

Les incohérences du régime de responsabilité du transporteur maritime



Lotfi CHEMLI

Avocat près la cour de cassation et consultant international

L'entrée en vigueur le 01/11/1992 de la convention des Nations-Unies sur le transport des marchandises par mer, (1978) connue sous l'appellation des règles de Hambourg, et sa ratification par la Tunisie, a introduit au sein de la législation commerciale maritime Tunisienne des modifications substantielles, voire des perturbations qui ont sensiblement affecté le régime juridique de responsabilité du transporteur maritime traditionnellement bien établi.

En effet, l'article 165 al 3 du CCM définit le transporteur de marchandises comme la personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur (modification par la loi n°98-22 du 16/03/1998). Il assimile, à son alinéa 2, l'affréteur qui transporte des marchandises appartenant à des tierces personnes, au statut de transporteur maritime.

Aussi, le régime de responsabilité propre du transporteur maritime en vertu des articles 144 et suivants du CCM est une responsabilité limitée reposant sur une présomption dont la nature a subi des modifications après la ratification par la Tunisie de la convention de Hambourg.

A - La juxtaposition des régimes du CCMT et de la convention de Hambourg :

Historiquement, l'évolution de la responsabilité du transporteur maritime sur ce point est passée par plusieurs étapes. Elle était fondée selon le code des obligations et des contrats (COC) sur une présomption de responsabilité difficile à écarter semblable à celle de la loi Française « Rabier » du 17 mars 1905. Par contre, l'ancien décret beylical du 16 juin 1942 a institué, quant à lui, une présomption de responsabilité du transporteur maritime avec l'aménagement d'une série de causes légales d'exonération favorables au transporteur. Quant au code de commerce maritime actuellement en vigueur, il établit un régime juridique calqué sur les règles de la convention internationale de Bruxelles du 25/08/1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

L'adoption de la convention de Hambourg a, par contre, introduit au sein de la législation commerciale maritime Tunisienne des bouleversements substantiels ayant défiguré le régime juridique du transporteur maritime applicable depuis 1962.

Les règles fondamentales concernant le transport de marchandises sous connaissance se basent sur les principes suivants :

I - Les principes de la responsabilité du transporteur maritime :

1-1) Ces principes sont articulés autour de sa nature contractuelle résultant de l'article 206 du CCMT qui considère que le transport maritime s'effectue par un contrat de transport de marchandises par mer qui est « la convention par laquelle un transporteur maritime s'engage à prendre en charge une marchandise que lui remet un chargeur avec promesse de la livrer à destination ».

- La notion de chargeur ne prête à aucune équivoque. En effet, selon l'article 166 du CCMT « le chargeur est toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur ainsi que toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer ».

1-2) Le fondement et l'étendue de la responsabilité du transporteur maritime sous connaissance sont régis par les articles 141 à 149 du CCMT et s'appliquent à toutes pertes, dommages ou avaries subis par les marchandises transportées.

1-3) La délimitation du champ de la responsabilité est fixée dans le temps et dans l'espace à partir de l'appréhension des marchandises par le capitaine ou les agents du transporteur maritime au port d'embarquement jusqu'à sa livraison au destinataire au port de destination.

1-4) La nature de la présomption légale de responsabilité qui pèse sur le transporteur est une obligation de résultat. Toutefois le même code ajoute une condition : celle d'avoir exercé une diligence raisonnable, ce qui instaure un flou laissant entendre qu'il s'agit en réalité d'une présomption de faute.

1-5) Le plafond de la limitation de responsabilité a été affirmé dans son principe et ses montants fixés par l'article 147 du CCMT qui dispose que quelle que soit la nature nationale ou internationale du transport, la responsabilité du transporteur maritime ne peut, sauf le cas de dol, dépasser pour les pertes, avaries ou dommages survenues aux marchandises, les sommes fixées par le décret n° 216 du 20/01/1990 : 400 dinars par colis ou par unité habituelle de fret à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance pour faire foi à l'égard du transporteur, sauf s'il fournit la preuve contraire.

1-6) Les réserves spéciales :

Si le transporteur conteste, pour une raison ou une autre, l'exactitude de la déclaration ou a des doutes sur sa sincérité, il est habilité par la loi à insérer sur le connaissance des réserves spéciales. Celles-ci doivent nécessairement être motivées

séparément colis par colis en transférant la charge de la preuve de leur véritable valeur, soit à la charge de l'expéditeur de la marchandise lui-même ou à défaut, du réceptionnaire de la marchandise.

Il est évident que le système de responsabilité institué par les dispositions pertinentes du CCMT était intimement imbriqué avec les autres règles des professions maritimes.

Le transporteur, pour bien accomplir ses obligations en vertu du contrat de transport le liant au chargeur ou au destinataire, est inévitablement lié par les prestations des entrepreneurs de manutention qui assurent le chargement et le déchargement des marchandises transportées par le navire dans l'enceinte portuaire.

L'entrepreneur de manutention intervient selon l'article 169 du CCMT en qualité de mandataire « chargé, dans l'enceinte portuaire, de toutes les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire » (modification par la loi n°98-22 du 16/03/1998).

Il est également chargé de la réception et de la reconnaissance à terre des marchandises ainsi que leur garde et conservation jusqu'à leur embarquement ou leur livraison matérielle aux ayants-droit.

Aussi, est-il admis que l'entrée en vigueur et la ratification de la Convention de Hambourg par la Tunisie a profondément déstabilisé les assises du régime de responsabilité institué, jusque-là par le CCMT, ce qui a eu pour conséquence une jurisprudence manquant d'homogénéité à plusieurs niveaux :

- En effet, la Convention de Hambourg, dans son article 5/4 sur le fondement de la responsabilité du transporteur, a opté pour une présomption de faute (faute présumée), fondée sur l'article 5/1 : le transporteur est tenu responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises mais aussi (ce qui est une nouveauté pour le droit tunisien) du retard à la livraison à condition de prouver que :

- L'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde selon les termes de l'article 4 ;

- Et à moins qu'il ne rapporte la preuve contraire, que lui-même (transporteur), ses préposés ou ses mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences (obligation de diligence).

Malencontreusement, le système instauré par le CCMT a été « déchiqueté » puisque l'article 5/3/a rend le transporteur responsable en cas d'incendie résultant d'une faute ou d'une négligence du transporteur ou ses préposés, des fautes entraînant un retard dans la livraison. De même en cas d'incendie, une enquête doit être menée conformément à la pratique des transports maritimes, ce qui est déjà une règle suivie depuis toujours en droit maritime tunisien.

1-7) Les limites de la responsabilité posées par l'article 6 de la convention de Hambourg sont au delà de celles déterminées par le CCM à savoir 835 unités de compte par colis ou unité de chargement et 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut.

La liste des divergences est plutôt longue, ce qui a rendu le CCMT anachronique et défiguré par rapport aux Règles de Hambourg, entraînant une grande ambiguïté des solutions due à une dualité de régimes juxtaposés arbitrairement sans uniformisation. La jurisprudence Tunisienne a eu la très délicate tâche de naviguer à travers des textes législatifs affectés de remous pour consacrer une jurisprudence abondante et parfois inquiétante à tous les niveaux (compétence, loi applicable, déchéance, limitation, freinte de route, exemption) et qui fera l'objet d'une étude détaillée plus loin.

1-8) La présomption de responsabilité accentuée du CCMT :

Le Code de Commerce Maritime a encadré les obligations du transporteur maritime par une présomption de responsabilité en s'inspirant des dispositions de la Convention internationale de 1924 sur le connaissance sans la ratifier. En effet le transporteur maritime demeure responsable de toute perte, dommage ou avaries subis par les marchandises voyageant sous connaissance.

Ainsi, l'article 145 énonce le principe que le transporteur est garant de toutes pertes, avaries ou dommages subis pour les marchandises pour lesquels il n'aurait pas exercé une diligence raisonnable. Il s'exonère s'il prouve que les causes des pertes ou dommages proviennent des neuf cas limitativement cités.

