

ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

Commission de l'équipement,
de l'urbanisme, de l'énergie et des
transports terrestres et maritimes

N° 167-2021

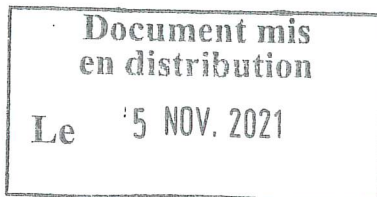
Papeete, le - 5 NOV. 2021

RAPPORT

relatif à un projet de délibération relative à la
dématérialisation dans le cadre du transport maritime
intérieur en Polynésie française,

présenté au nom de la commission de l'équipement, de
l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et
maritimes,

par Mesdames les représentantes Dylma ARO et
Joséphine TEAKAROTU



Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 8146/PR du 13 octobre 2021, le Président de la Polynésie française a transmis aux fins d'examen par l'assemblée de la Polynésie française, un projet de délibération relative à la dématérialisation dans le cadre du transport maritime intérieur en Polynésie française.

Ce projet de texte a pour objet la mise en œuvre de la dématérialisation d'un des documents spécifiques du transport maritime intérieur, le « connaissance », qui matérialise le contrat de transport maritime.

1. Cadre juridique du connaissance

Un contrat de transport maritime est un contrat à titre onéreux par lequel un transporteur s'engage à acheminer une marchandise d'un point à un autre en contrepartie du paiement par un chargeur d'un fret déterminé.

Ce contrat de transport est matérialisé par un document, le « connaissance ».

En Polynésie française, celui-ci est encadré juridiquement par les titres II de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 modifiée¹ et du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 modifiée².

Le connaissance est ainsi délivré par le transporteur, sur demande du chargeur (art. 18 de la loi du 18 juin 1966 précitée), et porte les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer ainsi que le fret à payer (art. 33 du décret du 31 décembre 1966 précité).

Le connaissance remplit plusieurs fonctions essentielles :

- il est la preuve de l'existence d'un contrat de transport maritime entre un chargeur et un transporteur pour l'acheminement de marchandises et matérialise l'exécution de ce contrat ;

- il vaut présomption de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites (art. 18 de la loi précitée).

¹ Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 modifiée sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes

² Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 modifiée sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes

Le connaissement vaut alors accusé-réception de la marchandise par le transporteur qui en reconnaît la prise en charge. À ce titre, le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise de la prise en charge jusqu'à la livraison (art. 27 de la loi précitée), sauf cas spécifiques (incendie, grèves, fautes du chargeur, vices cachés du navire, etc.).

- il constitue également un titre représentatif des marchandises embarquées au regard des inscriptions qu'il comporte (désignation des marchandises, poids, dimensions, etc.) ;

- il autorise la personne désignée en qualité du destinataire, en tant qu'endossataire ou porteur du document à exercer le droit d'obtenir la livraison de la marchandise au titre du contrat de transport, impliquant que le connaissement doit être présenté ou remis au transporteur au moment de la livraison.

Le transporteur est ainsi tenu de livrer les marchandises décrites au connaissement aux seules personnes habilitées à demander leur livraison.

Sur ce point, une distinction peut être opérée entre le connaissement négociable et le connaissement non-négociable :

- le connaissement négociable est un titre qui peut être à ordre (le dernier endossataire du connaissement est seul habilité à exiger la livraison de la marchandise) ou au porteur (seule peut réclamer la marchandise la personne qui est le porteur du connaissement). Dans ce dernier cas, la marchandise est livrée par remise de l'original du connaissement de la main à la main.

- le connaissement non-négociable (comme le connaissement nominatif) implique que les marchandises doivent être livrées seulement à la personne désignée nommément comme destinataire dans le connaissement. Le connaissement nominatif indique le nom de la personne qui peut se faire livrer la marchandise à destination (art. 49 du décret).

Chaque connaissement doit être établi en deux originaux au moins : un pour le chargeur et l'autre pour le capitaine (art. 37 du décret précité). Dans la pratique, les connaissements sont établis jusqu'à 7 exemplaires pour assurer l'information de plusieurs autorités. Ce sont ainsi plus de 700 000 connaissements qui sont émis annuellement.

En conséquence, la dématérialisation des connaissements permettra de simplifier et fluidifier les échanges et les démarches des usagers du transport maritime intérieur.

2. Le téléservice « REVATUA »

Afin de mettre en œuvre la dématérialisation des procédures, la construction d'un téléservice, dénommé REVATUA, a été réalisée conjointement par le service de l'informatique de la Polynésie française (SIPF) et la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM), afin de gérer certains documents du transport maritime intérieur, dont notamment les connaissements maritimes, les plannings prévisionnels ainsi que les passages des navires.

L'objectif de ce téléservice est de simplifier l'établissement, la transmission et le suivi de certains documents du transport maritime intérieur, en supprimant le recours au support papier, et en limitant au mieux les déplacements des différents intervenants.

