la D. B.

b) Attributions de droit public — Bien qu'érigée en entreprise commerciale privée, la D. B. n'en reste pas moins investie de certaines fonctions et attributions qui lui donnent un caractère quelque peu spécial, un caractère d'intérêt public.

En premier lieu la Loi 5842 stipule que certains services publics, tels que le transport de passagers et de cargos dans les eaux et entre les ports turcs, la navigation dans le port d'Istanbul, dans le Bosphore et entre les rives Europe-Asie, le pilotage, le remorquage, les services des ports d'Istanbul, d'Izmir et de Trebizonde l'assistance et le sauvetage maritime, les Bonded - Stores, doivent obligatoirement être assumés et assurés par la D. B.; une partie des dites fonctions lui sont dévolues sous forme de monopoles d'Etat comme la navigation portuaire, le pilotage, le remorquage, les services des Ports d'Istanbul, d'Izmir et de Trebizonde, le remorquage, les services des ports d'Istanbul, d'Izmir et de Trebizonde, l'assistance et le sauvetage maritime.

Cette attribution a pour conséquence d'obliger la D. B. à assurer et à maintenir les dits services dans l'intérêt public sans considération de profits et pertes.

On peut en outre — et peut-être à juste titre — se demander s'il est possible de concilier le caractère privé de la D. B. avec le caractère quelque peu spécial que lui confèrent forcément les attributions des services publics qui viennent d'être énumérées et si ses relations avec les tiers particuliers à ce titre peuvent toutes être considérées du domaine de droit privé.

En second lieu les tarifs de la D. B. doivent être établis en tenant compte — à part les exigences de la technique et l'intérêt propre de l'Entreprise — des exigences économiques et sociales du pays et tout particulièrement de celles des communications, de l'économie et de la défense nationales. Les tarifs deviennent exécutoires par décision du Conseil d'Administration et les formalités de publicité une fois accomplies. Toutefois, ceux des tarifs qui se réfèrent aux services assumés en monopole, doivent être conjointement établis par la Banque et les Ministères des Finances, des Communications et de la Défense Nationale.

En troisième lieu, la D. B. continue de bénéficier de certains droits et taxes tels que la taxe des quais et celle des signaux et phares.

Enfin l'octroi légal du bénéfice d'expropriation d'utilité publique à la D. B. et l'enchevêtrement de ses attributions d'entrepôt dans l'enceinte douanière avec celles de l'Administration de la douane constituent autant de raisons qui peuvent encourager ceux qui seraient enclins à conclure que l'innovation garde quand même quelques vestiges de son statut antérieur de personne de droit public.

B) Caractères économiques :

La D. B. est une institution fondée dans un but commercial. La notion de profit forme peut-être la raison d'être de l'innovation. Pourtant nul n'ignore que le profit dépend de certains facteurs économiques invariables dont le principal est la satisfaction du public. D'autre part — et à l'exception des initiatives foncière-

ment parasites — le profit commercial d'une entreprise est en relation avec sa contribution aux exigences de l'économie sociale. Enfin le succès d'une entreprise dépend surtout de l'esprit qui l'anime, de la cohésion et de la coordination des divers éléments de son rouage et des ressources qui alimentent son rayon d'action.

Pour permettre à la D. B. d'atteindre les buts qui lui étaient assignés, les rédacteurs de la loi ont eu recours aux quatre moyens suivants :

- a) la fondation d'une société anonyme ;
- b) l'érection de cette institution en entreprise mixte ;
- c) la coordination du complexe de ses activités en Holding ;
- d) la création d'une nouvelle branche d'activité, la banque de Crédit Maritime.

a) La fondation d'une société anonyme est un sujet que nous avons déjà eu l'occasion de traiter plus haut. C'est grâce à cet organisme souple et dynamique qui a fait ses preuves un peu partout, que l'on a espéré remédier aux inconvénients du régime antérieur.

b) Cette société anonyme a été conçue sous forme d'entreprise mixte. En effet la loi prévoit deux catégories d'actions :—

les actions (A) représentant le 51 % du capital social ;

les actions (B) représentant le 49 % du capital social.

