

par les instructions et les circulaires publiées par le Ministère du Commerce conformément au Décret en question. Toutefois, l'importation faite contre les monnaies autres que les dollars E.P.U. et celles indiquées dans le second paragraphe de l'article 3, doit être limitée aux quantités fixées dans les dits quotas.

Le Règlement du 5 Septembre 1958 indique les conditions requises pour l'importation.

**Dr. Vedat Raşit SEVIG**

Docent de droit international privé  
à la Faculté de Droit d'Istanbul

**D — Les modifications apportées par le nouveau code de commerce turc relativement à l'affrètement.**

On sait que le nouveau code de commerce turc, entré en vigueur le premier Janvier 1957, a apporté un certain nombre de modifications tant en droit commercial proprement dit qu'en droit maritime<sup>1</sup>. Il est sans doute impossible d'étudier ici toutes les innovations qu'il contient. Nous nous contenterons donc dans cette courte chronique de mettre en relief les principales modifications concernant le transport des marchandises par mer en insistant surtout sur les différences qui séparent les codes ancien et nouveau<sup>2</sup>. C'est sur ce sujet que le nouveau code a apporté le plus grand nombre de modifications dont la plus importante se rapporte à l'adaptation des dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 relative à l'unification de certaines règles concernant le transport sous connaissement des marchandises par mer. Mais il contient aussi d'autres remaniements assez importants.

1) Pour un aperçu général sur le code de commerce voir Poroy (Reha). Le nouveau code de commerce turc: Annales de la Faculté de Droit d'Istanbul 1958 No. 8 p. 101.

2) Sur l'ensemble des modifications apportées dans le domaine du droit maritime, voir notre article paru dans "Le droit maritime français" 11e année, No. 122 février 1959 p: 118 et sv.

Si l'on néglige les différences de rédaction qui consistent notamment à donner plus de clarté ou de précision au texte on peut constater que les modifications se rapportent principalement:

- 1° — à la responsabilité du transporteur,
- 2° — à la valeur et à la force probante du connaissement,
- 3° — aux délais des *staries* et des *surestaries* et au mode de calcul de leurs délais,
- 4° — Et enfin à la prescription des actions nées du contrat d'affrètement.

Notons, avant de les examiner successivement, que les changements indiqués par les numéros 1 et 2 sont dûs à l'adaptation de la Convention de Bruxelles de 1924.

*1 — Les modifications relatives à la responsabilité du transporteur.*

La première et la plus importante modification concernant l'affrètement est celle qui est relative à la responsabilité du transporteur. Car le nouveau régime est assez différent de l'ancien. Les divergences concernent notamment:

- 1° — la nature des règles légales,
- 2° — l'exonération légale de la responsabilité,
- 3° — la constatation des pertes et des avaries,
- 4° — et la limitation de la responsabilité du transporteur.

Nous les expliquerons successivement.

1 — *La nature des règles légales*— Les dispositions de l'ancien code sur la responsabilité du fréteur n'étaient pas impératives. Les parties étaient donc en principe libres de régler conventionnellement la responsabilité du transporteur, sous réserve d'observer les règles d'ordre public du code des obligations. D'autant plus que l'article 1198 disposait implicitement que le fréteur peut insérer dans le connaissement des clauses de non responsabilité

pour des cas déterminés. D'après cet article, "lorsque le connaissement contient la mention" franc de casse, de coulage ou d'avaries", ou une autre clause similaire le fréteur ne répond pas de la casse, du coulage ou de l'avarie, à moins que ceux-ci résultent d'une faute du capitaine ou d'une autre personne pour laquelle le fréteur est responsable.

La Cour de cassation turque avait néanmoins, après quelques hésitations, annulé par un arrêt du 18 Mai 1945<sup>1</sup> les clauses de non responsabilité pour des fautes du capitaine ou de l'équipage en se fondant précisément sur le dit article.

D'autre part, d'après certains auteurs, l'article 1100 prévoyant la responsabilité du transporteur pour innavigabilité du navire était d'ordre public. Or, rien dans le code n'impliquait un tel caractère. Seulement, cette responsabilité étant fondée sur la violation d'une obligation personnelle du transporteur, on pouvait tout au plus prétendre qu'il ne peut se libérer que de ses fautes légères.

