

N° 453
—
SÉNAT

TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1985-1986

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 juillet 1986.

PROJET DE LOI

*modifiant la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les **contrats d'affrètement et de transports maritimes** modifiée par la loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979.*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Jacques CHIRAC,

Premier ministre,

par M. Ambroise GUELLEC,

secrétaire d'Etat à la mer.

(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.)

Transports maritimes. — *Affrètement - Connaissance - Limites de responsabilité.*

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les contrats de transport maritime de marchandises sont régis, en droit français, par deux textes : la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, qui s'applique à la grande majorité des transports internationaux et la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, qui régit les transports effectués sur les relations maritimes proprement françaises et les transports internationaux, ayant un élément de rattachement à la loi française et non soumis, par ailleurs, à la convention de 1924.

Cette convention a fait l'objet de modifications importantes, insérées dans le protocole du 23 février 1968, texte qui a été ratifié par la France et rendu applicable en France par le décret de publication n° 77-809 du 8 juillet 1977.

L'entrée en vigueur pour la France du protocole de 1968 a entraîné la modification de la loi du 18 juin 1966 en vue d'en harmoniser les dispositions avec celles du protocole. Cependant, cette harmonisation, qui a été opérée par la loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979, n'a pas été complète ; le présent projet de loi vise à remédier à cette situation.

1. Modification de l'article 18 de la loi de 1966.

L'article 18 de la loi de 1966 prévoit simplement que le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissance.

Il est proposé de compléter les dispositions de cet article :

a) D'une part, par celles figurant déjà dans le texte initial de la convention de 1924, relatives à la force probante du connaissance délivré au chargeur, dès lors que le connaissance comporte au

minimum les indications mentionnées à l'article 3-3°(indications fournies par le chargeur lui-même) et ne contient pas de réserves (ou contient des réserves inopérantes). Un tel connaissance vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

Certes, cette règle est donnée, indirectement, à l'article 19 de la loi de 1966 ; il semble néanmoins préférable qu'elle le soit expressément, ne serait-ce que pour rapprocher le texte de la loi de 1966 de celui de la convention de 1924.

b) D'autre part, par les dispositions ajoutées par le protocole de 1968 à l'article 3-4° de la convention de 1924, et relatives à la force probante du connaissance à l'égard d'un tiers de bonne foi.

En effet, si le connaissance fait foi, à l'égard du chargeur, du chargement tel qu'il s'y trouve décrit, c'est seulement une présomption simple, qui souffre la preuve contraire, de part et d'autre. Par contre, à l'égard du tiers porteur du connaissance, le connaissance net (sans réserves légitimes) fait preuve absolue de ses énonciations relatives à la marchandise. Le transporteur ne peut pas se prévaloir contre le tiers porteur du connaissance de l'inexactitude de ses mentions.

Cette dernière règle se déduit, indirectement, de l'alinéa 2 de l'article 19 de la loi de 1966. Ici encore, il semble préférable qu'elle soit explicitée, d'autant qu'elle figure à l'article premier, paragraphe 1 du protocole de 1968, qui a modifié le paragraphe 4 de l'article 3 de la convention de 1924. Par ailleurs, le texte ajouté par le protocole de 1968 précise que le tiers ne peut se prévaloir de façon absolue du connaissance que dans la mesure où il est de bonne foi.

2. Modification de l'article 28.

Certaines dispositions du protocole (article 2, supprimant l'article 4 paragraphe 5 de la convention de 1924) relatives à l'évaluation de la réparation due par le transporteur à raison des pertes ou des dommages subis par la marchandise n'ont pas été reprises dans la loi de 1966. Ces dispositions concernent :

- le mode d'évaluation des dommages ou des pertes ;
- la possibilité de fixer, par voie conventionnelle, des montants de réparation supérieurs aux montants constituant la limite de responsabilité du transporteur, quand celui-ci peut invoquer valablement le bénéfice de la limitation.