Les actions du groupe (A) appartiennent au Trésor et sont incessibles. Les actions du groupe (B) sont réservées aux banques et autres particuliers ; mais le Trésor en assume la responsabilité et en souscrit la contrevaletur en attendant sa souscription en espèces par les personnes désireuses de les acquérir.

Ainsi se trouve réalisé le voeu émis par la Commission parlementaire qui souligne :

- ” qu'il est urgent de liquider l'esprit par trop répandu
- “ de monopole et d'entreprise d'Etat, d'ouvrir de nou-

“ veaux champs d'activité à l'initiative et au capital privés, aux hommes d'affaires de mérite et de créer un nouvel organisme qui permette à ceux - ci de collaborer avec l'Etat sur une base de profit commun ”.

L'initiative privée n'est pas seulement une co-partenaire de souscription de capital, mais aussi une collaboratrice dans la gestion de l'entreprise. Trois des sept administrateurs et l'un des trois Censeurs aux comptes sont élus par le groupe (B) qui siège bien entendu en Assemblée générale au prorata des actions de ce groupe. En outre les actionnaires représentant le 1/10 du capital social peuvent faire insérer à l'ordre du jour de l'Assemblée générale des actionnaires tout sujet qu'ils désirent y être discuté. Cette même fraction peut également — et à elle seule — faire déclancher une réunion extraordinaire de l'Assemblée. Enfin la loi constitutive confirme toutes les autres règles du Code de Commerce qui — à l'exemple de la plupart des législations étrangères — protègent les droits minoritaires contre les abus éventuels du système majoritaire.

Le régime de collaboration entre l'Etat et l'Initiative privée, ainsi créé par la loi constitutive de la D. B. implique en même temps une notion de justice sociale. En effet les lecteurs qui ont eu l'occasion de suivre la première partie de cette étude, se souviennent certainement que les régimes antérieurs des transports maritimes en Turquie s'étaient tous accordés à réserver à l'Etat l'exclusivité des champs d'activité les plus rémunérateurs, en créant ainsi une discrimination manifeste à l'encontre de l'initiative privée. Cette brèche à la liberté de commerce se trouve maintenant comblée et l'injustice évitée, puisque d'une part la nouvelle loi rend à la libre concurrence une grande partie de ce qu'on lui avait usurpé en libérant du monopole toute une série d'activités antérieurement monopolisées et que, d'autre part, elle permet au capital et à l'initiative privée de s'allouer ce que les Anglais appellent un “ *Fair Share* ” dans l'exploitation de quelques uns des monopoles qui sont maintenus sous le régime récent. Un privilège partagé avec tout le monde n'en est plus un ou en tout cas perd beaucoup de son caractère discriminatoire.

c) *La Holding* : Un des aspects les plus originaux du nouveau

régime instauré par la loi N. 5842, est sans doute la synchronisation des diverses entreprises maritimes qu'elle incorpore en une espèce de Holding. Ce système qui a déjà été pratiqué dès 1933 en Turquie dans l'organisation de la *Sümer Bank* (la Holding des Industries d'Etat), et dès 1935 dans celle de l'*Eti Bank* (la Holding du charbon et des autres ressources minières exploités par l'Etat), toutes deux rentrant dans la catégorie de ce qu'on appelle en Turquie " *Entreprise économique d'Etat* " a été très satisfaisant, bien que sa conception et sa réalisation dans le cadre étatiste aient été forcément incomplètes.

Dans le cadre plus approprié de la société anonyme par action, cette conception a permis au législateur d'essayer cette fois une réalisation plus concrète et mieux harmonisée. Suivant la nouvelle loi, la D. B. déjà créée et en possession d'environ une douzaine d'entreprises maritimes variées, se décentralisera au fur et à mesure en érigeant chacune de ces entreprises en unités distinctes et autonomes, sous forme de sociétés anonymes par action. Chaque société anonyme ainsi fondée sera organisée à l'image de la D.B., c-à-d. le 51 % des actions appartenant à celle-ci et l'autre 49 % offert à la souscription et à l'initiative privées de sorte que la D. B. n'aura plus qu'à les diriger et contrôler dans son rôle de société-mère.