En effet, par la mise en jeu de cette présomption, le transporteur est tenu d'une obligation de résultat dont il ne peut s'exempter qu'en prouvant l'existence des cas exceptés. Dans le même esprit et paradoxalement, l'article 145 du CCMT a institué à l'encontre du transporteur maritime une présomption de garantie de toutes pertes et avaries ou lorsqu'il est prouvé que le transporteur n'a pas agi en bon père de famille et n'a pas exercé la diligence raisonnable exigée.

1-9) Les causes légales d'exemption du CCMT :

Le transporteur ne peut s'affranchir de cette obligation de garantie que s'il parvient à prouver que les causes de ces préjudices proviennent des cas exceptés énumérés ou causes suivantes :

1^{er} cas - Les faits, négligences ou fautes du Capitaine, des marins, du pilote ou de ses propres préposés, dans la navigation ou le maniement du navire ;

2^{ème} cas- Les vices cachés du navire ;

3^{ème} cas- Les faits constitutifs d'un cas fortuit ou de force majeure revêtant les caractères d'imprévisibilité, d'irrésistibilité et d'extranéité ;

4^{ème} cas - Les grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou totalement ;

5^{ème} cas - Le vice propre de la marchandise ou défaut d'emballage ou de marque ;

6^{ème} cas - Les déchets de route (freinte de route) en volume ou en poids d'après la nature de la marchandise, la durée du voyage, les variations de température et la tolérance déterminée par les usages ;

7^{ème} cas- L'acte d'assistance ou de sauvetage ou la tentative faite dans ce but ou encore du déroutement du navire effectué à cet effet ;

8^{ème} cas - L'incendie ;

9^{ème} cas- Le déroutement justifié du navire après avis des officiers ou des principaux

La multiplicité des cas exceptés et leurs interprétations incertaines et variées ont donné lieu à de nombreuses zones d'ombre, voire des vicissitudes théoriques et pratiques. Certains cas exceptés d'exonération ont perdu de leur valeur, ce qui a nécessité sur le plan international, des travaux de rationalisation et d'uniformisation tendant à clarifier certains concepts. Le C.C.M.T a prévu que, dans tous les cas exceptés ci-dessus mentionnés, le chargeur est habilité par la loi, d'administrer la preuve contraire en prouvant que les préjudices sont imputés soit à une faute du transporteur (faute personnelle prouvée) soit à une faute de ses préposés non couverte par le 1^{er} cas d'exemption.

Il s'avère, par voie de conséquence, que le C.C.M.T a prévu des causes variées d'exonération et la seule preuve de l'une d'elles est de nature à écarter sa responsabilité ce qui est différent des cas de la Convention de Hambourg plus ciblés.

Ces causes légales d'exonération ont été réparties par la doctrine, en causes tenant à l'exploitation du navire (faute nautique du capitaine, vice caché du navire, innavigabilité du navire, déroutement du navire par acte d'assistance ou de sauvetage) et en causes imputées à un fait étranger au navire (cas fortuit, force majeure, grèves, entrave au travail, vices de la marchandise, freinte de route, incendie).

Néanmoins avec l'entrée en vigueur de la Convention de Hambourg, les cas exceptés ont perdu toute signification à l'exception de ceux maintenus par les règles de Hambourg.

Il convient, par ailleurs, de remarquer que la jurisprudence Tunisienne relative à la freinte de route, par exemple, a été pléthorique et mérite qu'on lui réserve une place de choix.

En effet, la notion de freinte de route a été citée par l'article 145 al 8 du CCMT comme étant une cause légale d'exonération du transporteur maritime de la responsabilité qui pèse sur lui et ce, dans des proportions et à des taux reconnus par l'usage. Celle-ci est appréciée soit en volume soit en poids d'après la nature de la marchandise, la durée du voyage, les variations de température et la tolérance déterminée par les usages. De par sa nature, la freinte de route (ou déchet de route) est une forme de vice propre de la marchandise. L'expérience portuaire et maritime a démontré que certaines catégories de marchandises telles que l'acide phosphorique, les huiles, les vins en vrac, les farines, les charbons mouillés, peuvent perdre du poids ou du volume lorsqu'elles sont transportées par mer dans certaines conditions atmosphériques et de durée.

B- Les vicissitudes de la jurisprudence tunisienne :

1 - Les arrêts de La Cour De Cassation Tunisienne :

Au cours de la réalisation des opérations de transport proprement dites et des opérations commerciales de chargement et de déchargement, les unités de charge telles que palettes, conteneurs et semi-remorques peuvent subir des pertes, avaries ou préjudices, ce qui implique de traiter le contentieux de la responsabilité du transporteur maritime sous l'angle des principales décisions prononcées par les tribunaux Tunisiens et particulièrement par la Cour de Cassation en mettant l'accent sur le fondement et les conditions de mise en œuvre de cette responsabilité et ses implications juridiques et financières ainsi que les vicissitudes l'ayant caractérisée.

La jurisprudence Tunisienne a eu à résoudre une multitude de litiges relatifs à ce sujet important.

Elle était ballottée entre les dispositions impératives du CCMT et les nouvelles dispositions des Règles de Hambourg applicables en vertu d'une règle constitutionnelle donnant priorité d'application aux traités dûment signés et ratifiés par la Tunisie, ce qui a bouleversé la philosophie juridique du CCMT.

En effet, il est clair que l'objectif initial des Règles de Hambourg est la recherche d'un juste équilibre dans la répartition des risques entre les transporteurs, les chargeurs et les assureurs maritimes ainsi qu'une division équitable des charges, droits et obligations en matière de responsabilité entre eux.

D'une manière générale, la dite Convention détermine la limite des plafonds de responsabilité, résout la question de la limite de la valeur unitaire des colis chargés en conteneurs, garantit le droit du transporteur à un plafond par unité de charge en cas de dommage causé par ses employés et étudie les litiges relatifs à la validité des clauses concernant le choix de la loi applicable ainsi que les clauses d'élection du for. Ces règles

Histoire

Le Tribunal de commerce (Tribunal de Orf)

De tout temps les litiges opposant les artisans à leurs ouvriers ou les artisans entre eux ont échappé à cette juridiction dont nous venons de parler.

a) Historique :

Ils relevaient traditionnellement de la compétence de ce qu'on dénommait le tribunal de l'Orf, sorte de conseil de prud'hommes. Ce conseil fut jadis, et notamment durant les siècles d'essor des corporations, organisé de façon méthodique, jouant dans les corps de métier un rôle d'équilibre et de stabilité sociale. Mais depuis lors les vicissitudes du temps ne l'avaient pas épargné. L'institution de l'Orf (Al-'urf) connut une décrépitude qui représentait en réalité l'un des aspects de la décadence de notre artisanat. Dans ce domaine, cependant, Khair-Eddine avait mis au point un certain nombre de mesures tendant à susciter un redressement de l'économie artisanale. L'aspect social du problème devait tout naturellement retenir son attention car la décadence de l'artisanat local rendait plus âpre la concurrence et forçait la baisse des salaires d'où l'extension des conflits interprofessionnels et litiges entre maîtres et compagnons. Il devenait nécessaire plus que jamais de susciter un redressement du tribunal de l'Orf.

b/ La réanimation du tribunal de l'Orf

Le 11 Ragab 1295 (1877), le Bey signait une circulaire réorganisant le tribunal de l'Orf, sous la dénomination officielle de « Majlis Tijari » (tribunal de commerce). Le nouveau tribunal était présidé par Hassûna Al-Wazir, Amine du Commerce, et comprenait les douze membres suivants : Baccar Louzir, Allala Thabet, Mohamed Lakhôua, Hassouna Lakhôua, Mohamed Khalsi, Hammouda B. Zakour, Allala Bèji, Mahmoud Ben Salem, Mohamed Daoud, Mohamed Tahar Khalsi, Mohamed Chalbi, Ali Al-Ilmi.

