

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 décembre 1979

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense
et des Forces armées (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ
PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation de la
**Convention sur la limitation de la responsabilité en matière
de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976,**

Par M. Jacques MÉNARD,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Jacques Ménard, Emile Didier, Antoine Andrieux, Georges Repiquet, vice-présidents ; Jacques Genton, Serge Boucheny, Philippe Machefer, Francis Palmero, secrétaires ; Michel d'Aillieres, Gilbert Belin, Jean-Benoît Mousseaux, André Bettencourt, Eugène Bonnet, Charles Bosson, Raymond Bourguin, Louis Brives, Jacques Chaumont, Georges Constant, Gilbert Deveze, François Dubanchet, Louis de la Forest, Jean Garcia, Lucien Gautier, Alfred Gerin, Marcel Henry, Louis Jung, Max Lejeune, Louis Le Montagner, Louis Longueue, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Jean Mercier, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Jean Périder, Mme Rolande Perlican, MM. Edgard Pisani, Robert Pontillon, Roger Poudousson, Eugene Romaine, Abel Sempé, Edouard Soldani, Georges Spedale, Jean-Louis Vigier, Albert Voilquin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale : 6^e législ. : 932, 1120 et In-8° 250.

Sénat : 103 (1979-1980).

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction. — Les conditions d'élaboration de la Convention de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ..	3
Analyse de la Convention	5
a) Les limitations de responsabilité	6
b) Les montants prévus par la Convention permettent une indemnisation satisfaisante des victimes	6
c) L'unité de compte retenue pour le calcul des indemnisations.....	6
Conclusions de la commission	7

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi, qui nous est soumis, tend à l'approbation de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Cette Convention, signée à Londres le 19 novembre 1976, est destinée à remplacer la Convention de 1957 dont les dispositions n'étaient plus adaptées à la situation présente.

Une conférence diplomatique convoquée par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime a donc élaboré le texte qui nous est soumis et qui porte essentiellement sur une revalorisation substantielle des plafonds de limitation de responsabilité encourue par les propriétaires de navires de mer pour l'ensemble des créances du chef de dommages matériels et de dommages corporels nées d'un même événement.

Le principe de la limitation de responsabilité des armateurs a toujours été admis en droit maritime tant pour des raisons historiques (ordonnance de 1681 sur la marine, prise à l'initiative de Colbert, prévoyait que la responsabilité de l'armateur était éteinte par l'abandon du navire et du fret) que pour des raisons pratiques (les charges d'assurances maritimes doivent rester supportables pour les transporteurs maritimes).

Il n'en reste pas moins que cette limitation de responsabilité est un privilège consenti aux armateurs au détriment des victimes d'un accident de la navigation qui ne sont indemnisées qu'en partie pour les dommages subis et parfois d'une façon dérisoire.

Le cas le plus typique est celui du navire battant pavillon de la République démocratique allemande, le *Bohlen*, qui s'est échoué le 14 octobre 1976 au large de l'île de Sein. Le préjudice subi par l'Etat français s'est monté à 167 millions de francs : l'indemnisation versée en application de la Convention de 1957 n'a été que de 2 900 000 F auxquels se sont ajoutés 3 900 000 F au titre de l'accord Tovalop (accord privé conclu entre les grandes compagnies qui prévoit une indemnisation égale à 160 dollars par tonneau de jauge brut).

Dans ce cas particulier, l'indemnisation n'a donc couvert que 4 % du préjudice.

Il convient toutefois de remarquer que pour les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures, une convention spéciale a été conclue, en 1969, qui prévoit une indemnisation plus large. C'est parce que la République démocratique allemande n'avait pas signé cette dernière convention que l'indemnisation a été calculée sur les critères restrictifs de la Convention de Bruxelles de 1957.

L'article 3 de la nouvelle Convention de Londres, qui fait l'objet de notre rapport, stipule que ses règles ne s'appliquent pas aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale du 29 novembre 1969. On peut penser toutefois que, comme pour le cas du *Böhlen*, la convention de Londres jouerait au cas où le navire pollueur aurait la nationalité d'un Etat non signataire de la Convention spécifique de 1969.

La nouvelle convention ne s'applique pas non plus aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire.

∴

Adoptée par 34 voix et 6 abstentions dont celle de la France, le 19 novembre 1976 à Londres, la nouvelle Convention n'a été signée que par huit Etats et aucun ne l'a encore ratifiée. Ces huit Etats sont la Grande-Bretagne, l'Espagne, la République fédérale d'Allemagne, la Suède, la France, la Norvège, le Danemark et la Finlande. Elle n'entrera en vigueur que lorsque douze Etats l'auront ratifiée ce qui, selon le Ministère des Transports, devrait prendre au moins cinq ou six années.

Il convient de rappeler que la Convention de Bruxelles de 1957, que remplace la Convention de Londres, n'est entrée en vigueur qu'en 1968, c'est-à-dire onze ans après sa conclusion.