C'est ce qui ressort de l'*exposé des motifs*, qui souligne :

" ... qu'en vertu du principe fondamental qui a inspiré le
 " projet de loi, la société anonyme qui sera constituée sous
 " le nom de la D.B. sera une organisation - mère s'occu-
 " pant des affaires de banque et de finance. Les autres
 " opérations maritimes (rentrant dans son domaine d'ac-
 " tivité) seront assumées par autant de sociétés anonymes
 " créées par elle que l'exigeront la nature de chacune de
 " ces entreprises. En d'autres termes le *trésor* constituera
 " une banque et cette banque, après avoir créé une série
 " de sociétés affiliées ayant pour mission d'accomplir les
 " services qui lui sont dévolus, les dirigera et les contrô-
 " lera en sa qualité d'actionnaire majoritaire, comme une
 " espèce de Holding. "

Toutefois la Banque n'est pas tenue de constituer aussitôt et à tout prix les participations anonymes prévues par la loi. Suivant

l'article 2 de celle-ci, elle peut continuer à gérer directement les entreprises qui lui sont cédées. Car une *naissance* devrait — pour être opportune — éviter les périls d'une amputation et l'on ne saurait toujours compter sur l'accueil favorable du public pour les souscriptions de capitaux que chaque constitution de société entraînerait nécessairement.

L'intention du législateur est claire : la responsabilité limitée forme le principe fondamental de la nouvelle institution et de ses futures créations. Il est donc inconcevable que cette norme puisse être aisément écartée par la voie détournée d'association avec les tiers.

La forme de société anonyme n'est pas davantage un cadre forcé et inévitable toutes les fois que la nouvelle institution se verra dans la nécessité de collaborer avec l'initiative privée dans un but commercial. L'art. 13 de la Loi N. 5842 autorise la D.B. — aussi bien que les Stés Anonymes affiliées à créer ultérieurement — à traiter avec toute personne physique ou morale pour une durée ne dépassant pas dix ans, en vue de réaliser conjointement toute opération et d'exploiter toute entreprise rentrant dans ses attributions ou ses buts.

La loi ne précise pas la forme et les conditions de ces activités collectives — d'un ordre plus libre — de la Banque. Mais le *Rapport de la commission mixte* renferme certaines mises au point significatives :

“ ...Toutefois la Commission estime qu'il va de soi que
 “ les conventions de la Banque avec les tiers pour une
 “ durée de dix ans doivent faire l'objet d'un contrat de
 “ société écrit et se limiter aux cadres de société en participation ou de société Limited. C'est pour cette raison
 “ que la Commission considère superflu de stipuler expressément en outre que la D. B. ou ses filiales ne
 “ sauraient constituer ou participer à une société à base
 “ de responsabilité illimitée ”.

Quelles peuvent avoir été les raisons qui ont amené le législateur à établir deux modes distincts de collaboration avec l'initiative privée et surtout quelle est la norme permettant de dis-

cerner dans la pratique l'opportunité ou la légitimité d'un choix entre les deux, dans chaque cas particulier ? La réponse serait aisément fournie par une interprétation logique des textes des articles 2 et 13 de la Loi. Cette conclusion coïncide d'ailleurs en tous points avec l'*exposé des motifs* qui observe que :

“ la disposition qui impose à la Banque l'obligation de
 “ faire assumer les services qui sont dévolus uniquement
 “ à des sociétés anonymes dont la majorité en capital
 “ lui serait assurée, à l'exclusion de tout autre genre d'as-
 “ sociation, a été inspirée de la nécessité de permettre à
 “ la banque d'exercer un contrôle efficace dans l'accomplis-
 “ ment des services qui lui ont été confiés et faire en
 “ sorte que les dits services soient dirigés en concordance
 “ et coordination avec les exigences de l'Économie et de la
 “ Défense Nationale ainsi que des conjonctures sociales.
 “ Néanmoins, et afin d'assurer à la Banque la liberté
 “ des initiatives résultant des exigences commerciales (de
 “ sa gestion), l'art. 13 l'autorise à créer des sociétés li-
 “ bres d'une durée limitée. ”

