

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 mai 1979.

## RAPPORT

FAIT

*Au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)*  
*sur le 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,*

Par M. Joseph YVON.

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Fernand Chatelain, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Jacques Bialski, Auguste Billiemaz, Jean-Marie Bouloux, Amedée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Hector Dubois, Raymond Dumont, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir le numéro :

Sénat : 264 (1978-1979).

## SOMMAIRE

	Pages.
<b>I. — Examen général</b> .....	5
A. — Les apports du Protocole signé à Bruxelles en 1968 .....	5
B. — L'arrimage en pontée et le transport par conteneurs .....	6
<b>II. — Examen des articles</b> .....	11
<b>III. — Amendements proposés par la Commission</b> .....	17
<b>Annexe : Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968 portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924</b> .....	21

Mesdames, Messieurs,

Le droit maritime s'est formé au Moyen Age par la rédaction des usages suivis dans la navigation. Il n'est pas directement issu du droit romain et les « bonnes coutumes de la mer » n'avaient aucun rapport avec les coutumes générales du royaume. Les navigateurs et les marchands suivaient des usages communs à tous les ports de la même mer. Ainsi, les « Rôles d'Oléron » étaient un recueil d'actes du XII<sup>e</sup> siècle qui établissaient des règles communes à tous les ports des côtes françaises de l'océan. De même, « le Consulat de la mer » était une compilation des usages anciennement suivis dans la Méditerranée occidentale.

La première codification du droit maritime remonte au règne de Louis XIV. Colbert en prit l'initiative : il fait nommer par le roi une commission qui, après de longues enquêtes dans les ports, élabore la grande « Ordonnance de la marine » d'août 1681. Celle-ci est une œuvre très étendue, comprenant à la fois le droit maritime public et le droit maritime privé. Elle acquit dans toute l'Europe une grande autorité et fut imitée par de nombreux pays qui, à l'exemple de la France, codifièrent cette branche de leur législation (Pays-Bas, Vénétie, Deux-Siciles, Espagne, Prusse, Suède, etc.).

Le Code de commerce, rédigé en 1807 et promulgué en 1808, contenait un Livre II qui est consacré au commerce maritime (art. 190 à 426). Ses rédacteurs ont copié l'ordonnance de 1681 en supprimant cependant tout ce qui leur paraissait concerner, de près ou de loin, le droit public. Par la suite, divers projets de révision ont été élaborés, mais aucun n'a vu le jour : aussi, bien que les pratiques modernes du droit maritime soient très différentes des habitudes anciennes, il n'y avait pas eu, de 1808 jusqu'en 1966, de révision générale de nos lois maritimes. Mais comme les règles légales ne sont pas, en général, d'ordre public et que les contrats maritimes doivent être passés par écrit, il a été facile de remédier à l'archaïsme de la législation par le jeu de contrats types. Ainsi, le droit a pu suivre l'évolution économique.

Cependant, si notre droit évolua et s'adapta, c'est essentiellement grâce à des conventions internationales. Les transports maritimes sont presque exclusivement, à l'heure actuelle, des transports internationaux. Il s'ensuit que plusieurs lois peuvent être appliquées au même transport et ces lois sont souvent très différentes. Au fur

et à mesure que ces différences se sont accentuées dans les lois écrites, l'opposition entre le caractère national de la législation et le caractère international de l'exploitation est devenue plus fâcheuse. Il a fallu mettre en place des procédures d'unification internationale du droit maritime.

En 1897, a été créé en Belgique le Comité maritime international. Le Gouvernement belge a pris l'initiative de réunir à Bruxelles une conférence diplomatique qui a voté de nombreuses conventions internationales. Cette œuvre d'unification a une importance capitale. Une partie du droit maritime est actuellement soumise aux mêmes lois dans tous les pays du monde et beaucoup de législations nationales ont été modifiées pour faire passer dans le droit interne les dispositions de conventions internationales.

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement a été signée à Bruxelles le 25 août 1924. Elle a été ratifiée par la loi du 9 avril 1936. La loi du 2 avril 1936 et celle du 18 juin 1966 introduisirent dans notre ordre juridique interne les principes posés par cette convention. Cette loi de 1966 fut d'ailleurs également l'occasion d'adapter une partie du droit maritime français aux réalités de notre époque. Cette convention de 1924 a été modifiée par un Protocole, fait à Bruxelles le 23 février 1968.