Par contre, les dispositions du nouveau code sur ce sujet sont en principe impératives. Il n'est donc plus possible - en dehors des exceptions prévues par la loi - pour le transporteur de se soustraire à la responsabilité légale qui lui incombe. Néanmoins, les règles légales ne sont pas toujours et sans exception d'ordre public:

a) Tout d'abord, les transports de marchandises dont les conditions de l'opération, la nature ou la qualité du chargement justifient des accords spéciaux, sont mis hors du champ d'application des règles impératives. Pour ces transports celles-ci ne sont qu'interprétatives. Dans ce cas le connaissement doit contenir la mention: "n'est pas à ordre".

b) En second lieu, les dispositions impératives sont en principe édictées en vue des transports des marchandises sous connaissement. Elles s'appliquent cependant aux transports des marchandises par charte - partie entre les ports turcs, sauf bien

---

1) Pour le texte de cet arrêt Sami Okay: Deniz ticareti hukukuna müteallik on yıllık temyiz kararları" İstanbul 1954 p. 84 No. 89.

entendu celles qui se rapportent au connaissement s'il n'en est pas émis ou s'il n'est pas transmis à un tiers. Les transports qui ont pour objet l'expédition des marchandises sous charte-partie entre un port turc et un port étranger sont exceptés du régime sévère des dispositions impératives.

c) Les règles légales ne sont pas, non plus, impératives pour le transport des animaux vivants ou des marchandises chargées en ponté et désignées comme telles dans le connaissement.

d) Enfin, les opérations précédant le chargement ou suivant le déchargement sont également exceptées de l'application des dispositions dont il s'agit. Pour ces phases du transport, les clauses de non-responsabilité sont valables, à moins qu'elles ne soient contraires aux dispositions impératives établies par le Code des obligations.

Il en résulte que les clauses de non-responsabilité ou limitatives de responsabilité ne sont valables que dans les limites établies par la loi. Il en est de même pour les accords qui aboutissent à la cession au transporteur des droits et des créances naissant de l'assurance ou à la réalisation d'un intérêt semblable ainsi que pour les clauses qui ont pour résultat de renverser la charge de la preuve au profit du transporteur. (art. 116 2ième al.).

2 — *L'exonération légale de la responsabilité.*— L'ancien texte ne donnait au fréteur que quelques moyens limités pour échapper à la responsabilité légale qui lui incombe. Ainsi, pour écarter la responsabilité résultant de l'état défectueux du navire, le transporteur devait prouver que le vice était de telle nature qu'il eût été impossible à un bon fréteur de le découvrir. (Art. 1100).

De même, pour se soustraire à la responsabilité fondée sur la perte ou l'avarie de la marchandise survenue entre le moment de leur réception et celui de leur livraison, le fréteur n'avait d'autre moyen que d'établir que ces dommages ont pour cause des circonstances que les précautions d'un bon fréteur n'auraient pu éviter. (Art. 1147). Toutefois, il n'était pas tenu responsable de la perte ou de l'avarie des objets précieux des objets d'art, de l'argent,

des actions ou des obligations, lorsque la nature ou la valeur de ceux-ci n'ont pas été déclarées au capitaine. (Art. 1148).

Par contre, le nouveau code, tout en reproduisant la disposition de l'article 1147 sus-énoncé a prévu — conformément à la convention de Bruxelles de 1924 — une dizaine de cas d'irresponsabilité légale. Mais on doit remarquer que plusieurs de ces cas ne sont que des causes qu'un bon fréteur n'aurait pas pu éviter et par conséquent constitueraient même en application de l'ancien code, des moyens pour échapper à la responsabilité. Seulement la preuve est rendue par le nouveau texte plus facile à établir. Car le transporteur peut se contenter de prouver que le dommage provient d'un des cas prévus par la loi. Toutefois ces événements doivent avoir un caractère, sinon irrésistible, du moins anormal.

Quant aux cas d'irresponsabilité, ils sont énumérés dans les articles 1062 à 1064 du nouveau code:

a) Le premier de ces cas d'exonération se rapporte à une notion en partie nouvelle en droit turc.

D'après l'article 1062 "lorsque le dommage éprouvé est dû à une faute dans la conduite ou dans l'administration technique du navire ou à l'incendie, le transporteur ne répond que de ses propres fautes". Les "fautes dans la conduite et dans l'administration technique du navire" correspondent à l'expression anglaise de "fault or error in the navigation or in the management of the ship". Pour orienter le juge dans l'interprétation de cette nouvelle notion, le législateur a voulu y apporter quelques lumières en décidant — conformément d'ailleurs à l'esprit de la Convention de Bruxelles — que "les mesures prises plutôt dans l'intérêt du chargement ne sont pas comprises dans l'administration technique du navire". Le code ajoute, avec moins de pertinence d'ailleurs, qu'en cas d'hésitation, on doit admettre que le dommage n'est pas dû à l'administration technique. On sait qu'il y a presque toujours quelques hésitations dans l'application de cette expression. Cette dernière disposition serait donc, si on la prend à la lettre, très défavorable pour les transporteurs.