Ainsi la D. B. aura à constituer une société anonyme contrôlée par elle toutes les fois que l'objet de cette participation est un des services publics rentrant dans ses attributions ou ses fonctions. Mais pour toute affaire ou entreprise commerciale qui ne rentre pas dans l'une des attributions faisant l'objet des articles 6, 7, 8, 9 et 10 ou même pour toute activité qui, bien que rentrant dans les dits articles, n'a pas le caractère de service public, ou n'est pas en relation directe avec celui-ci, la banque aura pleine faculté de s'entendre avec tout tiers pour constituer des “ limited ” ou des sociétés en participation de son choix. Et comme il n'y a pas dans ce dernier cas de limitation de capital ou des parts sociales, elle pourra même y collaborer avec une part sociale minoritaire.

d) *Banque Maritime de Crédit*. — L'organisation bancaire forme le pivot du système actuel. Pour le moment le secteur “ Banque ” forme un tout indivisible avec l'ensemble des entreprises groupées sous la raison sociale de la D. B., puisque le mouvement de décentralisation en unités distinctes, innové par la loi, n'a pas encore été déclenché. Mais s'il se réalise un jour, la “ Ban-

que fonctionnera en Holding, c-à-d. en organe central coordinateur, pris dans son sens d' " organe directeur suprême " .

De toutes façons celà implique l'instauration d'une entreprise complètement nouvelle. Cette entreprise poursuivra deux buts parallèles :

- a) elle s'occupera de toutes opérations de banque et, comme telle, recevra des dépôts à vue et à terme, fera des placements de toutes sortes, ouvrira des crédits, effectuera des escomptes d'effets, des virements de comptes, des négociations de titres, etc..
- b) elle fonctionnera particulièrement comme " banque de Crédit Maritime " et, comme telle, financera et octoiera des crédits à toute personne physique ou morale s'occupant de la construction, de la réparation, de l'achat et de l'armement et affrètement de navires. "

En tant que banque ordinaire, elle est soumise aux dispositions de la Loi du 1.6.1936 N.2999. qui établit les normes courantes de l'activité et du contrôle des banques en Turquie. Mais comme cette loi interdit généralement les immobilisations qui peuvent résulter des crédits hypothécaires (à l'exception de la Banque Agricole, de la Emniyet Sandığı et de la Emlâk ve Kredi Bankası, fondées dans le but de consentir des crédits agricoles et hypothécaires contre les biens ruraux et urbains), le législateur lui a reconnu expressément le privilège de consentir des crédits contre des sûretés immobilières ainsi que des gages (ou hypothèques) sur navires de mer.

3 — ORGANES DE LA D. B.

Les organes de la D. B. sont les mêmes que ceux qui sont prévus dans toutes les sociétés anonymes :

- L'Assemblée générale des actionnaires
- Les Censeurs
- Le Conseil d'Administration

Il serait superflu d'entrer dans les détails des dispositions qui régissent l'activité et les attributions de ces trois organes, car ils diffèrent très peu de ce qui existe ailleurs. Nous allons donc nous limiter à relever seulement, à ce sujet, certains points qui nous paraissent dignes d'attention, en ce qu'ils s'éloignent ou diffèrent quelque peu de la routine générale.

La première particularité à signaler est celle de la Direction Générale. Le Directeur Général, qui d'ordinaire est nommé par le Conseil d'Administration — lequel à son tour est l'émanation de la volonté des actionnaires — est dans la D.B. nommé et révoqué par le Conseil des Ministres. Il est vrai que le Directeur Général fait partie du Conseil d'Administration dont il est — aux termes mêmes de la Loi — un " membre naturel ". Il est vrai aussi qu'il reste soumis au statut général du personnel et que, par suite, son avancement, l'appréciation de ses services et de son congé, les mesures disciplinaires à son encontre, ainsi que sa mise à la retraite restent subordonnés à la décision du Conseil d'Administration. Il est vrai enfin, que la Direction Générale est l'organe d'exécution des décisions du Conseil et qu'une grande partie de ses attributions seront celles qui lui seront déléguées par le Conseil d'Administration.