C'est pour tenir compte de ces modifications que le Gouvernement a déposé le projet de loi que nous examinons aujourd'hui. A l'occasion de cette modification de la loi du 18 juin 1966, il a paru également utile de modifier l'interdiction de l'arrimage des marchandises en pontée, de moins en moins compatible avec l'évolution technique du transport maritime qui fait de plus en plus appel à la conteneurisation.

## **I. — EXAMEN GENERAL DU PROJET**

Le projet de loi a deux objets distincts.

En premier lieu, il vise à modifier la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes afin que notre législation interne soit conforme au Protocole adopté à Bruxelles portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

D'autre part, compte tenu de la révolution technique due à l'apparition et au fort développement des conteneurs, il a paru souhaitable de modifier l'article 22 de la loi du 18 juin 1966 qui pose des conditions très strictes à l'arrimage des marchandises en pontée.

### **A. — Les apports du Protocole, signé le 23 février 1968 à Bruxelles.**

Le 23 février 1968 fut signé à Bruxelles un Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924. La France a ratifié ce texte le 16 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.

Les modifications apportées à la Convention de 1924 sont essentiellement de deux ordres.

En premier lieu, le Protocole de 1968 étend notablement le champ d'application de la Convention de 1924, qui ne prévoyait que le cas d'un connaissement émis dans un des Etats contractants.

Le Protocole de 1968 décide que la Convention s'applique à tous les connaissements relatifs à un transport de marchandises entre ports de deux Etats différents, pourvu que le connaissement soit émis dans un Etat contractant, que le transport ait lieu au départ

d'un Etat contractant ou que le connaissement se réfère à la Convention, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur ou du destinataire. Sur ce point, il n'est pas nécessaire de modifier la loi de 1966.

Par contre, il faut changer cette loi pour tenir compte de la seconde modification apportée par le Protocole de 1968, qui s'efforce de réaliser une indemnisation plus juste des chargeurs en revisant le barème prévu en 1924. Celui-ci est, en effet, devenu totalement inadapté aux conditions actuelles du trafic maritime.

Enfin, le Protocole de 1968 fait bénéficier le préposé du transporteur qui serait mis en cause des exonérations et limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur.

#### **B. — L'arrimage en pontée et le transport par conteneurs.**

Au cours des dix dernières années, le transport maritime a connu une révolution technique due à l'apparition et au développement rapide des conteneurs, qui sont des récipients de capacités et de formes diverses utilisés pour la manutention, le stockage ou le transport de matières en vrac ou de lots d'objets dont ils permettent de simplifier l'emballage.

Assujettis à des normes communes de poids et de dimensions obligatoirement respectées, les conteneurs, qui remplacent à la fois l'emballage extérieur de la marchandise à transporter et la caisse du véhicule, peuvent être acheminés par de multiples moyens de transport : navires porte-conteneurs cellulaires, navires rouliers, navires porte-barges, barges maritimes remorquées, navires conventionnels, wagons (quel que soit l'écartement des voies ferrées), camions, semi-remorques, barges fluviales et même les banales péniches ou bélandres.

Le nombre élevé des mobiles qui peuvent transporter les conteneurs permet de limiter et de simplifier au maximum les différentes manipulations lors des ruptures de charge. Cela entraîne d'appréciables économies sur le coût du transport. Il faut aussi ajouter que le transport par conteneur fait, en général, courir moins de risques aux marchandises que les autres modes de transport.

La conteneurisation s'est tout spécialement développée dans les relations entre pays industrialisés où il existe des courants de trafic riches et équilibrés ; pour faire face aux investissements importants nécessités par la conteneurisation de ces lignes, les armements occidentaux se sont regroupés au sein de consortiums où les moyens sont

mis en commun pour l'exploitation d'une ligne conteneurisée. Mais la conteneurisation dépasse maintenant le cadre des liaisons entre pays développés ; l'armement français a introduit l'usage du conteneur sur la côte occidentale d'Afrique et vers l'océan Indien.