Il va de soi que ce tribunal de Commerce n'avait d'autre code que l'Orf, c'est-à-dire les coutumes consacrées par le temps. L'autorité du présent était toutefois prédominante dans la mesure où l'autorité que lui reconnaissait l'Orf était décisive. En effet en tant qu'inspecteur du travail artisanal et contrôleur des règlements corporatifs, l'Amine du Commerce jouissait d'une grande considération et était la source autorisée en matière de droit artisanal. Son pouvoir juridictionnel s'en ressentait autant.

Il est à remarquer enfin, que sur le fond comme dans la forme, l'institution de l'Orf n'avait guère subi ce changement de structure. Tout à l'opposé, le gouvernement beylical en avait maintenu l'organisation traditionnelle. Il considérait avoir atteint son but dès lors que le conseil de l'Orf était réanimé. Il espérait surtout que le retour de cette institution à son activité normale permettrait du même coup d'atténuer la gravité des problèmes sociaux. L'avenir n'allait pas tarder à démentir ces espoirs.

Mohamed DABBAB et Tahar ABID
La Justice en Tunisie de 1856 à l'Indépendance

Journée d'étude

Le contrôle de la constitutionnalité des lois durant la période transitoire jusqu'à l'établissement de la future cour constitutionnelle

L'Association tunisienne de droit constitutionnel comparé et de droit international a organisé une journée d'étude sur : Le contrôle de la constitutionnalité des lois durant la période transitoire jusqu'à l'établissement de la future cour constitutionnelle dont l'argumentaire comme suit :

La Tunisie s'est dotée le 27 janvier 2014 d'une nouvelle constitution, qui vise à assoir les bases de l'Etat de droit à travers la garantie des principes universels des droits de l'Homme et la consécration d'un régime politique basé sur la séparation et l'équilibre entre les pouvoirs.

Afin de donner à ces valeurs et principes leur dimension pratique, la constitution a prévu la création d'une cour constitutionnelle chargée de s'assurer de la conformité des textes de lois au texte suprême.

En attendant la mise en place de cette instance, l'article 148/7 de la constitution figurant dans le chapitre relatif aux dispositions transitoires a prévu la création d'un organe provisoire chargé du contrôle de la constitutionnalité des lois et dont les fonctions prennent fin avec la mise en place effective de la cour constitutionnelle.

Cette Journée d'étude a été consacrée à l'étude de la question du contrôle de constitutionnalité durant la phase transitoire à travers la présentation de cinq interventions qui ont été axées sur la présentation des différentes étapes historiques du contrôle en Tunisie, une description de l'organe provisoire de contrôle, une étude des rapports avec les autres juridictions ainsi qu'une comparaison avec l'ancien conseil et la future cour.

instituent le principe de l'arbitrage en résolvant la question des marchandises en pontée, ainsi que celle des marchandises pour lesquelles aucun connaissance n'est émis. Elles consolident les exemptions accordées au transporteur en cas d'incendie et suppriment les exonérations de responsabilité pour faute nautique.

Sur le plan international, les Règles de Hambourg introduisent des modifications relativement légères sur la répartition des responsabilités en faisant supporter une dose plus importante au transporteur qu'au chargeur. Néanmoins elle n'opère pas, pour autant, un bouleversement radical du régime de responsabilité en vigueur dans le concert mondial (convention de 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance, et protocole de Visby). Par contre, elle défigure le système institué par le C.C.M.T en y introduisant une véritable cacophonie juridique.

Face à ces ambiguïtés, le législateur Tunisien a dû faire des modifications par bribes et par à coups à l'instar de la révision de l'ancien plafond de l'article 147 du CCMT largement dépassé par la conjoncture économique du transport maritime, qui fixait les taux de la responsabilité du transporteur, quelque soit la nature nationale ou internationale du transport, (sauf en cas de dol) à un plafond de 100 dinars (40 EUR environ) par colis ou unité habituelle de fret. La loi de 1962 avait prévu qu'un décret pouvait modifier cette somme.

Cette carence a été partiellement levée par le décret n°90/216 du 20/01/1990 qui ne tient compte que partiellement des taux fixés par les conventions internationales en vigueur ; et des révisions législatives ponctuelles ont été introduites.

1) Etude des cas jurisprudentiels pertinents :

Ils sont nombreux et variés :

Ainsi par décision n°9178 du 21 mai 2005 (R.J.L p 195) la Cour de Cassation a affirmé le principe que « La République Tunisienne a ratifié la Convention de Hambourg de 1978 publiée au JORT par décret n° 117 en date du 17/01/1981 et entrée en vigueur en 1992. De ce fait, il existe dans la législation tunisienne des causes d'exemption de la responsabilité découlant du retard dans la livraison de la marchandise transportée ».

La Cour suprême est allée plus loin encore dans une décision, étonnante et critiquable à plus d'un titre, en considérant que lorsque le transport maritime revêt un aspect international, seules les règles de Hambourg sont applicables. Les règles du CCMT sont, par conséquent, écartées et ne sont applicables que pour le transport entre ports Tunisiens (cabotage national).

Un autre arrêt portant le N° 9326 du 21/06/2007 (BCC 201) de la Cour de cassation a affirmé le principe selon lequel les règles de responsabilité du transporteur maritime telles qu'édictées par le CCMT s'appliquent exclusivement au transport maritime intérieur entre ports tunisiens et uniquement pour les questions qui n'ont pas été incluses par les règles de Hambourg à l'instar du transport maritime des personnes et à titre onéreux.

La Cour Suprême affirme :

« Attendu que les dispositions du CCMT ne peuvent en aucun cas s'appliquer aux opérations de transport international de marchandises »

Cette décision a soulevé beaucoup de critiques en raison du fait qu'elle confirme l'abrogation judiciaire pure et simple de toutes les règles impératives applicables à la responsabilité du transporteur maritime, ce qui est à la limite extrêmement audacieux, pour ne pas dire en violation avec la loi et les règles d'interprétation usuelles.

A l'occasion d'un autre litige la Cour de cassation dans un arrêt non publié (n° 37604 du 30/10/2010) confirme la tendance largement établie de l'application des règles de Hambourg aux litiges enrôlés devant la justice en consacrant le principe suivant : « attendu qu'en vertu l'article 2 de la Convention des Nations-Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978 et compte tenu, du fait que le déchargement des marchandises tel qu'il figure sur le connaissance s'est opéré sur le territoire de la République Tunisienne, partie contractante à la Convention de Hambourg, d'où il ressort que les relations juridiques dérivant du connaissance dans le litige font nécessairement partie du champ d'application de la Convention de Hambourg, seul texte applicable. ».

A travers ces décisions transparaissent des vicissitudes et une véritable instabilité contestable sur le plan des principes directeurs du régime de responsabilité du transporteur. Aussi une clarification, voire une révision législative profonde ou un « carénage systématique » devient, à notre avis, une nécessité impérieuse pour corriger cette tendance pernicieuse de repli.

2) Analyse de la jurisprudence relative à la mise en œuvre de l'obligation de délivrance :

Il convient de noter que l'évolution de la jurisprudence Tunisienne à ce sujet a connu également plusieurs étapes.

2-1. Application du CCM :

Parmi les décisions les plus significatives, on peut citer celle de la Cour de cassation du 3 mai 2005 (BCC 245) affirmant le principe selon lequel les règles générales du CCMT sont seules applicables et notamment son article 169, qui dispose que l'acconier opère pour le compte du transporteur maritime, lequel est le seul tenu de l'obligation de délivrance des marchandises et, par conséquent, le seul responsable du bon état de la marchandise jusqu'à sa délivrance au destinataire.