Les dispositions en question peuvent paraître ressortir au droit commun : il semble néanmoins préférable de les introduire dans la loi française, pour qu'il y ait le moins de différences possible entre la loi interne et la convention internationale.

Ces dispositions du protocole de 1968 sont évaluées en francs Poincaré ; cependant, depuis l'entrée en vigueur au 1^{er} avril 1978 des accords de la Jamaïque de janvier 1976 portant amendement aux statuts du F.M.I., toute référence à l'or dans les accords internationaux est prohibée ; le remplacement du franc Poincaré par les D.T.S. s'effectue sur le fondement suivant : un D.T.S. égale 15 F Poincaré.

Il s'agit dans le présent article d'entériner de façon légale la conversion en D.T.S. des montants de réparation exprimés en francs Poincaré.

Cette conversion figure d'ailleurs dans le protocole adopté à Bruxelles le 21 décembre 1979 portant modification de la convention internationale de 1924 telle qu'amendée par le protocole de 1968. La procédure d'approbation de ce protocole est en cours ; aussi a-t-il paru préférable de mentionner directement dans la loi les montants de limitation de responsabilité du transporteur maritime exprimés en D.T.S. S'agissant d'une simple conversion, cette disposition est immédiatement applicable.

Enfin le bénéfice de la limitation de responsabilité du transporteur maritime ou de son préposé sera écarté dans les cas prévus par le protocole de 1968. C'est ainsi que la faute intentionnelle et la faute inexcusable ont été substituées au dol qui figurait jusqu'alors dans la loi.

L'adoption de ces dispositions rend caduc l'article premier du décret n° 67-268 du 23 mars 1967 modifié par le décret n° 79-1111 du 21 décembre 1979. Celui-ci devra être abrogé par voie réglementaire.

3. Modifications de l'article 32 de la loi de 1966.

A. — Complément à l'alinéa premier de l'article.

L'article 32 de la loi de 1966 traite, en son alinéa premier, des actions contre le transporteur ; il dispose que « toutes actions contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrivent par un an ».

N'ont pas été introduites dans la loi de 1966 les dispositions de l'article 3 du protocole de 1968, qui a ajouté à la convention de 1924 un nouvel article 4 *bis*. Cet article prévoit que « les exonéra-

tions et limitations prévues par la présente convention (celle de 1924 modifiée) sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle ». Or, il s'agit là de dispositions importantes, dont certains litiges récents viennent de démontrer l'intérêt pour le transporteur.

En effet, une jurisprudence classique décide que le destinataire de la marchandise, lorsque son nom ne figure pas au connaissement (cas fréquent du connaissement établi au nom du transitaire), ne peut agir contre le transporteur dans le cadre de la responsabilité contractuelle. Par contre, la même jurisprudence admet que le destinataire puisse agir contre le transporteur, dans le cadre d'une responsabilité délictuelle.

Dans ce cas, le transporteur ne peut invoquer ni les exonérations, ni les limitations prévues par la loi, et qui sont la contre-partie de la responsabilité très lourde qui pèse sur le transporteur.

Pour rétablir l'harmonie entre le régime de droit français et le régime international, et pour rétablir un juste équilibre dans le régime de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises, il est proposé de compléter le libellé de l'article 32 actuel de la loi de 1966 en reprenant, substantiellement, les dispositions du protocole de 1968.

L'adoption d'une telle modification apparaît d'autant plus fondée que le Parlement, par la loi n° 81-348 du 15 avril 1981, a autorisé le Gouvernement français à ratifier la nouvelle Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, adoptée à Hambourg le 30 mars 1978. Or, ce texte contient, au regard des actions contre le transporteur, des dispositions similaires à celles du protocole de 1968. En modifiant la loi de 1966, le droit français se mettrait, par avance, en harmonie avec la convention nouvelle.