La flotte française est aujourd'hui bien équipée pour ce trafic moderne. Au 1<sup>er</sup> avril 1979, elle comptait cinquante-deux navires porte-conteneurs représentant une capacité de 859 341 tonneaux de jauge brute (t. j. b.) ; à la même date, la flotte sèche française dans son ensemble s'élevait à trois cent dix navires pour 3 307 705 t. j. b. : les porte-conteneurs représentaient donc 17 % du nombre des navires secs et 26 % des capacités.

Le développement de la flotte française de porte-conteneurs est récent car, au 1<sup>er</sup> janvier 1976, la France ne possédait que seize de ces bâtiments pour une capacité de 266 372 t. j. b. Il est certain que l'effort d'investissement dans ce type de navire doit être poursuivi. Certaines flottes étrangères sont nettement plus équipées que la flotte française.

*Pourcentage de la flotte mondiale de porte-conteneurs  
au 1<sup>er</sup> juillet 1978.*

(Source : Lloyds Register.)

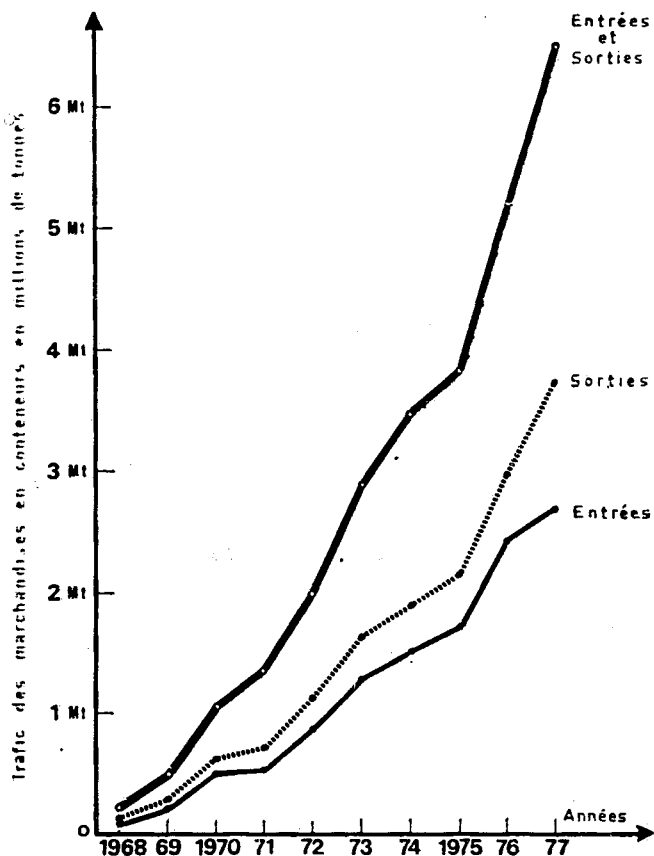
Royaume-Uni .....	21	%
U. S. A. ....	20	
Japon .....	15	
R. F. A. ....	10	
Danemark .....	5,4	
France .....	3,6	
Pays-Bas .....	2,7	
Belgique .....	0,7	
Reste du monde .....	21,6	
	<hr/>	
	100	%

L'examen du trafic des ports français montre également l'importance de la conteneurisation dans nos échanges maritimes.

**Evolution du trafic des marchandises en conteneurs dans les ports maritimes français.**

Années.	POIDS BRUT (en tonnes).			A
	Entrées.	Sorties.	Total.	
1968 .....	83 500	119 000	202 500	+ 170
1969 .....	208 500	253 500	462 000	+ 128
1970 .....	475 000	558 000	1 033 000	+ 124
1971 .....	575 000	771 500	1 346 500	+ 30,4
1972 .....	856 500	1 134 000	1 990 500	- 47,8
1973 .....	1 256 000	1 639 500	2 895 500	+ 45,5
1974 .....	1 513 000	1 942 000	3 455 000	+ 19,3
1975 .....	1 756 500	2 076 500	3 833 000	+ 10,9
1976 .....	2 462 000	2 997 500	5 423 500	+ 41,5
1977 .....	2 725 500	3 764 500	6 490 000	+ 19,7

A : Variation relative en pourcentage du poids brut total de l'année  $n + 1$  par rapport à l'année  $n$ .