Les autres cas d'irresponsabilité légale sont relatives aux hypothèses où le dommage provient des causes suivantes:

b) les dangers ou accidents de la mer ou des autres eaux ouvertes à la navigation des navires;

c) les événements de guerre, les perturbations, les émeutes, les actes d'ennemi public ou les mesures de quarantaine;

d) la main mise imposée par les tribunaux;

e) la grève, le lock-out ou les autres empêchements de travaux;

f) les actes ou négligences du propriétaire de la cargaison ou de son agent ou représentant;

g) le sauvetage en mer d'homme ou de bien, ou la tentative de sauvetage;

h) la diminution en poids de la marchandise due à sa nature propre.

Dans tous ces cas, s'il est probable que le dommage soit résulté des dangers sus-énoncés, il sera présumé qu'il en est ainsi. (Art. 1063). D'après le dernier alinéa de l'article 1063, lorsqu'il est prouvé qu'un événement dont le transporteur doit répondre a provoqué le danger, le transporteur ne peut plus être libéré de la responsabilité qui lui incombe.

i) Une autre cause d'irresponsabilité est prévue par l'article 1064. D'après cet article, lorsque l'affréteur ou le chargeur ont fait sciemment une fausse déclaration, reproduite sur le connaissement, relativement à l'espèce ou à la valeur de la marchandise, le transporteur est libéré de toute responsabilité. Il est inutile de noter que cette disposition est trop sévère pour les acquéreurs de bonne foi du connaissement<sup>1</sup>.

Par contre, le cas d'exonération relative aux objets d'art, aux objets précieux, à l'argent etc. n'est pas reproduite dans le nouveau code.

### 3 — *La constatation des pertes et des avaries.* — L'obligation

1) Rappelons aussi que la lettre de garantie est prohibée par le même article.

de constater, en cas de perte ou d'avarie de la marchandise, les délais et les conséquences de l'omission de cette formalité, sont réglés différemment par le nouveau code.

En effet, d'après le nouveau code, la perte et l'avarie doivent être constatées et notifiées par écrit au moment de la réception de la marchandise au transporteur ou à son représentant résidant au port de déchargement lorsqu'elles sont visibles; dans le cas contraire, il suffit que la protestation soit adressée dans les trois jours suivant la livraison. Par contre, l'ancien code accordait dans tous les cas et sans qu'il ait lieu de distinguer suivant que la perte ou l'avarie soit visible ou non, un délai de deux jours ouvrables, à partir de la livraison, à moins que l'état de la marchandise soit déjà constaté avant la réception. (Art. 1150). Le délai de constatation est donc différent de celui qui est fixé par l'ancien code.

D'autre part, la sanction de l'omission de cette formalité est assez différente par rapport à l'ancien code. Car le destinataire ne perd pas tout à fait — comme il était prévu par l'ancien code — toute action fondée sur la perte ou l'avarie de la marchandise. Seulement, il sera présumé que les marchandises sont livrées conformément aux énonciations du connaissement et si la perte ou l'avarie se trouvent établies, il sera admis que celles-ci sont dues à une cause dont le transporteur n'a pas à répondre. Mais ces présomptions n'ont d'effet que jusqu'à preuve contraire. (Art. 1066).

4 — *La limitation de la responsabilité.* — Une autre modification concerne le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie.

L'article 1114 dispose que, lorsque le chargeur n'a pas déclaré avant le chargement l'espèce et la valeur de la marchandise et que sa déclaration n'est pas inscrite sur le connaissement, le transporteur n'est responsable qu'en raison de 1500 Livres turques, pour chaque colis ou pièce. Cette disposition, qui n'existe pas dans l'ancien code, est d'ordre public, en ce sens que le transporteur ne peut restreindre sa responsabilité à une somme inférieure au montant légal. Le gouvernement est autorisé, en cas de changement de la valeur de la monnaie, à modifier le montant de la dite somme.

II — *Les modifications relatives à la valeur et à la force probante du connaissement.*

La première modification importante concerne la valeur et la force probante du connaissement. Ayant adopté les dispositions de la Convention de Bruxelles le nouveau texte a, d'un côté augmenté la valeur du connaissement, mais d'un autre affaibli un peu sa force probante.