Dans d'autres décisions, la Cour de Cassation a opté également pour l'application de l'article 146 CCMT en affirmant que tout préjudice à la marchandise est présumé, sauf preuve contraire rapportée par le transporteur maritime, l'avoir été entre l'appréhension ou prise en charge de la marchandise et sa délivrance au destinataire (C. Cassa n° 40438 du 21 mai 1996 BCC p 73)

Dans un autre arrêt N°5190/2006 du 31/01/2007, la Cour de cassation, à propos d'un contrat de transport maritime litigieux se situant entre deux pays différents avec un port de déchargement Tunisien, a énoncé le principe selon lequel « La Convention de Hambourg s'applique en vertu de ses articles 2 et 15 relatifs aux mentions obligatoires que doit comporter le titre de transport maritime. Il s'avère que parmi les mentions obligatoires, figure la nature générale des marchandises, ses caractéristiques d'identification, la déclaration expresse du caractère spécial des marchandises, le nombre de colis, le poids et la quantité, conformément aux spécifications signalées par l'expéditeur.

L'article 16 ajoute que le transporteur doit insérer une clause de réserve dans le connaissance établissant l'inexactitude des détails de la marchandise, ainsi que les motifs qui l'ont laissé douter, ou si les moyens raisonnables de vérification font défaut, sous peine

de la supposer l'avoir considéré comme valables.

Il ressort, selon la Cour de cassation, de la combinaison des deux articles précités, que le transporteur est tenu d'apporter au connaissance, la mention de la nature générale des marchandises et ses caractéristiques d'identification. Cette obligation ne s'étend pas à la garantie des vices de la marchandise, le défaut de sa description ou de sa qualité, qui pèse sur le vendeur expéditeur, le contrôle du transporteur lors de l'acceptation de la marchandise, se limite à la nature générale des marchandises et leurs caractéristiques et ne s'étend pas à leur qualité ou leur conformité aux normes exigées par l'expéditeur. L'absence de vices apparents et cachés couverts par la garantie demeurent à la charge du vendeur expéditeur jusqu'à la livraison, conformément à l'article 228 du C.C.M.T, ce qui n'est pas contraire aux dispositions de l'article 145 C.C.M.T selon lequel le transporteur doit garantir la marchandise... ».

2-2. Application du CCM conjointement avec la Convention de Hambourg :

Par décision n° 6071 du 9 mars 2005 (R.J.L 2006 P 187), la Cour de Cassation a consacré l'application des articles 169 et 144 CCMT en même temps que l'article 4 de la Convention de Hambourg en affirmant que « la présomption de responsabilité à la charge du transporteur maritime commence selon l'article 144 CCCMT à partir de la prise en charge des marchandises par le capitaine du navire ou par les agents du transporteur maritime jusqu'à sa délivrance au destinataire »

Aussi, il s'avère que, concernant l'obligation de délivrance de la marchandise quant à sa durée, la jurisprudence Tunisienne a toujours été constante, contrairement à d'autres questions plus controversées.

3) La jurisprudence relative à la force majeure :

Un survol des dispositions de l'article 145 CCMT, permet de savoir que le transporteur maritime est garant de tous les préjudices subis par les marchandises. Mais il peut s'exonérer en rapportant la preuve contraire dans les 9 cas limitativement énoncés. Ainsi en est-il de l'arrêt de la Cour de Cassation du 29 avril 1978 (n°3977, BCC 72 P 64) qui a admis la force majeure comme cause légale d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime à condition de revêtir les caractères d'imprévisibilité, d'irrésistibilité et d'extranéité.

Les cas exceptés prévus pas le CCM n'apparaissent par tous dans la convention de Hambourg notamment la freinte de route :

4) La jurisprudence "rebelle" relative à la freinte de route :

La freinte de route a fait l'objet d'une jurisprudence abondante en droit positif Tunisien et les juridictions ont continué à l'appliquer alors même que la convention de Hambourg ne l'a pas évoquée.

C'est en vertu de l'article 145 al 6 du CCMT que cette cause légale d'exonération du transporteur maritime est retenue. Ainsi si le transporteur maritime prouve que les pertes, avaries ou dommages ont pour cause des « déchets de route » en volume ou en poids d'après la nature de la marchandise, la durée de voyage, les variations de température et la tolérance déterminée par les usages, il est en droit d'échapper à sa responsabilité.

Cette jurisprudence a connu une évolution souvent en "dents de scie" et parfois chargée d'ambiguïtés.

Un grand nombre de décisions mériteraient d'être mis en exergue :

1) Ainsi en est-il de la décision civile (arrêt CC n°9326 en date du 21/06/2007 R.J.L 2007) qui a admis la freinte de route en tant que cas légal d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime notamment pour certains produits tels que le ciment, le vin, le pétrole et dérivés. Des perturbations sont intervenues au niveau de la position des tribunaux surtout après la ratification de la Convention de Hambourg.

Cette ratification a divisé la doctrine en deux tendances : la première préconisant le maintien de la freinte de route comme cause d'exonération sur la base du CCMT et des usages, la seconde soutenant pour sa part son exclusion pure et simple sur la base des Règles de Hambourg.

Un examen approfondi du courant jurisprudentiel permet de constater également une division au sein des chambres de la Cour de cassation au sujet des solutions adoptées à propos de litiges à problématique similaire au niveau des faits, de la procédure et des allégations des parties.

Certaines appliquent la freinte de route en vertu l'article 145 al 6. D'autres l'écartent en vertu des Règles de Hambourg en motivant leurs décisions sur des fondements bien établis.

2) Ainsi, la décision de la Cour de cassation du 27/01/1999, a retenu l'application de l'article 145 du CCMT en affirmant que la freinte de route est une cause d'exonération par référence aux usages, aux avis des experts et aux jugements des tribunaux et compte tenu de l'ensemble des Conventions internationales y compris la convention de Bruxelles du 28/08/1924 non ratifiée, ce qui est très étonnant pour une Cour de droit de se référer à des traités désuets.

3) Une autre décision de la même Cour (n°136 du 25/09/2000), qualifie la freinte de route comme un vice propre à la marchandise par référence à la Convention de Bruxelles. Elle ajoute que la reconnaissance de la freinte de route est unanimement acceptée sur le plan international selon les usages et les coutumes.

4) La décision N°3905/2004 du 07/01/2005 de la Cour de cassation a affirmé que la Convention de Hambourg est applicable au litige concernant un contrat de transport international de marchandises par mer. Elle ajoute que tant que la dite Convention n'a pas précisé des moyens de preuve déterminés pour établir la freinte de route subie par la marchandise lors du transport... la dite Convention, même si elle ne citait pas la règle de la freinte de route, n'a pas interdit son application, chose imposée par la nature de la marchandise et le long trajet parcouru en vertu de l'usage maritime mondial. Par voie de conséquence, la cour de cassation décide que la juridiction de la décision critiquée n'a pas violé les dispositions des Règles de Hambourg.

En définitive et sans nécessité de citer d'autres décisions aussi étonnantes qu'anachroniques, il s'avère d'une grande importance de mettre beaucoup d'ordre dans la maison du droit maritime tunisien et dans les règles régissant le régime de responsabilité du transporteur maritime pour remédier à la désuétude, voire l'anachronisme qui a atteint les assises essentielles du droit de la responsabilité maritime. En effet, ses spécificités et

son particularisme ont été profondément désarticulés par une greffe inadéquate de règles antinomiques.

Plus de vingt ans après l'entrée en vigueur de la Convention des Nations-Unies sur le transport international de marchandises par mer, les juridictions tunisiennes ont eu à se prononcer sur plusieurs litiges significatifs qualifiés et commentés différemment :

5) Etude d'un cas spécifique : le litige Cotunav-Office des Céréales :

La Cour de cassation dans sa décision CC 12/07/2007 opposant le réceptionnaire, l'Office des céréales au transporteur, la Cotunav, a affirmé un principe qui mérite à juste titre d'être critiqué.

5-1- Les faits de l'espèce et la procédure: L'Office des céréales a, sur la base d'un contrat international, acheté 24.365,325 TM de blé tendre d'une valeur de 593.810,67\$ en coût et fret (c&f).