Néanmoins, le fait que les Statuts lui reconnaissent en même temps le pouvoir de " gérer les affaires courantes de la Banque " comme une attribution propre, que sa responsabilité personnelle est spécialement et séparément prévue et surtout que sa nomination ou révocation dépend du Conseil des Ministres sans même être précédée d'une proposition du Conseil d'Administration, permet d'évoquer l'existence d'un quatrième organe.

Une autre particularité de l'Organisation de la D. B. réside dans les pouvoirs et compétences des censeurs aux comptes. Les Statuts prévoient un corps de trois personnes élues par l'Assemblée des actionnaires et chargées du contrôle permanent de toute l'activité de la D. B. Leurs pouvoirs s'étendent jusqu'à surveiller des actes du Conseil d'Administration et des membres qui le composent, à être présent aux réunions du Conseil chaque fois que celui-ci le juge opportun, à lui imposer éventuellement l'obligation de délibérer sur un ordre du jour établi par eux et de porter à l'As-

semblée ou au Ministère toute plainte à l'encontre de l'Administration, y compris le Conseil.

Les Censeurs aux comptes ne relèvent pas seulement de l'Assemblée générale puisqu'ils ont l'obligation de présenter des rapports trimestriels aux Ministères des Finances et des Communications.

Il est à noter que les Statuts reconnaissent au Ministère des Finances la faculté de faire inspecter toutes les opérations et les comptes de la banque :

- soit directement, par les inspecteurs du ministère,
- soit indirectement, par les soins de l'*Office de Contrôle Général* institué pour le contrôle de ce qu'on appelle en Turquie " Les entreprises économiques d'Etat ".

Une dernière particularité de l'organisation de la D. B. est la responsabilité accrue des membres du Conseil d'Administration pour lesquels les Statuts dérogent parfois aux principes courants de l'exceptionnalité de la responsabilité personnelle des administrateurs.

V

LE COMMERCE MARITIME SOUS LE NOUVEAU REGIME

1 — TRAITS GENERAUX

Nous avons, dans la première partie de cette étude, divisé l'histoire des institutions maritimes de la Turquie en trois époques nettement distinctes :

- 1) l'époque de l'Etat entrepreneur,
- 2) l'époque de l'interventionisme modéré,
- 3) l'époque de l'interventionisme à outrance.

La loi 5842 qui a créé la D. B. peut être considérée comme le début d'une nouvelle et quatrième époque que l'on pourrait dénommer " l'ère libérale ".

En effet, le trait général et caractéristique du nouveau régime est :

- a — l'abandon manifeste de l'esprit interventioniste et monopolisateur qui avait été poussé à son extrême à la troisième époque, et
- b — le retour aux principes libéraux et la rétrocession à l'initiative privée de très importants secteurs strictement réservés à l'Etat jusqu'à ces derniers jours.

Ce retour n'est certes pas complet ; car nous ne sommes pas revenus complètement à la première époque où l'Etat s'occupait de certaines exploitations maritimes au même titre et dans les mêmes conditions que les simples particuliers. Il y a encore des champs d'activité monopolisés, mais ce monopole perd beaucoup de son caractère discriminatoire, puisque rien n'empêche l'initiative privée de bénéficier conjointement avec l'Etat — dans les conditions que nous avons exposées plus haut — des avantages qu'il représente.

2 — TRAITS PARTICULIERS

Cette partie de notre étude est celle qui intéresse le plus l'opinion maritime internationale, parce que c'est dans ce cadre que nous nous proposons de comparer le régime actuel avec celui qui l'a précédé et de faire ressortir les conditions particulières qui régissent actuellement chacun des secteurs d'activité rentrant dans les attributions de la D. B.