Analyse de la Convention.

Nous examinerons d'abord les dispositions concernant les limitations de responsabilité avant de voir dans quelles mesures les montants prévus permettent une indemnisation satisfaisante des victimes tout en maintenant le principe d'une limitation des charges d'assurance maritime.

Dans son *chapitre premier*, la Convention traite du droit à limitation. Il détermine notamment, dans son article premier, les personnes en droit de limiter leurs responsabilités qui sont, outre les propriétaires de navires et les assistants, c'est-à-dire toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance et de sauvetage, l'assureur qui est en droit de se prévaloir de la limitation au même titre que l'assuré lui-même.

L'article 2 énumère les créances soumises à la limitation.

L'article 3 précise les créances exclues de la limitation : en plus de celles résultant des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les dommages nucléaires dont nous avons parlé dans notre introduction, figurent les créances du chef d'assistance de sauvetage ou de contribution en avaries communes.

L'article 4 prévoit en outre que la limitation de responsabilité ne peut jouer s'il est prouvé que le dommage résulte du fait de la personne responsable commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Les conditions mises à la suppression de la limitation sont telles qu'un pareil cas ne se présentera pratiquement jamais. Cette disposition a été adoptée à l'encontre de l'avis de la délégation française qui aurait souhaité que la faute du capitaine puisse, sous certaines conditions, permettre la mise en jeu intégrale de la responsabilité de l'armateur.

Le *chapitre II* de la Convention fixe les limites de la responsabilité et détermine les chiffres d'indemnisation qui sont retenus, d'une part, pour les créances pour mort ou lésions corporelles et, d'autre part, pour les créanciers de toutes les autres créances.

Nous ne donnerons pas le détail de tous les chiffres qui figurent à l'article 6 de la Convention et qui varient en fonction de l'importance des navires. Par rapport à la Convention de 1957, la revalorisation des indemnités est obtenue, dans la plupart des cas, par

une majoration significative de la limitation de responsabilité. Le montant de l'indemnité sera quatre fois supérieur au montant prévu par la Convention de 1957 pour les navires de petit tonnage : l'accroissement n'est jamais inférieur à deux pour les plus gros navires.

L'indemnisation des passagers est fixée à l'article 7 : dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à 46 666 unités de compte (1), avec toutefois un plafond de 25 millions de D. T. S. correspondant à 536 passagers.

L'unité de compte retenue dans la Convention de Londres est, pour les pays membres du F. M. I., le Droit de Tirage Spécial ; celui-ci se substitue ainsi au montant évalué en franc Poincaré qui, correspondant à un poids d'or donné, n'a plus de valeur définie de manière officielle en raison de l'évolution récente du système monétaire international. Cependant, l'unité monétaire restera le franc Poincaré pour les pays non membres du F. M. I.

En ce qui concerne l'augmentation des plafonds, il est à noter, comme l'a fait notre collègue à l'Assemblée Nationale, qu'elle ne fait qu'au mieux rattraper l'érosion monétaire qui s'est produite de 1957 à 1976.

La Convention apporte d'incontestables améliorations à la situation des passagers, mais elle ne fait, pour le reste, qu'actualiser le montant prévu par la Convention de 1957.

Le chapitre III de la Convention prévoit la possibilité, pour toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause, de constituer un fonds à concurrence du montant des créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date des événements donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds.

Dans les dispositions finales de la Convention, on peut relever l'article 18 qui permet à un Etat d'effectuer une réserve sur la règle qui soumet à limitation les créances pour avoir renfloué un navire ou pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire ou sa cargaison.

Une telle réserve existait déjà dans la Convention de 1957. Les autres dispositions finales ont trait à la possibilité de dénonciation de la Convention, à la révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire.

1: L'unité de compte ou Droit de Tirage Spécial D.T.S. équivaut à 5,49 F. cours du 3 août 1978). L'indemnisation par passager atteint donc le chiffre de 236 000 F.

Aux termes de l'article 17, la Convention entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle douze Etats l'auront signée sans réserve de ratification, ou auront déposé un instrument approprié de ratification, d'acceptation, d'appréciation ou d'adhésion.

••

Les conditions mises à son entrée en vigueur, de même que le peu d'empressement mis par les Etats à signer et à ratifier cette Convention, permettent de penser qu'elle n'est pas encore prête de voir le jour ainsi que nous l'avons relevé plus haut. Elle constitue cependant un progrès par rapport à la Convention antérieure de 1957, surtout en ce qui concerne l'indemnisation des passagers.

Votre Commission des Affaires étrangères vous demande d'adopter le projet de loi qui nous est soumis.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale)

Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, dont le texte est annexé à la présente loi (1).

(1) Voir le texte annexé au n° 103/1979-1980 du Sénat.