

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 octobre 1986.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires économiques et du plan (1)  
sur le 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.*

Par M. Josselin de ROHAN,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM Jean François-Poncet, président; Richard Pouille, Marcel Daunay, Robert Laucournet, Jacques Valade, vice-présidents; Serge Mathieu, René Trégouet, Francisque Collomb, Louis Mineiti, secrétaires; MM François Abadie, Maurice Arreckx, Henri Bangou, Bernard Barbier, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roland Bernard, André Bobl, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Louis Caiveau, Robert Calmejane, Paul Caron, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, William Chervy, Auguste Chupin, Jean Colin, Marcel Costes, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Lucien Delmas, Rodolphe Desiré, Georges Dessaigne, Pierre Dumas, Audre Duroméa, Jean Faure, Philippe François, Roland Grimaldi, Rami Herment, Jean Huchon, Bernard Charles Hugo, André Jarret, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Guy de La Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, Paul Masson, Louis Mercier, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, André Pourny, Claude Prouvoeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Jean-Marie Rausch, Michel Rigou, Jean Roger, Josselin de Rohan, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir le numéro :

Sénat : 453 (1986-1987).

---

Transports maritimes.

## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>EXPOSE GENERAL</b> .....	<b>3</b>
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	<b>5</b>
<b>Article premier</b> : Portée juridique du connaissance.....	<b>5</b>
<b>Article 2</b> : Limitation de la responsabilité du transporteur.....	<b>6</b>
<b>Article 3</b> : Délais et portée des actions engagées contre le transporteur.....	<b>9</b>
<b>Article 4</b> : Limitation de la responsabilité des transporteurs de passagers.....	<b>10</b>
<b>Article 5</b> : Responsabilité des entrepreneurs de manutention.....	<b>12</b>
<b>Article 6</b> : Entrée en vigueur des dispositions de l'article 40 .....	<b>13</b>
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	<b>14</b>

## EXPOSE GENERAL

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi a pour objet d'harmoniser les règles applicables aux transports maritimes français en matière de contrats d'affrètement avec celles qui résultent de la conclusion de plusieurs conventions internationales mais qui n'ont trait qu'aux transports maritimes internationaux auxquels notre pays est parti.

Les contrats internationaux de transport et d'affrètement maritime sont régis par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 portant unification de certaines règles en matière de connaissance. Ce texte a été amendé, d'une part par un protocole du 23 février 1968 - dont la ratification a été autorisée par la loi n° 72-602 du 5 juillet 1972 - et, d'autre part, par un second protocole du 21 décembre 1979, lui-même entériné par la loi n° 86-798 du 3 juillet 1986.

A l'opposé, la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 dispose des contrats de transport et d'affrètement qui n'entrent pas dans le champ d'application de la Convention de Bruxelles, c'est-à-dire pour l'essentiel des transports entre ports français.

Le texte initial de cette loi reprenait déjà plusieurs dispositions de la Convention du 25 août 1924 ; il a été une première fois modifié par la loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979 qui a permis d'y incorporer certains des éléments du protocole du 23 février 1968 - en particulier afin de prendre en considération le développement des transports par conteneurs.

Le projet de loi qui nous est soumis vise à poursuivre cette mise en parallèle des règles qui régissent respectivement les transports maritimes internationaux et les transports maritimes français.

Ces ajustements concernent la portée juridique des connaissements, le régime de responsabilité des transporteurs

et les modalités d'évaluation des dommages. Ils sont détaillés dans l'examen des articles qui suit.

Mais avant d'aborder le détail du dispositif du projet, votre Commission souhaite présenter une observation de principe. Sans être hostile, bien au contraire, à l'unification des droits que propose le texte, elle s'interroge sur les mécanismes juridiques choisis à cette occasion.