A) *Le nouveau régime des transports maritimes :*

a) Le cabotage : le transport des passagers et des marchandises entre les ports turcs n'est plus un objet de monopole. Néanmoins cette activité reste dévolue à la D. B. comme " fonction " inhérente à sa constitution. Elle doit assumer et maintenir le trafic entre les ports turcs à titre de service public.

L'initiative privée est entièrement libre de s'occuper du même trafic de sorte que ce champ d'activité maritime peut être

considéré désormais comme un secteur complètement abandonné à la libre concurrence de l'Entreprise d'Etat et de celles des particuliers.

Il va sans dire que l'initiative privée est libre de suspendre son activité toutes les fois que son intérêt l'exige, tandis que la D. B. reste tenue de la considération de service public, ce qui ne manque pas de créer un désavantage au détriment de cette dernière.

Il est à noter en outre que le cabotage demeure réservé au pavillon turc. L'étranger qui en vertu du Code Maritime turc actuellement en vigueur, ne jouit généralement pas de la faculté d'acquérir la co-propriété (directe ou indirecte) d'un navire turc, ne peut d'avantage acquérir les actions (B) de la D. B. réservée exclusivement aux ressortissants turcs.

b) Le service de cargo :

Sous l'ancien régime un cargo ne pouvait charger plus d'une espèce de marchandise, ni décharger à plus d'un port dans la navigation sur les rives turques. Aujourd'hui cette entrave n'existe plus et les armateurs privés turcs peuvent se vouer au transport de marchandises comme ils le désirent. A l'extérieur rien n'est changé, puisque les chlepps turcs ont toujours joui de la liberté de travailler entre les ports turcs et étrangers.

Quant à la D. B., qui a été investie d'une " faculté " seulement dans ce secteur et non d'une " fonction ", elle maintient actuellement des lignes régulières de cargos avec les ports du continent européen. Cette ligne travaille en compétition avec plusieurs autres lignes turques et étrangères et les perspectives en paraissent encourageantes.

c) Service des lignes régulières de paquebots entre les ports turcs et étrangers.

La nouvelle loi n'a rien changé dans ce domaine où la liberté individuelle n'avait jamais été entravée auparavant. Ce qu'elle reconnaît par conséquent à la D. B. n'est autre qu'une " faculté " de s'occuper de ce genre de commerce maritime, comme tout au-

tre particulier. De fait, la D. B. reste la seule firme turque disposant d'une imposante flotte de paquebots répondant aux exigences de luxe et de confort requises dans ce genre de trafic maritime.

B) Le nouveau régime de la navigation dans les ports et rades:

La navigation côtière dans les ports et rades faisait l'objet d'un monopole d'Etat sous l'ancien régime. Le monopole existait virtuellement dans les ports d'Istanbul et d'Izmir. La nouvelle loi a maintenu les monopoles d'Istanbul et d'Izmir. Elle a même étendu à Istanbul l'application du monopole dans la Mer de Marmara au secteur Est d'une ligne allant de Küçük Çekmece jusqu'à Trillya, dans le Bosphore jusqu'à l'entrée de ce détroit et dans la Corne - d'Or sur toute la côte désignée sous ce nom. A Izmir la zone comprend maintenant le sud d'une ligne allant de Foçée à Ahırlı.

Le monopole existant s'étend à tout transport de passagers au moyen de bateaux à vapeur ou à moteur ainsi qu'à tout transport de marchandises au moyen de ferry-boats ou autres bâtiments appropriés.

Sont néanmoins exempts et libres du monopole, les transports de personnes ou de choses effectués dans les mêmes zones par des bateaux de moins de 18 tonnes nettes, aussi bien que par des navires à voile ou à rames, de tout tonnage.

C) Le nouveau régime des ports :

Suivant l'article 6. de la nouvelle loi, la D. B. assumera l'exploitation de tout port ou escale (situé sur le parcours des lignes maritimes) qui lui sera cédée par le Gouvernement.