Evolution du trafic des marchandises en conteneurs (poids brut) pour l'ensemble des ports maritimes français.



On voit que la progression, très rapide jusqu'en 1970 (doublement chaque année par rapport à la précédente), est plus irrégulière depuis, quoique toujours fort importante. Entre 1968 et 1977, le taux annuel moyen d'augmentation est de l'ordre de 47 % par an. Les tonnages aux entrées sont toujours inférieurs aux tonnages aux sorties. Les six dixièmes environ du trafic total sont constitués par les sorties, mais les évolutions des deux flux sont parallèles.

Cinq ports étaient équipés en 1978 d'installations spécialisées permettant de traiter dans les conditions optimales des conteneurs : Le Havre, Marseille, Dunkerque, Rouen et Bordeaux. Ces ports ont traité 95 % du trafic de marchandises en conteneur. Calais, Sète, Bayonne, Caen et Nantes participent également, mais plus modestement, au trafic des conteneurs.

Le tableau ci-dessous permet de suivre l'évolution du trafic de marchandises diverses dans les seuls ports français qui ont participé au trafic de marchandises en conteneurs.

**Evolution du trafic des marchandises diverses et en conteneurs dans les ports maritimes français.**

MARCHANDISES (en tonnes)			PART en pourcentage des conteneurs.	VARIATION RELATIVE en pourcentage de l'année n + 1 par rapport à l'année n.	
Années.	Diverses.	Conteneurs.		Diverses.	Conteneurs.
1968 .....	6 410 000	202 500	3,2	+ 124,5	- 17,1
1969 .....	6 895 000	462 000	6,7	+ 7,6	+ 12,2
1970 .....	11 640 000	1 033 000	8,9	+ 68,8	+ 12,4
1971 .....	17 897 000	1 346 500	7,5	+ 53,8	+ 30,4
1972 .....	19 155 000	1 990 500	10,4	+ 7	+ 47,6
1973 .....	24 656 000	2 895 500	11,8	+ 28,7	+ 45,5
1974 .....	25 003 000	3 455 000	13,8	+ 1,4	+ 19,3
1975 .....	24 282 000	3 833 000	15,8	- 2,9	+ 10,9
1976 .....	28 572 000	5 423 500	19	+ 17,7	+ 41,5
1977 .....	29 539 000	6 490 000	22	+ 3,4	+ 19,7

On s'aperçoit que la part des marchandises diverses en conteneurs n'a pas cessé de progresser depuis 1968, ce qui met en évidence la rapidité de la conteneurisation dans notre pays. Il est probable que ce phénomène continuera dans les années à venir.

En effet, le trafic commercial de marchandises, tous produits, entrées en sorties réunies, non compris l'avitaillement, s'est élevé en 1977 à 292 200 000 tonnes.

Déduction faite des produits pétroliers qui représentaient 66 % du volume total, le trafic des autres marchandises a progressé en 1977 de 4,6 % par rapport à 1976.

Quant aux marchandises diverses, c'est-à-dire autres que les liquides et solides en vrac, les progrès sont plus sensibles : + 6,8 % par rapport à 1976.

Dans les 37 millions de tonnes de marchandises diverses qui constituent le domaine des marchandises conteneurisables, 6 500 000 tonnes, soit 17,5 %, ont effectivement utilisé le conteneur pour le transport maritime, la progression du trafic des marchandises en conteneurs ayant été de 19,7 % par rapport à 1976.

La conteneurisation représente une chance pour l'armement français qui a intérêt à se spécialiser dans les services faisant appel à des navires chers et bien adaptés aux techniques modernes car il peut ainsi drainer le fret le plus riche et compenser certains de ses handicaps.

Il est donc souhaitable de lever certains obstacles juridiques, comme la limitation très stricte de l'arrimage des marchandises en pontée, qui peuvent freiner le développement de la conteneurisation.