Le transport de la cargaison a été assuré à bord du navire le « Kef » appartenant à la Cotunav. Ce navire a effectué le voyage d'un port Turc au port de déchargement de Bizerte (Tunisie) en vertu d'un connaissance émis en septembre 2002. Un manquant de 162,928 tonnes et d'une valeur de 17.431,66\$ a été constaté au port de Bizerte. Le réceptionnaire a exigé la réparation du préjudice à la Cotunav.

La Cotunav a été désignée responsable, par l'Office, du fait de sa déclaration de la quantité de marchandise chargée au port d'embarquement et dispose, par conséquent, de la possibilité d'une action récursoire contre le chargeur.

L'examen des arguments en présence permet de constater que le litige porte essentiellement sur l'exécution du contrat de commerce international objet du contentieux.

La Cotunav est aussi présumée garante de la quantité de marchandise déclarée expressément au connaissance sur la base duquel le fret a été payé (l'article 16 al 3 de la convention de Hambourg).

Le réceptionnaire (l'Office des céréales) s'est pourvu en cassation sur le fondement de l'article 16 des règles de Hambourg demandant le paiement de la valeur du manquant de 17.431,66 \$, de la quote-part de l'assurance relative à la marchandise sinistrée, et des frais.

La procédure antérieure au pourvoi en cassation consiste dans la condamnation par le tribunal de première instance du transporteur maritime à régler la valeur du manquant estimé par l'expert à 24.323,277 TND.

La Cotunav avait interjeté appel invoquant la freinte de route sur la base de l'article 145 du CCMT non abrogé et prétend que le blé tendre transporté par mer est de nature à perdre de son poids par un phénomène naturel au cours de l'expédition maritime et que l'usage portuaire Tunisien le fixe à un taux de 0,50% du poids réel de la marchandise.

5-2- Les pourvois soulevés par l'Office des céréales

Ils se résument en 2 points déterminants :

- La transgression de la convention de Hambourg et de l'article 123 du code de procédure

- La primauté constitutionnelle (art 32) des traités internationaux sur le droit interne.

Par conséquent, l'Office des céréales déduit que l'article 145 du CCMT n'a pas vocation à s'appliquer aux contrats internationaux de transport maritime de marchandises (art 3 de la Convention).

Par ailleurs, l'Office fait grief à la Cour d'appel d'avoir fondé sa décision sur une disposition inapplicable (art 145 CCMT). Il lui reproche, par la même, d'avoir écarté lapidairement la convention de Hambourg.

Selon l'argumentaire présenté par le réceptionnaire, l'entrée en vigueur de la Convention de Hambourg entraîne de facto l'abrogation de toutes dispositions antérieures et leur remplacement par les nouvelles règles de la Convention régissant la responsabilité du transporteur maritime. Il appuie sa thèse sur l'article 2 de la Convention dont les dispositions étendent son champ d'application « à tous les contrats de transport par mer » à destination d'un port Tunisien quel que soit la nationalité du navire ou le port de chargement.

L'argument présenté par le réceptionnaire dans ce litige est que l'on ne trouve nulle part trace dans les règles de Hambourg quant à la faculté du transporteur maritime de s'exonérer en raison de la faute nautique de son commandant, de l'équipage ou même de la freinte de route (145 du CCMT). Selon l'office, les cas exceptés par le CCMT sont aberrants et l'article 5 des règles de Hambourg a sciemment supprimé la plupart des 9 cas d'exonération du transporteur maritime.

Le réceptionnaire prétend que l'article 5 n'a en effet maintenu de cette liste que le cas de l'incendie.

En outre, ajoute-t-il sur la base de l'article 5 alinéa 3 que l'ayant droit à la marchandise qui prétend au dédommagement « peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées ... »

Cela équivaut donc à affirmer que le transporteur est responsable de la livraison intégrale de la marchandise au destinataire selon l'état décrit au connaissance. Il ne peut s'exonérer de sa responsabilité pour manquant que s'il démontre qu'il a émis des réserves sur le connaissance en vertu de l'article 2 de la convention.

5-3 -L'analyse de la décision de la cour de cassation :

L'analyse de la décision permet de noter que l'article 16 alinéa 3 b de la convention prévoit que « la preuve contraire (par rapport aux indications figurant au connaissance) par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris au destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance ».

L'Office des céréales soutient que, selon l'article 16 alinéa 3 et à l'exception des indications pour lesquelles une réserve a été faite..., le connaissance constitue une présomption que le transporteur a pris en charge la marchandise telle que décrite sur ce document. La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissance a été transmis à un tiers

D'autre part, l'exonération figurant à l'article 145 du CCMT est appliquée à des conditions bien déterminées (dans le cadre de la relation du transporteur avec la cargaison). Mais on peut se poser la question primordiale de savoir si les dispositions de cet article ont été tacitement abrogées étant donné qu'elles sont en contradiction avec celles de l'article 16 précité. La Cour de Cassation a déjà confirmé dans plusieurs décisions

Droit comparé

Premier rapport de l'Observatoire de la laïcité en France

Installé par le président de la République français, le 8 avril 2013, l'Observatoire de la laïcité a publié son premier rapport annuel le 15 mai 2014.

Le rapport présente un bilan de l'utilisation de la Charte de la laïcité à l'école et de l'application de la loi du 15 mars 2004 encadrant le port de signes ou tenues manifestant une appartenance religieuse dans les écoles, collèges et lycées publics. L'Observatoire indique que la Charte a bien été adressée à l'ensemble des établissements scolaires. Néanmoins, il regrette que la mobilisation de la Charte et du thème de la laïcité soit encore trop souvent réduite au règlement de situations de contestation, alors que la politique impulsée par le ministère de l'Éducation nationale vise une pédagogie active de la laïcité. S'agissant de l'application de la loi de 2004, l'Observatoire relève un très petit nombre d'incidents, très localisés, parfois récurrents. Dans plusieurs académies, certaines équipes sont ainsi obligées d'exercer une vigilance constante. Ces incidents sont le plus souvent réglés par le dialogue. L'Observatoire indique qu'il en est de même des autres formes de contestation du principe de laïcité (contenu des enseignements, restauration, sorties scolaires).

Le rapport dresse également un bilan de l'application de la loi du 11 octobre 2010 interdisant la dissimulation du visage dans l'espace public. Depuis le début de l'application de la loi et jusqu'au 21 février 2014, 1 111 contrôles ont été effectués, l'immense majorité concernant des femmes entièrement voilées. Certaines ont été contrôlées à plusieurs reprises. Au total, 1 038 verbalisations ont été établies. L'Observatoire précise que si quelques rassemblements hostiles mobilisant peu d'individus ont pu être constatés, l'application de la loi s'effectue, dans la grande majorité des cas et sur l'ensemble du territoire, sans recours à la contrainte et sans occasionner de trouble à l'ordre public.

Débat

Accord sur la révision des salaires dans le secteur privé

La signature de trois accords-cadres sur la majoration des salaires dans le secteur privé, par le gouvernement et les deux centrales, syndicale et patronale, historiques marque en fait le démarrage de négociations qui s'apparenteraient à une véritable partie d'échecs, mais dont l'issue ne pourrait en aucun cas déboucher sur un « mat », mais sur un résultat « pat ». Les partenaires sociaux se doivent d'en avoir une conscience aiguë. D'autant que, déjà, un des acteurs, l'UGTT en l'occurrence, a émis le souhait que les négociations aboutissent avant la fin du mois de mai 2014. Soit, à la veille de la tenue du Dialogue national sur l'économie.

C'est plus facile à dire qu'à faire. Car, ce serait proprement prodigieux qu'en une semaine les deux organisations, des employeurs et des salariés, aboutissent à un accord, quand bien même, cette année encore, on fixerait, le cas échéant, un taux d'augmentation global des salaires dans le secteur privé. Pourtant, telle est véritablement la nécessité.