La Banque détient déjà l'exploitation des ports d'Istanbul, d'Izmir et de Trebizonde et la loi précise que les dites exploitations lui sont dévolues en monopole. Toutefois la D. B. a la " faculté " de s'occuper de toutes opérations rentrant dans le domaine des services de port qui lui paraissent profitables, même là où cela ne lui a pas été attribué comme fonction ou monopole.

Les attributions et les facultés de la D. B. sur ce champ d'activité ont subi de grandes restrictions en faveur de l'initiative privée :

a) *Chargement, déchargement et transbordement de marchandises :*

La D. B. ne peut s'occuper des chargement, déchargement et transbordement de navires de moins de 300 tonnes nettes ainsi que des bagages et effets personnels des voyageurs. Ces affaires sont désormais réservées à l'initiative privée.

b) *Fournitures d'eau et de combustibles aux navires :*

La D. B. peut bien (et doit même dans la zone du monopole) fournir l'eau et le combustible des navires de plus de 300 tonnes nettes et ériger des installations en vue des chargement, déchargement, transbordement et entreposage des dites nécessités, également réservés à l'initiative privée.

c) *Installation et exploitation de dépôts, entrepôts, hangars et autres lieux de storage ainsi que des salons de voyageurs, aux bords de la mer :*

Cette activité, obligatoire et exclusive dans les ports d'Istanbul, d'Izmir et de Trebizonde, est facultative — et par conséquent concomitante avec l'initiative privée, ailleurs. Il est à noter toutefois que les dépôts, entrepôts et hangars installés par les particuliers exclusivement pour leurs propres besoins, seront maintenus et fonctionneront même dans les ports monopolisés. Cette latitude reconnue à l'initiative privée s'étend aussi aux dépôts et autres centres de combustibles faisant l'objet du paragraphe (b) ci-dessus.

En outre, les particuliers désireux d'installer des entrepôts fictifs dans la zone des monopoles jouiront de cette faculté à condition de se soumettre aux règles douanières et de s'entendre préalablement avec la D. B.

d) *Installation des quais, y compris les bouées et les amares :*

La D. B. a le devoir d'installer et d'entretenir les travaux de ports sus-indiqués qui lui sont cédés en vertu de la Loi. Le régime en est le même que ci-dessus.

e) *Pilotage* : même régime que ci-dessus.

f) *Remorquage et service de scaphandrier* :

La D. B. peut s'occuper de ces affaires dans les ports monopolisés, aussi bien que dans ceux qui ne le sont pas, sans que cela implique un monopole en sa faveur.

g) *Les Bonded - Stores* :

L'installation et l'exploitation des Bonded Stores (avec toutes les conséquences de warrantage etc..) est reconnue et dévolue en monopole à la D. B. dans les ports qui lui sont attribués à ce titre, c-à-d, Istanbul, Izmir et Trebizonde. Toutefois, l'exercice de ce monopole est subordonné à un Règlement qui sera établi conjointement par la Banque et les Ministères de l'Economie, des Communications et des Entreprises d'Etat.

Avant de terminer cette partie de notre exposé, il importe de signaler que les firmes et commerçants étrangers établis en Turquie nous paraissent également avoir été favorisés par la nouvelle loi. En effet, du moment qu'ils jouissent des mêmes droits que les nationaux dans l'exercice de leur commerce, et qu'il n'y a aucune restriction apparente imposée par la nouvelle loi, on pourrait en conclure que les prérogatives reconnues à l'initiative privée en matière d'entrepôts fictifs et de centres de combustibles peuvent aussi bien s'étendre aux commerçants étrangers établis en Turquie.

D) *Le nouveau régime de l'assistance et du sauvetage maritimes*:

La D. B. a théoriquement la faculté de s'occuper des opérations d'assistance et de sauvetage maritimes dans toutes les mers.

Cette activité revêt pour elle le caractère d'une fonction dans certaines zones du littoral turc. Elle prend en même temps la forme de monopole en ce qu'elle implique défense pour les tiers de s'occuper de n'importe quelle affaire de sauvetage.