1 — Pour mieux saisir la réforme réalisée sur ce point, nous devons rappeler que, d'après l'ancien code de commerce turc, le connaissement constituait en faveur des tiers porteurs de ce titre une présomption irréfragable de l'exactitude des énonciations relatives à la nature, au nombre, au poids, à la mesure, aux marques et à l'état de la marchandise. En effet, l'article 1192 de l'ancien code, après avoir prescrit que le connaissement doit régir les relations juridiques entre le frèteur et le réceptionnaire, disposait que la livraison de la marchandise au destinataire doit notamment avoir lieu d'après le contenu du connaissement. En outre, l'article 1193 précisait que le transporteur est responsable envers le destinataire de l'exactitude avec laquelle les marchandises acceptées pour le transport sont désignées dans le connaissement. L'article 1194 ajoute de plus que cette responsabilité existe aussi quand les marchandises ont été remises au capitaine, emballées ou dans des récipients clos. Toutefois, lorsque le connaissement constate ce fait, le frèteur n'est plus responsable envers le destinataire de l'inexactitude de la désignation des marchandises, mais à condition que cette inexactitude ne puisse être prévue lors même que l'on aurait déployé toute la vigilance d'un bon capitaine. On déduisait de ces dispositions que le connaissement créait, en faveur des tiers porteurs du dit document, une responsabilité *ex-litteris* à l'encontre du frèteur. Le transporteur était par conséquent dépourvu de la possibilité de prouver contre les tiers acquéreurs du connaissement, que la quantité des marchandises embarquées n'était pas conforme au moment de l'embarquement, aux énonciations du dit document.

Par contre, les dispositions du nouveau code ne sont pas aussi catégoriques que celles de l'ancien. Il dispose en effet dans

son article 1110, que le connaissement constitue une présomption de l'exactitude de ses énonciations relativement à l'espèce, à la mesure, au nombre, aux poids, aux marques et à l'état extérieurement constatable de la marchandise. Cette disposition paraît plus favorable pour les transporteurs. Car, malgré la controverse qui existe sur ce point<sup>1</sup>, elle est plus apte à être interprétée comme laissant au transporteur la faculté d'écarter la présomption en prouvant le contraire. Cependant il n'est pas douteux que ce moyen ne peut exempter le transporteur de la responsabilité éventuelle fondée sur la faute que le capitaine a commise en désignant la marchandise, sciemment ou négligemment, d'une manière inexacte dans le connaissement<sup>2</sup>.

Le nouveau texte a, par conséquent, de ce point de vue, affaibli la valeur du connaissement.

2 — Mais en revanche l'ancien code permettait au transporteur de se soustraire à sa responsabilité légale en lui accordant la possibilité d'insérer des réserves relativement à la désignation de la marchandise sur le connaissement. En effet, suivant l'article 1196 de l'ancien code, "lorsque les marchandises, désignées sur le connaissement d'après le nombre, le poids ou la mesure, n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en présence du capitaine, celui-ci peut ajouter au connaissement la mention "nombre, poids inconnus". Lorsque le connaissement contient une telle mention ou toute autre équivalente, le fréteur n'est pas responsable de l'inexactitude des mentions du connaissement relatives à la mesure ou au poids de la marchandise reçue". (2 ième alinéa). De même, lorsque l'on remet au capitaine des marchandises emballées ou se trouvant dans des récipients clos, celui-ci peut ajouter au connaissement la mention "contenu inconnu". Si le connaissement contient une telle mention ou une autre similaire, le fréteur n'est responsable de la non-conformité du contenu livré à

---

1) V<sup>o</sup> Smeester et Winkelmolen: Droit maritime, droit fluvial 2 ième et T II No. 724; Georges Marais, Les transports internationaux de marchandises par mer Paris 1949 p. 37 et s.

2) Smeester et Winkelmolen op. cit. No. 724.

celui porté au connaissement que s'il est établi qu'il a reçu autre chose que celle qu'il a remise au destinataire. (Art. 1195).

Par contre, le nouveau texte a considérablement limité la possibilité d'user des réserves sur les marques, le nombre, le poids, la mesure ou l'état du chargement. Elles ne sont permises que dans les cas suivants :

a) Lorsque les marques ne sont pas apposées sur la marchandise ou sur leur emballage — si elles sont emballées — ou bien lorsqu'elles ne le sont pas de manière qu'elles puissent demeurer lisibles jusqu'à la fin du voyage.

b) lorsqu'il est impossible pour le transporteur de contrôler l'exactitude des déclarations du chargeur ou lorsqu'il y a un doute sur ce point;

c) ou enfin lorsque les marchandises sont livrées au capitaine dans des récipients clos ou dans des emballages, à condition que le transporteur ait inséré dans le connaissement une clause indiquant que "le contenu est inconnu", ou bien une autre clause équivalente.