Le téléservice REVATUA permettra de transmettre et de mettre à jour automatiquement les données afférentes au transport maritime, évitant ainsi le dépôt des documents aux autorités, l'enregistrement, le traitement et le classement des dossiers papiers, mais aussi, à terme, un échange d'informations plus rapide avec les diverses autorités qui le souhaiteraient.

Mis en production le 18 janvier 2021, il s'agit d'un outil supplémentaire au service du développement durable du transport maritime interinsulaire.

Actuellement, huit armateurs représentant onze navires saisissent les plannings prévisionnels de leurs voyages, dont six ont commencé à valider des connaissements dématérialisés, et dix-neuf chargeurs y sont inscrits. Un armateur est particulièrement avancé dans l'utilisation du téléservice REVATUA, avec plus de 153 000 connaissements.

Ce téléservice permettra aux chargeurs de marchandises d'injecter ou de saisir directement leur demande de connaissement, de suivre l'état de leur demande ainsi que l'acheminement de la marchandise à destination.

3. Le projet de délibération

La loi du 18 juin 1966 et le décret du 31 décembre 1966 précités ne donnent aucune précision sur le support des connaissements. Seule existe l'obligation de délivrer un connaissance lorsqu'un chargeur le demande.

Le présent projet de texte a donc pour objet la mise en œuvre de la dématérialisation du connaissance.

L'**article 1^{er}** du projet de texte définit :

- le transport maritime intérieur, qui s'entend du transport de personnes, de biens ou de marchandises à l'intérieur de la Polynésie française ;
- le contrat de transport de marchandises, qui est, comme évoqué, un contrat à titre onéreux conclu entre un transporteur et un chargeur pour l'acheminement d'une marchandise déterminée.

L'**article 2** inscrit la possibilité de dématérialiser le connaissance, dans le respect des dispositions de la loi du pays n° 2017-30 du 2 novembre 2017 relative à la dématérialisation des actes des autorités administratives et aux téléservices.

Les **articles 3 et 4** prévoient quant à eux de modifier le décret du 31 décembre 1966 précité pour une mise en œuvre adéquate de la dématérialisation de ce document.

En premier lieu, l'article 37 du décret, qui pose l'obligation d'établir au moins deux originaux du connaissance, est complété par une disposition dérogatoire. Il dispose ainsi que le connaissance dématérialisé est « *établi en un seul original, daté, signé électroniquement par le transporteur ou son représentant, et accessible aux parties au contrat de transport de marchandises* ».

En second lieu, l'article 50 du décret, qui énonce la preuve de la livraison par la remise d'un original du connaissance, est également complété d'une disposition dérogatoire selon laquelle : « *Lorsque le connaissance a été délivré sous forme dématérialisée, la preuve de la livraison est établie par tout moyen.* ». L'établissement de cette preuve peut alors se faire par la présentation sur support électronique de l'original du connaissance dématérialisé.

Cette méthode permet de rendre accessible en permanence l'original du connaissance. Les exigences quant à la légalité des livraisons sont en outre garanties.³

Un arrêté pris en conseil des ministres fixera les conditions et les modalités de cette dématérialisation.

Il détaillera notamment l'objet du téléservice REVATUA, ses finalités et ses fonctions.

Il fixera les règles de sécurité et de fonctionnement du téléservice conformément aux dispositions de la loi du pays n° 2017-30 du 2 novembre 2017 précité et aux textes pris pour son application. Il énoncera les modalités de création du connaissance dématérialisé, l'identification et la durée de conservation des données personnelles ainsi que l'identification des destinataires des données personnelles.

4. Les travaux en commission

Le projet de délibération a été examiné par la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes le 3 novembre 2021.

À cette occasion, les apports essentiels qu'apportera le téléservice Revatua dans la gestion des connaissements ont été évoqués :

- une saisie unique pour un connaissance donné et un gain de temps ;
- un unique envoi des documents numérisés à l'ensemble des opérateurs ;

³ *Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 19 juin 2007 : Sauf convention contraire, il résulte de l'application de l'article 1147 du Code civil et des articles 49 et 50 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, que le transporteur maritime ne peut livrer la marchandise que sur présentation de l'original du connaissance, même lorsque celui-ci est à personne dénommée et dépourvu de la mention à ordre*

- dans la mesure où les plannings seront saisis en ligne, une meilleure prévention de conflits des navires ;
- une visibilité en temps réel des plannings et du traitement des connaissements ;
- des statistiques plus fiables et immédiates.

Dans une perspective d'innovation, la conception de Revatua s'est réalisée en associant le secteur privé pour adapter les besoins des utilisateurs. Il a ainsi été demandé à des armateurs et à des chargeurs d'être « bêta-testeurs » et à ce titre, de tester chaque fonctionnalité du système. Cette innovation se matérialise également par l'utilisation de signatures électroniques des connaissements, de QR Codes permettant une traçabilité des marchandises et de tablettes numériques dédiées.