Elle se mesurera d'ailleurs sur sa capacité de compromis, du degré d'effort que devront consentir les chefs d'entreprise en matière de hausse des salaires de nature à leur permettre d'élargir sa marge de manœuvre ou plutôt d'avoir les coudées sur les autres dossiers et, particulièrement, sur l'allègement des charges qui pèsent sur les entreprises, charges fiscales et sociales confondues. Cette option aurait également le mérite de ramener, autour de la table du Dialogue national sur l'économie, l'UGTT qui a menacé de s'en retirer tant que le dossier de la fiscalité n'en ferait pas un point spécifique inscrit à l'ordre du jour. Et plus encore, amener la centrale syndicale à faire œuvre de compromis en se drapant de l'étoffe du consensus, sur tous les autres dossiers du dialogue économique pour lesquels l'organisation patronale n'est pas près de lâcher les moindres morceaux.

Houcine Ben Achour

que les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur maritime édictées par le CCMT y compris l'article 145 ne s'appliquaient plus aux contrats de transport maritime internationaux de marchandises étant donné qu'elles ont été abrogées par les dispositions de la Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer du 30 mars 1978. (Arrêts n° 5472-5773-5474 en date du 03/04/2001 N°8872-2006 du 28/06/2007).

Ces décisions ne sont pas aussi bien justifiées qu'on peut le penser et méritent que l'on s'y attarde et laisse le débat ouvert.

Autre grief du pourvoi invoqué par l'Office, est la transgression des dispositions des articles 542 et 544 du COC et la dénaturation des circonstances relatives à la freinte de route :

L'office invoque un autre grief dans son pourvoi à savoir la référence à des circonstances et lois étrangères : la décision de la cour d'appel s'est basée sur le fait qu'il y a une unanimité des experts et de la majorité des conventions internationales sur le fait que certains produits, comme le blé tendre, subissent généralement un manquant de poids durant le transport maritime et prétend que cette coutume n'est pas prouvée et qu'il n'y a pas de base légale exonérant le transporteur maritime de la freinte de route de 0,5 % pour le blé. La Cour n'ayant pas invoqué un texte juridique ce qui constitue une atteinte à la loi.

L'importateur indique également qu'il ressort de la jurisprudence comparée, que le transporteur est responsable envers le destinataire de sa faute ou de celle du chargeur pour omission de déclaration réelle de la quantité chargée.

Dans ce sens, il n'y a aucun usage national ou international qui évoque la freinte de route, ce qui a été soutenu et confirmé par la jurisprudence Américaine et Canadienne (WILLIAMTETLEY) : Mamie cargo Claims - Canada 1968 p° 301 et 302

Aussi est-il légitime de s'interroger, si ce litige est de nature à être soumis aux chambres réunies en Tunisie compte tenu de l'impact de l'éventuelle décision?

5-4- Le recours éventuel aux chambres réunies :

L'article 192 du CPCC stipule que « les chambres réunies siègent chaque fois qu'il s'agit d'unifier la jurisprudence entre les différentes chambres et lorsque l'arrêt rendu est fondé sur un texte devenu inapplicable en raison de son abrogation tacite ». On peut se demander alors, si c'est effectivement le cas de l'article 145 du CCMT. Les avis des chambres de la Cour de Cassation sont contradictoires au sujet de cette question, ce qui nécessite de soumettre le litige aux chambres réunies afin de trancher définitivement cette question et de clarifier les tendances jurisprudentielles.

Néanmoins, il convient de réfuter certains griefs avancés par l'Office :

Il est certain que si le principe de la primauté des conventions internationales sur le droit interne ne suscite aucune contestation, il est, toutefois, hasardeux de soutenir qu'elles abrogent les dispositions du droit national, dans tous les cas traités par les dites conventions. Ce principe ne s'applique pas lorsque ces conventions ne traitent pas de questions qui sont, par contre, réglementées par le droit national (CCMT).

La raison évidente est que l'on ne peut dire qu'il y a contradiction ou abrogation pour des questions non traitées par les dites conventions. Il n'y a nullement de contradiction entre le droit interne et ce qui est traité par la Convention de Hambourg. Cette dernière n'a prévu aucune disposition spécifique relative à la freinte de route soit pour l'accepter soit pour la rejeter ce qui milite en faveur de son admission en tant que cas légal d'exonération.

Il ressort aussi de l'annexe 2 de la Convention de Hambourg intitulée « consensus » adopté par la conférence des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer, qu'il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale, la charge de la preuve incombe au transporteur mais que dans certains cas les dispositions de la convention modifient cette règle.

Aussi est-il possible de la rejeter lorsqu'il est prouvé que le manquant réclamé est basé sur la freinte de route liée à la nature de la marchandise si elle ne résulte nullement de sa négligence.

Un autre argument de taille invoqué par l'Office est que l'on ne peut tenir compte de la freinte de route lorsque le manquant total du poids dépasse le taux toléré. Cet argument est rejeté en se fondant sur les dispositions des règles de Hambourg (art 5 alinéa 7) : « lorsqu'une faute ... a concouru avec une autre cause à la perte, le dommage ... le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte ... qui est imputable à cette faute ». Il en est de même pour la nécessité de prouver l'usage qui détermine la freinte de route. La jurisprudence est claire et stable à ce sujet et se résume ainsi : « la notion de freinte de route jouit d'une reconnaissance internationale. Par conséquent cet usage général et dominant, que la convention de Bruxelles a consacré et que l'article 54 du COC a déterminé, ne nécessite pas de rapporter une attestation le consacrant ».

Finalement la Cour de Cassation énonce le principe suivant :

« Considérant que de la ratification par l'Etat Tunisien de la convention des Nations-Unies sur le transport des marchandises par mer du 31/03/1978, par la loi 33 du 28/05/1980 connue sous le nom de « règles de Hambourg » parue au JORT par décret 117 de 1981 en date du 17/01/1981 et entrée en application en date du 01/11/1992, est devenue la seule applicable pour ce qui touche toutes les opérations de transport maritime international. Ses dispositions touchent l'ordre public, qu'il ne devrait pas transgresser, abstraction faite de la volonté des parties, toutes les fois où elle est applicable au sens de son article 2 ».

Il en découle que le CCMT n'est applicable que dans les cas du transport maritime national (cabotage national). L'on ne peut, par contre, appliquer les dispositions du CCMT aux opérations de transport international de marchandises par mer, que dans les cas suivants :

- Si la convention a clairement prévu l'application du droit interne (art 21, 25, 26)
- S'il concerne des procédures non réglementées par la convention, comme la procédure de l'expertise et des moyens de preuve.

- S'il a été convenu, sur la base du connaissance entre le transporteur et le chargeur dans le cadre du transport international des marchandises par mer non soumis à la convention, de le soumettre au droit Tunisien.

- Lorsque le litige est soumis à la Convention de Hambourg conformément à l'article 2 de cette convention.

Il convient de mettre en exergue le fait que le CCMT a évoqué 9 cas d'exonération du

transporteur maritime dans son article 145. Or la convention de Hambourg n'a pas repris ces cas d'exonération mais a retenu uniquement 2 cas (incendie et sauvetage en mer).

En fait l'exonération de la responsabilité équivaut à un renversement de la charge de la preuve qui fait disparaître la présomption de faute vis-à-vis du transporteur maritime. C'est le chargeur ou le destinataire qui supporte la charge de la preuve pour démontrer la faute, cause principale du dommage ou du manquant et pour retenir la responsabilité du transporteur comme support de dédommagement.

Or le transporteur a réaffirmé l'absence de sa responsabilité du manquant survenu à la quantité de marchandise transportée et a invoqué la freinte de route exonératoire au sens de l'article 145 al 6 du CCMT.

La question qui se pose est de savoir si la freinte de route enfreint l'ordre public tunisien d'autant plus que le législateur l'a bien consacré en matière de transport maritime national dans le CCMT basé sur l'équité et la justice.