Ce projet de loi rendra notre législation conforme à une convention internationale signée et ratifiée par la France. En outre, il facilitera le développement d'un type moderne de transport maritime. C'est pourquoi votre Commission des Affaires économiques et du Plan est favorable à l'adoption de ce texte, sous réserve des amendements qu'elle vous propose.

## II. — EXAMEN DES ARTICLES

### Article premier.

**Texte en vigueur.**  
(Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.)

Art. 22.

Sauf dans le petit cabotage, le transporteur commet une faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

**Texte du projet de loi.**

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.

**Propositions de votre commission.**

Article premier.

L'article 22...

... en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

*Observations de la commission.* — L'article 22 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes reprenait l'article 229 du Code de commerce qui interdisait le chargement des marchandises sur le pont, sauf avec l'accord du chargeur. Cette interdiction est traditionnelle car les risques du voyage maritime sont plus importants en pontée que dans la cale.

L'article 22 a pour but de décider qu'en cas de chargement irrégulier sur le pont, les dommages qui peuvent survenir à la marchandise sont dus, sauf dans le petit cabotage, à une faute commerciale du capitaine. Le transporteur est donc responsable.

Le projet de loi vise, en son article premier, à supprimer cette responsabilité automatique du transporteur en cas de chargement de conteneur sur le pont. En effet, cette nouvelle technique de transport, qui s'est développée rapidement comme nous l'avons vu, présente l'avantage de protéger de manière satisfaisante les marchandises.

Afin de ne pas se trouver privé des exonérations légales de responsabilité, l'armateur devait prévoir dans ses connaissements une clause autorisant le chargement en pontée et la faire signer par le chargeur. En pratique, les connaissements émis au départ de France sont parfois signés par le chargeur ou son représentant, mais il n'en est pas ainsi pour les connaissements délivrés dans les ports étrangers où cette formalité n'existe pas. D'autre part, les exigences de la loi de 1966 sont très difficiles à satisfaire, car l'évolution technique du transport maritime ne permet pas de prévoir à l'avance la localisation du chargement.

Votre rapporteur est donc convaincu de l'utilité de compléter l'article 22 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 afin de ne pas entraver le développement de la conteneurisation.

Cependant, le texte proposé par le Gouvernement peut susciter quelques inquiétudes. En effet, si le transport de marchandises dans des conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport présente des garanties optimales en ce qui concerne la sécurité, il n'en est pas de même si le conteneur est chargé sur le pont d'un navire classique ; dans ce cas, il est incontestable que les risques encourus sont plus élevés que si le transport s'était effectué en cale.

C'est pourquoi votre commission vous propose, par un amendement, de ne permettre le chargement de conteneurs sur le pont qu'à bord des navires qui sont munis d'installations appropriées pour ce type de transport. Si le chargeur donne son accord, le chargement sur le pont restera bien sûr possible sur tous les navires sans que cela entraîne automatiquement la responsabilité du transporteur.

Sous réserve de cet amendement, votre commission des Affaires économiques et du Plan vous demande d'adopter cet article premier.

## Art. 2.

**Texte en vigueur.**  
(Loi n° 66-420 du 18 juin 1966  
sur les contrats d'affrètement et  
de transport maritimes.)

Art. 28.

La responsabilité du transporteur  
ne peut dépasser, pour les pertes ou  
dommages subis par les marchan-

**Texte du projet de loi.**

Art. 2.

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

« La responsabilité du transpor-  
teur ne peut dépasser, pour les  
pertes ou dommages subis par les

**Propositions de votre commission.**

Art. 2.

Conforme.

**Texte en vigueur.**

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

dises, et par colis ou par unité. Une somme dont le montant sera fixé 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 fera foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

**Texte du projet de loi.**

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.

**Propositions de cette commission.**

*Observations de la commission.* — L'article 2 du projet de loi a deux objectifs ; en premier lieu, il vise à modifier la responsabilité du transporteur, conformément au Protocole signé le 23 février 1968 ; d'autre part, il fait bénéficier le préposé du transporteur des exonérations de responsabilité que le commettant peut évoquer.

L'article 28 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes stipule que, quand le transporteur est responsable des dommages qu'a subis la marchandise, sa responsabilité est limitée par un plafond en valeur. La Convention de Bruxelles de 1924 a fixé le plafond à 100 livres, ce qui posait des problèmes difficiles lors des dévaluations.