En effet, il est demandé au Parlement d'introduire dans la loi des dispositions d'une convention signée il y a plus de 60 ans, de faire de même pour certains éléments de ses deux protocoles modificatifs, mais également de se référer à des articles d'une convention qui, pour ne pas encore être entrée en vigueur, fait partie de ce que les juristes qualifient de droit international émergent - il s'agit de la convention internationale de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.

Certes, l'entrée en vigueur de l'article du projet de loi qui se greffe sur cette convention est elle-même reportée au jour de la prochaine prise d'effet pour la France de ladite convention - en principe au 1er décembre prochain. Mais sans méconnaître les difficultés qu'il peut y avoir à ajuster le droit international et le droit interne, votre Commission s'étonne de la complexité et s'interroge sur le bien-fondé d'une procédure qui aboutit à se référer en droit français à des dispositions calquées sur le droit international tant même que celles-ci soient entrées en application dans le domaine qui leur est propre.

## EXAMEN DES ARTICLES

### **Article premier**

#### **Portée juridique du connaissement**

L'article premier a pour objet de compléter l'article 18 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966.

Dans sa rédaction initiale, cette disposition prévoyait "que le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement".

En matière maritime, le connaissement est le document qui matérialise la réception d'une marchandise à bord d'un navire et en donne le descriptif.

Il remplit en droit maritime une fonction complexe puisqu'il est tout à la fois la preuve écrite du contrat passé entre le chargeur et le transporteur, le reçu de la réception des marchandises par le commandant du navire, sert de pièce justificative pour réclamer la marchandise parvenue à bon port et constitue également un document douanier.

Il est proposé de préciser la portée juridique du connaissement en complétant l'article 18 par :

- des dispositions figurant dans le texte initial de la convention de 1924 qui établissent que le connaissement vaut présomption de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, sauf preuve contraire ;

- et par des dispositions qui résultent de l'article premier, paragraphe 1 du protocole de 1968 et qui indiquent que le connaissement détenu par un tiers porteur et de bonne foi constitue la preuve des énonciations relatives à la marchandise transportée.

Votre commission vous propose d'adopter l'article premier, sous le bénéfice d'un amendement de forme.

## Article 2

### Limitation de la responsabilité du transporteur

L'article 2 a pour objet de préciser le régime de responsabilité du transporteur fixé à l'article 28 de la loi du 18 juin 1966. Les dispositions qui nous sont proposées visent :

- à modifier les modes d'évaluation des pertes ou dommages subis par les marchandises ;
- à prévoir la possibilité de fixer par voie de convention des montants de réparation supérieurs aux montants constituant la limite légale de responsabilité du transporteur ;
- et à étendre les cas où le transporteur ne peut se prévaloir d'aucune limitation de responsabilité.

La convention de 1924, elle-même reprise par le protocole de 1968, prévoyait que les dommages étaient évalués en francs Poincaré, c'est-à-dire par référence à l'unité égale à 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

Depuis l'entrée en vigueur, au 1er avril 1978, des accords de la Jamaïque, toute référence à l'or dans les accords internationaux doit être prohibée. Dans ce cadre, le remplacement du franc Poincaré par les droits spéciaux (D.T.S.) s'effectue sur la base d'un D.T.S. pour 15 francs Poincaré.

Ce nouveau mode d'évaluation des pertes ou dommages figure dans le protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979 modifiant de la convention de 1924.

Le premier alinéa de l'article 28 propose de s'y référer en établissant que les limitations de la responsabilité du transporteur s'apprécient au regard du montant fixé au a) du paragraphe 5 de l'article 4 de ladite convention modifiée.

Ce texte dispose qu'"à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme

supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogrammes de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable."

Sur ce point, votre commission vous présente une observation et vous propose deux amendements.

D'une manière générale, elle s'interroge sur le point de savoir si la seule référence au texte visé par le premier alinéa du nouvel article 28 suffit à calculer le quantum de limitation de la responsabilité du transporteur puisqu'il ne définit qu'une unité de compte sans déterminer la valeur de cette unité. Le fait qu'il soit précisé ultérieurement dans la convention visée que les droits de tirage constituent l'unité de compte en question ne semble pas emporter automatiquement l'application de ce système de référence en droit interne.