Rappelons que cette dernière disposition empruntée à l'ancien code n'existe pas dans la Convention de Bruxelles. Elle est est d'ailleurs superflue si l'on désirait viser les emballages entièrement clos, puisque le No. 2 sus-énoncé peut être interprété comme englobant cette hypothèse. Elle est dangereuse si au contraire elle concerne les emballages qui permettent — comme les caisses d'oranges — la vérification de leur contenu. Car il y aurait alors possibilité d'abus.

En dehors de ces hypothèses le transporteur est dépourvu de la possibilité d'insérer sur le connaissement des réserves relatives aux énonciations concernant le poids, le nombre, la mesure, les marques et l'état extérieurement constatable de la marchandise ainsi que le contenu des marchandises emballées.

De ce point de vue le nouveau code a augmenté la valeur du connaissement.

Le nouveau texte a, en outre, précisé que le transporteur est tenu de livrer au chargeur, sur la demande de ce dernier, et en

échange de récépissé ou du connaissance reçu pour embarquement, un "connaissance embarqué". L'ancien code était moins précis sur ce point<sup>1</sup>.

### III — *La modification des délais et du mode de calcul des staries et des surestaries.*

Le nouveau code a modifié aussi le délai des surestaries ainsi que le mode de calcul du temps de chargement et de déchargement. D'après l'art. 1031 de l'ancien texte, lorsque des surestaries sont fixées par convention, mais sans que leur durée soit indiquée, celle-ci sera de quatorze jours.

Par contre, l'article 1031 du nouveau code décide en ce cas que le délai des surestaries sera de la moitié des jours de planche.

Quant au mode de calcul des temps de chargement et de déchargement, il est assez différent de celui que l'ancien code avait adopté. Le nouvel article 1036 admet en effet que pour le calcul du temps des staries les jours ouvrables seuls entrent en compte, tandis que pour la détermination du temps des surestaries les jours devront être comptés comme se suivant sans interruption. Toutefois les jours pendant lesquels la livraison au navire du chargement convenu est empêchée par un cas fortuit se réalisant dans le champ d'activité du transporteur ne devront pas entrer en ligne de compte. Quant aux empêchements dûs au cas fortuit intéressant le champ d'activité des deux parties, comme la tempête, la glace et la mobilisation, ceux-ci arrêtent le cours des délais mais l'affréteur devra payer des indemnités de surestarie pour des jours dépassant le temps de la charge, écoulés par suite de ce retard (art. 1036). Toutefois si le transporteur avait stipulé que le chargement devra de toute manière prendre fin à une date fixe, il n'est plus obligé d'attendre plus longtemps. L'ancien code

1) Rappelons que l'article 1099 du nouveau code décide que, lorsque le connaissance est rempli par le capitaine ou par un autre représentant de l'armateur et que le nom du transporteur n'est pas désigné sur le connaissance, l'armateur sera réputé comme transporteur. De plus, l'armateur est responsable des dommages résultant de l'indication erronée du nom du transporteur.

décidait par contre que les délais devront être comptés sans interruption, même pour le calcul du temps de la charge. Cependant les jours pendant lesquels par suite du mauvais temps ou de tout autre cas fortuit, la livraison au navire, non seulement de la marchandise convenue mais aussi de n'importe quelle espèce de chargement, ou la réception de celui-ci, auront été empêchés, n'entrent pas en ligne de compte.

#### *IV — La prescription des actions nées de l'affrètement.*

D'après le cinquième et dernier alinéa ajouté à l'article 1262 — correspondant à l'ancien article 1445 — toutes les créances nées en faveur du transporteur en vertu du contrat de transports de marchandise ou en vertu du connaissement, y compris le paiement des dépenses et du fret, sont prescrites en un an. Or, comme il manquait à l'ancien code une telle disposition, le délai de prescription applicable au fret dû au fréteur était sujet à discussion en doctrine turque<sup>1</sup>. Le nouveau texte a mis fin à ces discussions en fixant expressément le dit délai.

D'autre part le nouveau code a étendu la prescription annulée par l'ancien code aux actions fondées sur l'inexécution ou sur l'exécution incomplète des contrats d'affrètements, alors que l'ancien texte ne l'édicteait que pour les actions naissant de la perte ou de l'avarie de la marchandise.

**Dr. Sami OKAY**

Docteur de droit maritime et de droit d'assurance  
à la Faculté de Droit d'Istanbul

---

1) Voir sur ce point l'arrêt de la chambre commerciale de la cour de cassation du 17 Décembre 1951 (Istanbul Baro Dergisi 1954 No. 4 p. 252-262) et la note de M. T. Çağa.