

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 avril 1979.

PROJET DE LOI

modifiant les articles 22, 28 et 30 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes,

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. RAYMOND BARRE,

Premier Ministre,

PAR M. JOËL LE THEULE,

Ministre des Transports.

(Renvoyé à la Commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une Commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

1. Les règles internationales régissant les contrats de transports maritimes de marchandises ont été fixées par la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance en date du 25 août 1924.

La loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes est inspirée, comme sa devancière, la loi du 2 avril 1936, des principes posés par la Convention de 1924.

Ainsi la France s'est-elle toujours efforcée de prendre, dans sa législation interne, des dispositions qui se rapprochent du régime international en matière de transport maritime de marchandises.

2. Ce régime a subi des modifications lors de l'adoption du Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968, que la France a ratifié le 10 mars 1977, conformément à la loi d'autorisation n° 72-602 du 5 juillet 1972, ce protocole est entré en vigueur le 23 juin 1977. Il a un double objet : il modifie, d'une part, le domaine d'application de la Convention, d'autre part, les montants et le mode de calcul de la réparation due par le transporteur pour les pertes ou dommages subis par les marchandises.

3. Il n'est pas nécessaire de modifier la loi de 1966 sur le premier de ces deux points. Le champ d'application de la loi française est compatible avec celui du Protocole de 1968.

Par contre, le système de calcul de la limitation de responsabilité retenu par la loi du 18 juin 1966, identique à celui retenu dans la Convention de 1924, n'est plus compatible avec celui adopté dans le Protocole de 1968.

En effet, la Convention de 1924 a retenu un système de calcul sur la base du colis ou de l'unité. La loi du 18 juin 1966 introduisit ce principe dans son article 28, renvoyant au décret n° 67-268 du 23 mars 1967 le soin de fixer le montant.

Le Protocole de 1968 a adopté un double système de calcul, le plafond de la réparation est fixé soit à 10 000 F Poincaré par colis ou unité, soit à 30 F Poincaré par kilogramme, la limite la plus élevée étant applicable.

Il est donc nécessaire de modifier la loi française, de façon à harmoniser les règles de calcul de la limitation de responsabilité applicables aux transports maritimes purement nationaux régies par la loi française avec celles désormais applicables en vertu du Protocole de 1968 aux transports internationaux.

4. A cet effet, il est proposé de modifier l'article 28 de la loi du 18 juin 1966. Plutôt que d'adopter purement et simplement dans la loi le double système de calcul prévu dans le Protocole de Bruxelles de 1968, il convient d'énoncer simplement le principe de la limitation de responsabilité, qui relève seul du domaine législatif, et de renvoyer au décret pour préciser les modalités de calcul de cette limitation.

Cette manière de procéder, qui respecte le partage des domaines législatif et réglementaire, aura, en outre, l'avantage de ne pas entraîner de nouvelles modifications de la loi dans

l'hypothèse où, au plan international, serait adopté un nouveau système de calcul de la limitation de responsabilité du transporteur maritime. Cette éventualité doit d'autant moins être écartée qu'une nouvelle convention internationale modifiant l'ensemble de la Convention de 1924 a été adoptée à Hambourg le 31 mars 1978.

5. Il a paru utile, en outre, d'introduire dans notre législation une disposition figurant dans le Protocole de 1968 et visant à faire bénéficier le préposé du transporteur qui serait mis en cause des exonérations et limitations de responsabilité, dont peut se prévaloir le transporteur. Il est toutefois précisé que l'ensemble des montants de réparation qui serait mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne pourra pas dépasser le montant de la limitation du transporteur tel que prévu par la loi et déterminé par le décret d'application.

6. Enfin, à l'occasion de la modification de la loi du 18 juin 1966, il apparaît utile de modifier son article 22 relatif à l'interdiction de l'arrimage des marchandises en pontée.

Cette interdiction est de moins en moins compatible avec l'évolution technique du transport maritime qui fait de plus en plus appel à la conteneurisation.

Il devient donc nécessaire de modifier les dispositions de l'article 22 de la loi du 18 juin 1966 de sorte que le transporteur puisse arrimer des conteneurs en pontée sans être obligé de passer dans tous les cas par la procédure de l'autorisation du chargeur.

Les transporteurs français pourront ainsi bénéficier des avantages techniques de la conteneurisation.

Les dispositions de l'article 22 doivent donc être complétées par un second alinéa qui prévoit que le consentement du chargeur en vue de l'arrimage en pontée est supposé donné en cas de changement de conteneurs.

7. De plus, cette modification entraîne nécessairement le remaniement de l'article 30 de la loi qui autorise les clauses dérogatoires de responsabilité du transporteur en cas d'arrimage des marchandises en pontée.

Cette disposition est justifiée dans l'hypothèse d'un transport par des moyens classiques. Le chargeur donne l'autorisation d'arrimer ses marchandises en pontée, par exemple du fait de leur volume particulier ou du fait de leur nature. Dans ce cas le transporteur peut prévoir une limitation particulière de sa responsabilité à l'égard du chargeur.

Par contre, en ce qui concerne les conteneurs, l'autorisation supposée donnée par le chargeur d'arrimer ces colis en pontée ne doit pas permettre à l'armateur d'introduire de telles clauses particulières de limitation de responsabilité qui ne se justifient plus, le type d'arrimage considéré devenant le moyen technique normal et non plus exceptionnel de charger les marchandises.

De plus, l'autorisation explicite du chargeur n'étant plus nécessaire à chaque chargement, mais étant supposée donnée par lui, celui-ci n'a plus aucun contrôle du mode d'arrimage retenu. Il ne doit donc pas subir des clauses dérogatoires de responsabilité qui seraient exorbitantes du droit commun.

Les dispositions de l'article 30 de la loi sont donc simplement complétées par les mots : « sauf en ce qui concerne les conteneurs ».

Tels sont les différents objets du présent projet de loi.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Transports,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre des Transports qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

L'article 22 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes est complété par un deuxième alinéa qui dispose :

« Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur. »

Art. 2.

L'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes est remplacé par les dispositions suivantes :

« La responsabilité du transporteur ne peut dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, une somme dont le montant est calculé dans des conditions fixées par décret.

« Il n'en est autrement que :

« a) en cas de dol du transporteur ;

« b) en cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Pareille déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

« Le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de l'article 27 et du présent article.

« Il n'en est autrement qu'en cas de dol du préposé.

« Lorsque la responsabilité est limitée conformément à l'alinéa premier du présent article, l'ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser la somme prévue audit alinéa. »

Art. 3.

L'article 30 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes est complété par les mots :
« sauf en ce qui concerne les conteneurs ».

Art. 4.

La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer ainsi qu'à la collectivité territoriale de Mayotte.

Fait à Paris, le 5 avril 1979.

Signé : RAYMOND BARRE.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre des Transports,

Signé : JOËL LE THEULE.