Pour que le transporteur s'exonère et repousse sa responsabilité au sujet de la freinte de route il doit :

--respecter les conditions exigées ;

- l'invoquer lui-même au moyen d'une attestation du port de destination confirmant l'existence d'un usage émanant des services administratifs du port, des syndicats compétents ou de l'expert étant donné que le manquant, même si l'usage le reconnaît, aura un taux variable selon les catégories de marchandises. Il sera déterminé au cas par cas en fonction de la durée du voyage, des conditions météo et leur influence sur ce phénomène ainsi que selon la nature de la marchandise.

Il est aussi admis que la freinte ne doit pas dépasser un certain pourcentage reconnu et acceptable.

Si le manquant dépasse ce pourcentage, la freinte de route est rejetée et le transporteur sera dans ce cas responsable de l'ensemble du manquant. La doctrine considère que la freinte de route ne constitue pas une exonération de la responsabilité mais bien une irresponsabilité en démontrant que la même cargaison qui a été déchargée au port de destination et son manquant de poids est due à sa nature.

Dans l'affaire (Cotunav / Office des Céréales), le transporteur n'a formulé aucune réserve sur le connaissance relative aux indications de la marchandise et particulièrement son poids. Il est, par conséquent, tenu responsable de l'exécution de son obligation, comme indiqué au connaissance. L'expertise a démontré que le manquant dépassait le pourcentage de freinte de route acceptable par les usages. Ce qui confirme que la cause du manquant n'est pas la freinte de route.

L'article 6 des règles de Hambourg a fixé un plafond de dédommagement qu'on ne saurait dépasser soit 835 DTS pour chaque colis ou 2,5 DTS du poids de la marchandise avariée ou perdue.

Ce plafond favorable au réclamant sera appliqué, à moins que le transporteur n'accorde un plafond plus important que celui prévu par la convention (art 6 alinéa 4 et art 23 alinéa 2).

L'unité, selon l'article 6, est le droit de tirage spécial fixé aux Etats membres du FMI dont la Tunisie est membre.

Or la demande de dédommagement ne dépasse pas le plafond prévu par la Convention de Hambourg, et le transporteur est redevable de tout le montant réclamé.

6) Les orientations actuelles des Tribunaux Tunisiens :

L'introduction de la convention de Hambourg dans l'ordre juridique maritime tunisien a créé de la confusion au sein de la jurisprudence ancienne bien établie dans ses assises. Les juridictions chargées de juger les litiges enrôlés se sont trouvées confrontées à une situation cornélienne peu enviable en raison des fondements divergents et des principes régissant la responsabilité du transporteur maritime parfois contradictoires du fait des philosophies antinomiques des deux législations. Des incohérences sont apparues et des décisions contradictoires ont créé une situation peu crédible au regard des intérêts des intervenants dans la chaîne du transport.

La position des magistrats s'est compliquée, compte tenu de cette dualité de régimes juridiques, de leur caractère hybride, ce qui a mis le juge au pied du mur pour rendre une justice transparente et équitable.

Aussi, le juge tunisien a dû faire des acrobaties sur un trapèze de cirque fort dangereux pour trancher certains litiges dont il y a lieu d'en rendre compte à travers trois principaux courants :

1- Le premier courant minimaliste n'applique que les dispositions du CCMT en écartant les règles de Hambourg.

2- Le 2^{ème} courant maximaliste, plus récent, a, par contre, écarté les dispositions du CCMT pour appliquer exclusivement celles de Hambourg.

3- Le 3^{ème} courant mixte a, en quelque sorte, concilié les deux systèmes en fondant ses décisions sur deux textes diamétralement contradictoires.

Le courant minimaliste a été le plus dominant depuis la promulgation du CCMT jusqu'à l'année 1992.

Il se caractérise, en effet, par une tendance constante concernant toutes les questions juridiques relatives à la compétence d'attribution, à la prescription de l'action, à la limitation des plafonds de responsabilité, aux causes légales d'exonération, aux réserves et aux questions de preuve.

Les juridictions Tunisiennes ont continué généralement à appliquer le régime institué par le CCMT malgré l'entrée en vigueur des règles de Hambourg ce qui a entraîné des craintes au sein des professionnels du monde maritime.

7) Règles de compétence :

Les juridictions Tunisiennes ont écarté l'application de l'article 121 des règles de Hambourg concernant la compétence territoriale.

Dans un arrêt civil de la Cour de Cassation n° 339979 du 10/04/1966, le principe affirmé est que « les juridictions compétentes pour trancher le litige sont les tribunaux Tunisiens en vertu de l'article 2 du CPCC tant que le contrat international de transport a été exécuté sur le territoire tunisien, outre le fait que le défendeur a élu domicile en Tunisie à travers son représentant. De même l'article 162 du CCMT considère comme nul et non avenu toute clause mentionnée sur le connaissance de nature à modifier le lieu de compétence.

8-La prescription de l'action :

Les tribunaux Tunisiens ont écarté l'application de l'article 20 des règles de Hambourg relatif à la prescription de l'action (2 ans).

La plupart des décisions fondent leurs jugements sur la base de l'article 234 du CCMT et l'article 396 du COC à l'instar de la décision de la Cour de Cassation en date du 14/07/1970 n°6085 ; n° 3523 du 24/05/1965 ; n°3550 du 08/06/1981 et n° 5828 du 13/07/1982. Toutes les décisions postérieures ont persisté à affirmer les mêmes principes à savoir que « le délai fixé par l'article 234 du CCMT est le délai de prescription d'un an qui peut être interrompu » (CC décision n°52312 du 18/02/1998)

9-Les réserves :

A ce propos, le CCMT, à l'instar des règles de Hambourg, n'admet que le non transcription de réserves par le réceptionnaire dans les délais prescrits concernant le vice caché (15 jours). Néanmoins les juridictions Tunisiennes ont opté d'une manière constante pour l'application de l'article 159 du CCMT

Plusieurs décisions ont abondé en ce sens :

- Arrêt CC n° 21109 du 14/01/2003 / - Arrêt CC n° 5040 du 17/12/1981

En conclusion : à travers une jurisprudence tunisienne tumultueuse et parsemée d'embûches, il apparaît que le choix de la transposition, du système des règles de Hambourg au sein de la législation maritime tunisienne, a été fait sans une réflexion mûre et sans étude préalable de ses implications juridiques et économiques sur le commerce maritime tunisien.

Cet état de fait désolant a, en quelque sorte, démembré le régime juridique d'Ordre Public institué par le CCMT en ce qui concerne la responsabilité du transporteur maritime et affecté sa crédibilité vis-à-vis des opérateurs maritimes étrangers. Aussi est-il impérieux d'ores et déjà de procéder à une refonte totale du CCMT pour le mettre au diapason de l'évolution internationale notamment à la veille de l'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam.

En droit français et américain, la cour d'appel de Paris (5ème ch. 28/03/1991) dans l'affaire du navire : « HELENE - DELMAS » a décidé que « les différentes opérations préalables à l'embarquement, acheminement terrestre et entreposage à quai avant mise à bord du navire, font partie intégrante du contrat de transport du transporteur et relèvent de la responsabilité du transporteur maritime ».