Par ailleurs, elle vous propose de supprimer à la fin du premier alinéa les termes : "la limite la plus élevée étant applicable", puisque ces termes figurent au a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention visée par ledit alinéa.

Enfin, votre commission souhaite lever une ambiguïté que le deuxième alinéa laisse subsister.

Le Protocole de 1968 prévoit que l'indemnisation est déterminée en fonction du "poids brut des marchandises perdues ou endommagées". Dans certains cas, la quantité de marchandises perdues ou endommagées n'est pas facile à déterminer. Lorsqu'il s'agit d'une aile ou d'une portière de voiture ayant reçu un choc, doit-on calculer le poids endommagé en tenant compte de l'aile ou de la portière ou bien doit-on considérer le poids total de la voiture ? La jurisprudence n'a pas encore dégagé de règles sûres. Certains arrêts de tribunaux belges, pour des dommages causés au cours de transports routiers, en se fondant sur une formulation identique de la CMR (convention internationale pour le transport routier) ont retenu le poids de l'aile endommagé alors que le tribunal de commerce du Havre, dans une décision du 23 avril 1983 a décidé qu' :

"Il est bien évident que le poids brut auquel il est fait référence doit être défini dans les conditions de l'envoi. Ainsi les avaries ayant été causées à des parties de véhicules auxquelles elles étaient intégrées, il convient de retenir que ce sont les véhicules qui ont été endommagés et que c'est le poids brut de ces dernières qu'il convient de retenir comme base de calcul de la limitation par kilogramme."

Cette jurisprudence pourrait comporter des extensions dangereuses et injustifiées contraignant les transporteurs à des réparations pouvant aller manifestement au-delà des dommages subis par la marchandise.

Dans ces conditions, votre commission vous proposera un amendement tendant à limiter les réparations à la charge des transporteurs, à un pourcentage calculé en fonction du poids de la partie endommagée.

La nouvelle rédaction de l'article 28 vise aussi en fonction des apports du protocole de 1968 :

- d'une part, à préciser les bases de référence en fonction desquelles les valeurs des marchandises faisant l'objet de dommages éventuels sont calculées ;
- d'autre part à exclure des cas où le transporteur peut faire valoir sa limitation de responsabilité, les hypothèses de dommages résultant de faute intentionnelle ou de faute inexcusable.

En dernier lieu, l'article 28 établit que le transporteur, son agent et le chargeur peuvent toujours convenir d'une somme supérieure à celle qui limite légalement la responsabilité du transporteur.

Sous réserve de l'observation qu'elle vous présente et des amendements qu'elle propose, votre commission vous demande d'adopter l'article 2.

### Article 3

#### Délais et portée des actions engagées contre le transporteur

L'article 3 modifie la rédaction de l'article 32 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966. Cette modification porte sur deux aspects de cet article.

En premier lieu, il est proposé de compléter le premier alinéa de l'article en y incluant l'article 1-2° du protocole de 1968 qui précise que les parties à une action contre un transporteur ont la possibilité de prolonger le délai d'un an, durée qui constitue le délai de droit commun de prescription de l'action, par un accord conclu postérieurement aux événements qui ont donné lieu à cette action.

Par ailleurs, la nouvelle rédaction de l'article 32 comporte un troisième alinéa qui a pour but -en concordance avec le protocole de 1968- de limiter les cas où la responsabilité du transporteur peut être appelée de façon indirecte.

Selon une jurisprudence déjà ancienne, le destinataire de la marchandise ne peut agir contre le transporteur dans le cadre de la responsabilité contractuelle lorsque son nom ne figure pas au connaissement, ce qui est fréquent lorsque les marchandises sont adressées à un transitaire. Mais les mêmes arrêts ont décidé que ce destinataire peut agir dans le cadre d'une recherche en responsabilité délictuelle. Dans cette dernière hypothèse, le transporteur ne peut se prévaloir ni des exonérations, ni des limitations de responsabilités prévues par la loi.