Nous sommes néanmoins d'avis que cette restriction doit se limiter aux opérations d'assistance et de sauvetage en tant qu' " affaires ", c-à-d. à celles d'entre elles entreprises à titre lucratif, mais

nullement à celles que les particuliers ou tout navire national ou étranger entreprendraient en faveur d'un navire en détresse conformément aux dispositions des conventions internationales.

L'attribution de la fonction de sauvetage et d'assistance à la D. B. sous forme de monopole, déploie ses effets :

- a) Dans la Mer Noire : les eaux territoriales turques entre les phares de Şile et de Karaburnu ;
- b) Dans l'Égée : les eaux territoriales turques entre Baba Burnu et Kilimli du Golfe de Saros (y compris les rives de Bozca Ada et de İmroz) ;
- c) Dans les eaux turques entre ces deux limites : c-à-d. toute la Marmara ainsi que les Détroits des Dardanelles et du Bosphore.

Le monopole est limité aux sauvetages et assistances des navires de plus de 300 tonnes nettes. Les navires d'un tonnage inférieur sont libres de traiter avec les particuliers ou la D. B. à leur choix, cela même dans l'enceinte du bassin monopolisé.

E) Le nouveau régime des chantiers et ateliers maritimes

Ce régime est celui de la liberté complète du commerce. Les particuliers peuvent s'occuper de toute construction maritime et de la réparation et du câlage des navires. La D. B. se réserve néanmoins la faculté de s'occuper de cette branche en partenaire égal avec les tiers, tant pour ses besoins propres que pour offrir ses services à la place étant pour le moment la mieux outillée dans ce domaine.

F) Le nouveau régime des signaux et phares

La D. B. est tenue d'exploiter sous forme de monopole les phares, radio-phares, signaux et sirènes maritimes et toutes autres installations similaires de sécurité en mer, existant ou à ériger sur les rives turques.

Il s'agit là nettement d'un service public — d'ordinaire assumé par les États — qui n'a rien d'une exploitation à caractère tant

soit peu commercial et l'on peut se demander avec raison s'il ne serait pas opportun de reléguer cette partie des attributions de la Banque à sa juste place, qui n'est autre que le domaine du Droit privé.

G — *Le nouveau régime des autres entreprises existantes :*

D'autres entreprises importantes forment actuellement autant de parties intégrantes de la D. B. parmi lesquelles :

- a) l'entreprise du port et de la navigation portuaire d'Izmir ;
- b) l'entreprise de la navigation de bateaux à vapeur et à moteur du lac de Van ;
- c) l'entreprise du port de Trebizonde ;
- d) l'entreprise du matériel.

Les trois premières ne présentent aucun trait particulier digne d'être signalé dans le cadre de cette étude ; la dernière est une création récente qui a pour but de centraliser le mouvement de matériel dans un but d'économie et de centralisation.

3 — AUTRES ATTRIBUTIONS DE LA D. B.

La Loi N. 5842 autorise en outre la Banque :

A — à créer sous forme d'entreprise (ou de participer) à des institutions d'assurance contre ses propres risques, avec faculté d'assurer les tiers contre tous risques assurables ;

B — à s'intéresser aux affaires de tourisme et de sports ;

C — à créer des entreprises de santé et d'assistance sociale dans la sphère maritime ;

Deux entreprises ont déjà été créées dont l'une est celle " *De l'établissement thermal de Yalova* ", une des stations touristiques les plus connues d'Istanbul, desservie par les bateaux de la Banque et l'autre " *l'hôpital des gens de mer* " et la ramification des autres

organisations sanitaires auxiliaires. Elles n'ont pour le moment aucun caractère mixte et font partie du patrimoine de la Banque. Mais il est fort possible que le système de l'érection en société anonyme mixte, préconisé par la nouvelle loi, débute par les entreprises les plus récemment créées ou celles qui, comme l'Assurance, ne tarderont pas à être érigées dans un proche avenir.

Notons pour terminer que la faculté de participer avec les tiers sous forme de sociétés fondées pour une durée de dix années, sans restriction majoritaire, permettra également à la Banque de fonder certaines autres entreprises mixtes dans différentes activités parallèles.