Le fait pour ce dernier d'avoir, par suite de l'avarie de son navire, délégué la partie maritime du transport à une autre compagnie qui a établi le connaissance sous son nom, ne peut avoir pour conséquence de l'exonérer de sa responsabilité à raison des avaries survenues au cours de la première phase d'exécution du contrat de transport (SA navale des chargeurs DELMAS c/ coopérative ivoirienne COFRUITEL et Cie d'assurance la concorde (DMF P 517)

La chambre commerciale de la cour de cassation (26/02/1991) a écarté la faute nautique comme cas excepté en décidant dans l'affaire du navire : « Aude » que « la gîte (inclinaison) du navire, le désarrimage consécutif d'une partie de la cargaison et le jet à la mer de celle-ci pour éviter la perte du navire ayant eu pour cause une faute de manutention commise au cours du déchargement, le transporteur ne peut s'exonérer en invoquant la faute nautique au sens de l'art. 4-2 de la convention de Bruxelles de 1924 (Sté sud-cargos c/entreprise portuaire d'Oran)

La chambre commerciale de la Cour de cassation (23/06/1982) concernant un transport maritime international en pontée du navire : « Mercandia- exporter » a jugé « qu'il y a lieu d'accorder au transporteur maritime le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements lorsque, d'une part, les connaissements ne comportaient pas de déclaration de valeur et d'autre part, le transporteur maritime n'avait commis aucune faute intentionnelle susceptible de lui faire perdre le droit d'invoquer la limitation de responsabilité (Sté United national development company /c / Sté Mercandia DMF P26)

Dans un arrêt de la chambre commerciale du 27/04/1993, concernant le navire de la Cotunav « Moularès » la Cour de cassation française a affirmé le principe que « la personne mentionnée sur le connaissance sous la rubrique « Notify » et qui a reçu mandat du chargeur de recevoir la marchandise est recevable à agir contre le transporteur maritime en qualité de destinataire réel (Cotunav/Cie navigation et transports)

Selon le professeur Pierre Bonassies (DMF le droit positif français en 1991) « l'idée s'affirme de plus en plus fortement dans la jurisprudence française que l'obligation pour le transporteur de faire diligence pour assurer la navigabilité du navire, comme son obligation de procéder de façon appropriée et soignée au chargement et au transport de la marchandise sont des obligations essentielles, auxquelles le transporteur ne peut échapper. La transgression de ces obligations entraîne donc sa responsabilité, quelles que soient les circonstances (Aix-en Provence, 8 novembre 1988, navire Hakko-minerva, DMF 1990, 704 DMF 1991, 95) ou quelles que soient les clauses figurant au connaissance.

D'autre part, M. Bonassies, considère (DMF doctrine droit positif français en 1992 p3) que l'évènement le plus important survenu en 1992 est certainement l'entrée en vigueur, le 1er novembre 1992, des règles de Hambourg.

Cet auteur a mis en relief les principaux changements apportés par la nouvelle convention au droit international des marchandises et de s'interroger sur les conséquences éventuelles de cette convention sur les intérêts des transporteurs, chargeurs et destinataires Français.

Il observe que les règles de Hambourg s'assignent un domaine d'application plus large que celui que se reconnaît la convention de 1924. Elles apportent des modifications au régime de la conclusion du contrat de transport maritime et au régime du connaissance. La notion de réserve est plus claire dans les règles de Hambourg. L'apport le plus notable à la théorie du connaissance est certainement la lettre de garantie. Selon le professeur Bonassies, ces règles restent en retrait sur la convention de 1924 pour ce qui est des obligations générales du transporteur mais marquent un progrès dans le domaine du transport en pontée.

L'apport, le plus considérable touche le domaine de la responsabilité du transporteur depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que son fondement puisque sous le régime nouveau, le transporteur ne pourra plus invoquer la plupart des cas exceptés prévus par la convention de 1924. En particulier, il ne pourra plus prétendre s'exonérer en invoquant la faute dans la navigation ou l'administration du navire. Seuls, lui demeurent ouverts, les cas exceptés d'incendie ou, avec des nuances celui d'assistance ou de tentative d'assistance ■

Nouvelles législations

Le recensement général de la population et de l'habitat

Selon un arrêté du chef du gouvernement du 22 avril 2014, fixant la date et les modalités d'exécution du recensement général de la population et de l'habitat de l'année 2014.

Le jour de référence du recensement général de la population et de l'habitat de l'année 2014 est fixé au mercredi 23 avril 2014. Les opérations de dénombrement se dérouleront du 23 avril 2014 au 20 mai 2014 inclus.

Seront recensés, toutes les personnes, quels que soient leur sexe, leur âge et leur nationalité, qui sont présentes le jour du recensement sur le territoire de la République Tunisienne ou en sont temporairement absentes, à l'exception des étrangers membres du corps diplomatique accrédités auprès du gouvernement Tunisien.

Les personnes seront recensées au lieu de leur résidence habituelle, c'est-à-dire au lieu où elles habitent la plus grande partie de l'année, qu'elles soient présentes en ce lieu le jour du recensement ou temporairement absentes.

Sera considérée temporairement absente, toute personne absente de son lieu de résidence, le jour du recensement, depuis une période inférieure à six mois et qui a l'intention d'y retourner.

Le recensement général de la population et de l'habitat permet de déterminer la population légale de chacune des unités territoriales administratives suivant lesquelles est découpé le territoire national à la date du recensement. Art. 6 - La population doit répondre au questionnaire du recensement et déclarer avec exactitude les informations demandées.

Toute personne qui participe à un titre quelconque aux différentes étapes de l'exécution du recensement ou à son exploitation est astreinte au secret professionnel.

Toute personne ne respectant pas ces dispositions ou empêchant les agents recenseurs d'accomplir leurs missions est passible des sanctions prévues par la loi n° 99-32 du 13 avril 1999.

Les services administratifs dépositaires des documents du recensement sont formellement interdits de communiquer les renseignements à des fins de contrôle fiscal, économique ou social.

JORT N°32 DU 22 AVRIL 2014

Rapport

TIC : la Tunisie en mode bas débit

Déconnectée du classement 2013, la Tunisie a été classée, cette année, au 87e rang, sur un total de 148 pays, selon l'indicateur NRI (Global Network Readiness Index). Il s'agit d'un indicateur mis en place par le Forum économique mondial, qui détermine à quel point les pays sont préparés à l'utilisation effective des TIC (technologies de l'information et de la communication) selon des critères préétablis, à savoir les affaires au sens large, le cadre réglementaire et infrastructurel des TIC, le niveau de préparation des trois principaux acteurs (les individus, le secteur privé et le secteur public) à recourir à tirer parti des TIC, ainsi que leur utilisation effective des toutes récentes technologies de l'information et de la communication disponibles. NRI est, de ce fait, un indice de préparation au réseau qui mesure le développement du secteur de la technologie. Il est à souligner que le dernier classement de la Tunisie, selon le NRI publié par le rapport mondial 2009-2010, a été fort éloquent : les pays dans la rive Sud de la Méditerranée et en Afrique et 39e mondial sur total un de 133 pays. En quatre ans, la Tunisie a donc perdu 48 places.

Un rapport-référence En Tunisie c'est l'Iace (Institut arabe des chefs d'entreprises) qui fait office de partenaire du rapport, fournissant l'expertise et les moyens techniques dont il dispose pour recueillir toutes les données économiques requises. Le rapport met en évidence l'absence de progrès dans la réduction de la nouvelle fracture numérique, non seulement en termes de développement des infrastructures de TIC, mais aussi de l'impact économique et social. Malgré l'adoption rapide de la téléphonie mobile, la plupart des économies en développement sont à la traîne des économies avancées dues à des environnements qui ne sont pas suffisamment propices à l'innovation et la compétitivité. D'autre part, le rapport montre les progrès que les pays font pour utiliser pleinement les TIC pour stimuler la productivité, la croissance économique et des emplois de qualité dans le contexte économique actuel.

Enfin, le rapport révèle un seuil apparent d'investissement dans les TIC, les compétences et l'innovation au-delà duquel le retour sur investissement augmente de façon significative.

A rappeler que lorsque le Rapport mondial des technologies de l'information (Global Information Technology Report- GITR) et l'Indice de préparation au réseau (Network Readiness Index - NRI) ont été créés, il y a un peu plus de 13 ans, l'attention des décideurs était focalisée sur la manière de développer des stratégies à même de leur permettre de bénéficier de ce qu'on a appelé « la nouvelle économie ».

C'est-à-dire, une nouvelle façon d'organiser et de gérer l'activité économique basée sur les nouvelles opportunités qu'Internet offre aux affaires