Afin d'harmoniser le régime des transports maritimes internationaux et français, il est prévu que, quel que soit leur fondement, les actions en responsabilité exercées contre un transporteur pour perte ou dommage ne pourront s'appliquer que dans les conditions prévues au chapitre IV de la loi du 18 juin 1966 -et donc en fonction des clauses d'exonération ou de limitation de responsabilité qui y figurent.

Sous réserve d'une modification de forme, votre commission vous propose d'adopter cet article.

#### **Article 4**

##### **Limitation de la responsabilité des transporteurs de passagers**

L'article 4 comporte une nouvelle rédaction de l'article 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966. Cet article, incorporé au titre III, traite de la limitation de la responsabilité des transporteurs de passagers et de bagages.

Actuellement, cette limitation est prévue par un décret (le décret n° 67-268 du 23 mars 1967) qui fixe le maximum de réparations dues par passager à 82.000 francs.

Il est proposé -comme dans le cas des transports de marchandises- de prendre pour unité de compte de ce plafond de responsabilité les droits de tirages spéciaux, sur la base des articles 6 et 7 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 relatifs à la limitation des responsabilités en matière de créance maritime.

Votre Commission ne voit aucune objection de principe à ce transfert de système de référence. Néanmoins, elle présentera deux observations :

- comme il l'a déjà été souligné dans l'exposé général, la Convention que vise la loi n'est pas entrée en application ;

- et comme il l'a également été souligné à l'occasion de l'examen de l'article 2, le fait de faire référence uniquement à une unité de compte, sans donner la valeur de cette unité de compte, pourrait être de nature à introduire une incertitude ou un élément d'ambiguïté que le gouvernement voudra certainement lever.

Enfin, et par coordination avec ce qui est proposé en matière de transport de marchandises, la nouvelle rédaction de l'article 40 prévoit que les transporteurs ne pourront se prévaloir des limitations de responsabilité que cet article

**institue, ni en cas de faute intentionnelle, ni en cas de faute inexcusable.**

**Sous réserve de ces observations et d'un amendement de forme, votre Commission vous propose d'adopter l'article 4.**

## **Article 5**

### **Responsabilité des entrepreneurs de manutention**

L'article 5 modifie l'article 54 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966. Ce texte traite de la limitation de responsabilité des entrepreneurs de manutention en alignant leur régime sur celui, soit des transporteurs de marchandises (art. 28), soit des transporteurs de bagages et de passagers (art. 40).

Jusqu'ici, cette limitation de responsabilité était fixée par décret. Dans la mesure où le décret prévu à l'article 28 a été remplacé par une disposition législative, une coordination est nécessaire.

C'est le but de l'article 5 que votre Commission vous propose d'adopter sous réserve d'un amendement de forme.

## **Article 6**

### **Entrée en vigueur des dispositions de l'article 40**

**Le nouvel article 40, qui résulte de la rédaction proposée à l'article 4 du projet de loi, fait référence à la Convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créance maritime faite à Londres le 19 novembre 1976.**

**Cette Convention n'étant pas entrée en vigueur, il semble opportun de reporter, à la date de prise d'effet de cette Convention, l'harmonisation que le projet entend entreprendre entre les transporteurs français et internationaux.**

**Sous les réserves que votre commission a déjà exprimées plusieurs fois sur une procédure qui institue un curieux porte-à-faux juridique, et d'un amendement de forme, elle vous propose d'adopter cet article 6.**

## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p>Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes modifiée par la loi 79-1103 du 21 décembre 1979.</p>	<p>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</p>	<p>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</p>
.....	.....	.....
	<p>Article premier.</p>	<p>Article premier</p>
	<p>Il est ajoutée à l'article 18 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes modifiée, un nouvel alinea ainsi rédigé :</p>	<p>Il est ajoutée à l'article 18 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 .. .. rédigé</p>
<p><i>Art. 18. - Le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement.</i></p>	<p><i>- Ce document vaut présomption, vaut 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.</i></p>	<p>Alinea sans modification.</p>
.....	.....	.....
<p><i>Art. 27. - Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :</i></p>		
<p><i>a) De l'innavigabilité du navire sauf au transporteur à établir qu'il a satisfait aux obligations énoncées à l'article 21 ci-dessus ;</i></p>		
<p><i>b) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;</i></p>		
<p><i>c) D'un incendie ;</i></p>		
<p><i>d) Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;</i></p>		
<p><i>e) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;</i></p>		
<p><i>f) Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;</i></p>		
<p><i>g) Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;</i></p>		
<p><i>h) De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;</i></p>		

Texte en vigueur

1) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin.

Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés autre que la faute prévue à la lettre b ci-dessus.

Art. 28. — 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.

Texte du projet de loi

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.

Propositions de la commission

Art. 2.

L'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 28. — La responsabilité...

decembre 1979.

Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite de responsabilité visée à l'alinéa précédent ne s'appliquera qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité.

• Alinéa sans modification.

• Alinéa sans modification.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

**PROTOCOLE**

*portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement du 25 août 1924 telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968, fait à Bruxelles le 21 décembre 1979.*

• L'alinéa (a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention est remplacé par le texte suivant :

• a) à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogrammes de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. »

• *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.*

• Alinéa sans modification.

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

• Alinéa sans modification.

• 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 :*

• a) non modifié.

• b) *en cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur : pareille déclaration fait loi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.*

• b) non modifié.

• *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.*

• Alinea sans modification.

• *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. »*

• Alinea sans modification.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

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.

.....

Art. 32. — Toutes actions contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrivent par un an.

Les actions recursories peuvent être intentées, même après le délai d'un an ci-dessus, 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.

.....

Art. 40. — La réparation est due par le transporteur dans les limites établies par décret.

Ces limites ne s'appliquent pas en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

.....

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 recursories 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 l' 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 l' 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 personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. »

Art. 3.

L'article 32 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 est remplacé par les dispositions suivantes :

• Art. 32. — Non modifié.

Art. 4.

L'article 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 est remplacé par les dispositions suivantes :

• Art. 40. — Non modifié.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976.

.....

Art. 7.

*Limite applicable aux créances des passagers.*

1. 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 un montant de 46.666 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne peut dépasser 25 millions d'unités de compte.

2. Aux fins du présent article, l'expression « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire » signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne :

a) en vertu d'un contrat de transport de passager ; ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

Art. 6.

*Limites générales.*

1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :

a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles :

I.) à 333.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux.

II.) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa I.) :

- pour chaque tonneau de 501 à 3.000 tonneaux, 500 unités de compte.

- pour chaque tonneau de 3.001 à 30.000 tonneaux, 333 unités de compte.

- pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 250 unités de compte et.

- pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 167 unités de compte.

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la commission

h) s'agissant de toutes les autres créances :  
I.) à 167.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux ;

II.) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa I.) :

— pour chaque tonneau de 501 à 30.000 tonneaux, 167 unités de compte.

— pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 125 unités de compte. et

— pour chaque tonneau au dessus de 70.000 tonneaux, 83 unités de compte.

.....  
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.

.....  
*Art. 54.* — La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser la somme fixée par les décrets visés aux articles 28 et 43 à moins d'une déclaration de valeur qui lui aura été notifiée.

Art. 5.  
  
L'article 54 de la loi du 18 juin 1966 *modifié* es: 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.*

Art. 5.  
  
L'article 54 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 54.* — Non modifié.

Art. 6.  
  
Les dispositions de l'article 40 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966...

... novembre 1976.