B. — Proposition d'un nouvel alinéa, à insérer entre le premier et le deuxième alinéas actuels.

Ce nouvel alinéa est destiné à reprendre les dispositions de l'article 1-2° du protocole, relatives à la possibilité pour les parties à une action contre le transporteur, de prolonger le délai d'un an qui constitue le délai de prescription de l'action, par un accord conclu postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

C. — Modification du deuxième alinéa actuel.

En ce qui concerne les actions récursoires, il est désormais précisé qu'elles peuvent être exercées pendant un délai de trois mois, même après l'expiration de la prescription d'un an ou du délai prorogé conventionnellement.

4. Modification de l'article 40.

La loi du 18 juin 1966 traite de la responsabilité du transporteur maritime dans son titre II, chapitre IV (marchandises) et son titre II, chapitres II et III (passagers et leurs bagages).

En ce qui concerne le transport des passagers, la responsabilité du transporteur maritime est engagée, soit à raison de dommages corporels subis par les passagers (mort ou blessures, art. 38), soit à raison du préjudice résultant du retard apporté dans leur transport (art. 39).

Toutefois, et conformément aux règles générales du droit international maritime privé, la loi de 1966 dispose que la responsabilité du transporteur est limitée à un niveau fixé par le décret (art. 40, 1^{er} alinéa).

Lors de l'élaboration du décret n° 67-268 du 23 mars 1967, portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime, les montants de la réparation due par le transporteur de passagers ont été fixés en exprimant en monnaie nationale les montants de la convention internationale, alors en vigueur pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, adoptée à Bruxelles le 29 avril 1961. Cette convention a été dénoncée par la France en décembre 1976.

La perspective de l'entrée en vigueur, dans un avenir très proche, de la nouvelle Convention internationale de Londres du 19 novembre 1976, relative à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, introduit un nouvel élément d'appréciation des limites de responsabilité du transporteur maritime de passagers.

Bien que la Convention de Londres de 1976 ne traite pas spécifiquement de cette responsabilité, elle fixe cependant une limite globale particulière de responsabilité applicable aux créances nées des dommages corporels subis par les passagers.

L'adoption des montants retenus par la convention de 1976 est d'autant plus concevable :

— que cette convention a, dans l'intérêt des victimes, relevé très sensiblement les limites de responsabilité du transporteur

maritime de passagers (46.666 D.T.S. contre 250.000 FP dans la convention de 1961) ;

— que plusieurs Etats étrangers ont adopté, dans leur législation interne, des montants identiques.

Il est toutefois à remarquer que la convention de 1976 a retenu des montants de limitation de responsabilité exprimés en Droits de tirages spéciaux (D.T.S.). Or, du fait de l'absence de référence à l'or, dans la définition tant du D.T.S. que des monnaies occidentales, il n'existe pas de parité fixe entre le D.T.S. et lesdites monnaies. Dans ces conditions, fixer à un chiffre déterminé en monnaie nationale le montant limite de responsabilité aboutirait, en cas de variation importante du D.T.S. par rapport au franc, à une disparité de traitement entre le passager dont le contrat de transport serait soumis à la loi nationale et celui qui serait transporté sous le régime de la convention internationale.

Il a paru possible de remédier à cette difficulté, en ne fixant pas de limite de responsabilité en francs et en faisant référence, dans le corps de l'article 40 de la loi de 1966, aux montants retenus en D.T.S. par la convention internationale de 1976. Ainsi, l'indemnité maximum qui pourrait être accordée au passager sera calculée sur la base de la contre-valeur, en monnaie nationale du montant fixé en D.T.S. par la convention. L'adoption de cette disposition aurait pour conséquence la disparition pure et simple de l'article 2 du décret n° 67-268 du 23 mars 1967, concernant les réparations pour dommages corporels des passagers.

Il est à noter, par ailleurs, que l'insertion dans l'article 40 de la loi de 1966 de la référence à la convention de 1976 permettra également de régler le problème des réparations dues au titre du retard dans le transport, cas prévu par la loi de 1966, mais non réglé jusqu'ici, pour la raison que la convention de 1961, qui a servi de base à l'élaboration du décret de 1967, ne prévoyait pas de montant de réparation pour le retard.