L'infrastructure numérique ouverte dont dispose Revatua, reposant sur une interface de programmation d'applications (« A.P.I »), permettra le développement d'autres applications spécifiques aux besoins des opérateurs (facturation, paiements en ligne, etc.) et une synergie avec d'autres projets (gestion des escales, douanes, services administratifs, etc.). Cette interface donne par ailleurs la possibilité aux opérateurs de créer des passerelles entre leurs propres programmes informatiques de gestion des données et Revatua.

* * * * *

À l'issue des débats, le projet de délibération relative à la dématérialisation dans le cadre du transport maritime intérieur en Polynésie française a recueilli un vote favorable unanime des membres de la commission.

En conséquence, la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes propose à l'assemblée de la Polynésie française d'adopter le projet de délibération ci-joint.

LES RAPPORTEURES

Dylma ARO

Joséphine TEAKAROTU

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

NOR : DAM2122191DL-4

DÉLIBÉRATION N° 2021-121/APF

DU 25 NOVEMBRE 2021

relative à la dématérialisation dans le cadre du
transport maritime intérieur en Polynésie française

L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 23-2018 APF/SG du 18 mai 2018 portant proclamation du Président de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 650 PR du 23 mai 2018 modifié portant nomination du Vice-Président et des Ministres du gouvernement de la Polynésie française, et déterminant leurs fonctions ;

Vu la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 modifiée sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes ;

Vu le décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 modifié sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes ;

Vu la délibération n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien ;

Vu la loi du pays n° 2017-30 du 2 novembre 2017 relative à la dématérialisation des actes des autorités administratives et aux téléservices ;

Vu la délibération n° 2017-124 APF du 14 décembre 2017 relative à la licence d'exploitation et aux obligations de service public dans le transport maritime interinsulaire ;

Vu l'arrêté n° 2043 CM du 18 octobre 2018 relatif à la dématérialisation des actes des autorités administratives et aux téléservices ;

Vu l'arrêté n° 2263 CM du 13 octobre 2021 soumettant un projet de délibération à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu la lettre n° 2603/2021/APF/SG du 5 novembre 2021 portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu le rapport n° 167-2021 du 5 novembre 2021 de la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes ;

Considérant les nécessités de dématérialisation des connaissements et de simplification des procédures ainsi que d'optimisation des transferts d'information entre les intervenants publics et privés dans le cadre du transport maritime intérieur ;

Dans sa séance du 25 novembre 2021 ;

A D O P T E :

Article 1^{er}.- Définitions

Pour l'application de la présente délibération et des textes pris pour son application, on entend par :

Transport maritime intérieur : transport de personnes, de biens ou de marchandises à l'intérieur de la Polynésie française au sens de la réglementation en vigueur afférente à ce type de transport ;

Contrat de transport de marchandises : contrat à titre onéreux conclu entre un transporteur et un chargeur pour l'acheminement d'une marchandise déterminée, tel que défini par la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 modifiée sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

CHAPITRE I - PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article 2.- Dans le cadre du transport maritime intérieur, le document écrit dénommé « connaissance », prévu par les dispositions du Titre II de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 modifiée sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 modifié sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, peut être dématérialisé.

Outre les dispositions de la présente délibération et des textes pris pour son application, la dématérialisation du connaissance est régie par les dispositions de la loi du pays n° 2017-30 du 2 novembre 2017 relative à la dématérialisation des actes des autorités administratives et aux téléservices, et les textes pris pour son application.

Afin d'assurer une mise en œuvre adéquate de la dématérialisation des connaissances, et dans la limite de ce qui est strictement nécessaire et proportionné à cet objectif, un arrêté pris en conseil des ministres fixe les conditions ainsi que les modalités de la dématérialisation des connaissances dans le respect des dispositions du Titre II de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 et du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 modifiés précités.

Article 3.- Après le 3^{ème} alinéa de l'article 37 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, il est inséré un alinéa rédigé comme suit : « *Par dérogation aux alinéas précédents, le connaissance dématérialisé est établi en un seul original, daté, signé électroniquement par le transporteur ou son représentant, et accessible aux parties au contrat de transport de marchandises* ».

Article 4.- Après le 2^{ème} alinéa de l'article 50 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, il est inséré un alinéa rédigé comme suit : « *Lorsque le connaissance a été délivré sous forme dématérialisée, la preuve de la livraison est établie par tout moyen* ».

CHAPITRE II - DISPOSITIONS FINALES

Article 5.- Les dispositions de la présente délibération entrent en vigueur à compter de la date d'entrée en vigueur des dispositions réglementaires prises pour son application et au plus tard le premier jour du troisième mois suivant sa publication au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Article 6.- Le Président de la Polynésie française est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au *Journal officiel* de la Polynésie française.

La secrétaire,


Béatrice LUCAS

Le Président,


Gaston TONG SANG