Enfin, le bénéfice de la limitation de la responsabilité du transporteur maritime de passagers ou de son préposé est désormais écarté dans les cas prévus par la convention de 1976 en cas de faute intentionnelle (et non plus de dol) ou de faute inexcusable.

De cette manière, la loi française reprend exactement les dispositions du droit international.

Il reste entendu que la modification à apporter à l'article 40 de la loi de 1966 n'entrera en vigueur que le jour où entrera en vigueur pour la France la Convention de Londres de 1976. C'est l'objet de l'article 6 du projet de loi.

5. Modification de l'article 42.

Cette modification, d'ordre rédactionnel, permet d'harmoniser la rédaction du présent article avec celle de l'article 32.

6. Modification de l'article 54.

L'article 54 fait référence au décret visé à l'article 28 ; or la nouvelle rédaction de cet article conduit à l'abrogation des dispositions du décret fixant les limites de responsabilité du transporteur maritime, concernant la responsabilité du transporteur de marchandises ; celle-ci est désormais fixée par l'article 28 auquel il convient donc de faire référence.

Néanmoins a été maintenue la référence à ce décret qui continue à fixer les limites de responsabilité pour le transport des bagages et des véhicules de tourisme enregistrés.

7. L'article 6 du projet de loi précise que la modification apportée à l'article 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 entrera en vigueur en même temps que la Convention de Londres du 19 novembre 1976.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du secrétaire d'Etat à la mer,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décrète :

Le présent projet de loi modifiant la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes modifiée par la loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le secrétaire d'Etat à la mer qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Il est ajouté à l'article 18 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes modifiée, un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi. »

Art. 2.

L'article 28 de la loi du 18 juin 1966 modifiée est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 28. — La responsabilité du transporteur est limitée pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés au a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, modifiée par le protocole signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, la limite la plus élevée étant applicable.

« Le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur peuvent toutefois convenir d'une somme supérieure.

« La somme totale due est calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

« La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché, ou, à défaut de l'un et l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

« Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité, prévue au premier et au deuxième alinéas du présent article :

« *a*) s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

« *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, sauf s'il est prouvé que le dommage répond aux conditions fixées au *a*) de l'alinéa précédent.

« Lorsque la responsabilité est limitée conformément aux dispositions du premier ou du deuxième alinéa du présent article, l'ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser les limites prévues auxdits alinéas. »

Art. 3.

L'article 32 de la loi du 18 juin 1966 modifiée est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 32.* — L'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an. Ce délai peut-être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

« Les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus à l'alinéa précédent, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation.

« Quel que soit son fondement, l'action en responsabilité contre le transporteur à raison de pertes ou dommages ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées au présent chapitre. »

Art. 4.

L'article 40 de la loi du 18 juin 1966 modifiée est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 40.* — La réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées à l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976, la limite applicable par passager étant égale au montant qui figure comme base de calcul au 1° dudit article. Pour ce qui concerne les créances résultant d'un retard dans le transport de passagers ou de leurs bagages, la réparation est due par le transporteur dans les limites fixées au *b)* du 1° de l'article 6 de la même convention.

« Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnelles du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. »

Art. 5.

L'article 54 de la loi du 18 juin 1966 modifiée est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 54.* — La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés à l'article 28 et par le décret prévu à l'article 43, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée. »

Art. 6.

Les dispositions de l'article 40 de la loi du 18 juin 1966 telles qu'elles résultent de la présente loi prendront effet le jour de l'entrée en vigueur pour la France de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976.

Fait à Paris, le 11 juillet 1986.

Signé : Jacques CHIRAC.

Par le premier ministre :

Le secrétaire d'Etat à la mer,

Signé : Ambroise GUELLEC.