La loi de 1966 avait également limité la responsabilité mais le législateur avait ajouté que la somme serait fixée par décret.

Cette somme, selon le décret n° 67-268 du 23 mars 1967, est égale à 2 000 F par colis ou unité.

Le Protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 a changé ces limites. 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 est applicable. Il est donc nécessaire de modifier la loi.

Le Gouvernement propose dans son projet de loi de réénoncer que le principe de la limitation de responsabilité. Les modalités de calcul de cette limitation sont renvoyées au décret.

Votre rapporteur s'est interrogé sur cette extension du domaine réglementaire. En effet, dans la loi de 1966, seul le montant de la somme était fixé par décret. Maintenant, le Gouvernement nous demande de lui déléguer le droit de fixer par voie réglementaire toutes les conditions permettant de déterminer cette limite de responsabilité. Cependant, ayant pris connaissance des grands axes du décret prévu et en tenant compte des modifications futures dues à de nouvelles conventions internationales, votre rapporteur a estimé qu'il était possible d'admettre cette légère intrusion du pouvoir réglementaire dans le domaine législatif.

La nouvelle rédaction proposée pour l'article 28 ne modifie pas les cas où la responsabilité du transporteur est entièrement engagée.

Il n'y a pas de limitation de responsabilité en cas de déclaration de valeur inscrite dans le connaissement. Toutefois, le transporteur est admis à établir la preuve du contraire. En cas de dol, le transporteur est déchu du bénéfice de la limite de responsabilité.

Le projet de loi introduit trois nouveaux alinéas à l'article 28 de la loi de 1966 qui visent, conformément aux dispositions du Protocole de 1968, à faire bénéficier le préposé du transporteur, qui serait mis en cause, des exonérations et limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le commettant. Il est prévu que l'ensemble des réparations mises à la charge du transporteur et de ses préposés ne pourra pas dépasser le montant prévu par le premier alinéa de l'article 28.

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous demande d'adopter cet article sans modification.

### Art. 3.

Texte en vigueur.  
Loi n° 66-420 du 18 juin 1966  
sur les contrats d'affrètement et  
de transport maritimes.)

Texte du projet de loi.

Propositions de votre commission.

Art. 30.

Art. 3.

Art. 3.

L'article 30 de la loi n° 66-420  
du 18 juin 1966 sur les contrats  
d'affrètement et de transport mari-  
times est complété par les mots :

L'article 30...

Par dérogation à l'article précé-  
dent, toutes clauses relatives à la  
responsabilité ou à la réparation sont  
autorisées dans les transports d'ani-  
maux vivants et dans les transports  
de marchandises chargées sur le pont  
conformément à l'article 22.

... sauf

en ce qui concerne les conteneurs. :

... les conteneurs  
chargés à bord de navires munis  
d'installations appropriées pour ce  
type de transport. »

*Observations de la commission.* — La loi n° 66-420 du  
18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport mari-  
times établit, dans son chapitre IV, un régime de responsabilité  
du transporteur.

L'article 29 de la loi assure le caractère d'ordre public de  
ces règles. S'il reste toujours possible d'augmenter contractuel-  
lement la responsabilité du transporteur, on ne peut pas la limiter  
ou la diminuer en dehors des cas prévus par la loi.

L'article 30 de la loi prévoit justement que le régime de res-  
ponsabilité établi par le texte ne s'applique pas au transport d'ani-  
maux vivants, ni au chargement en pontée régulier. Dans ces cas,  
les parties peuvent fixer librement la responsabilité du trans-  
porteur.

Ces clauses dérogatoires se justifient quand le chargeur donne  
l'autorisation d'amarrer ses marchandises sur le pont à cause, par  
exemple, de leur volume particulier.

Par contre, en ce qui concerne les conteneurs, l'arrimage  
sur le pont devient un moyen technique normal de charger les  
marchandises. De plus, l'autorisation du chargeur est supposée  
donnée et celui-ci n'a plus aucun contrôle sur le mode d'arrimage.  
Il semble donc normal qu'en cas de chargement en conteneurs, la  
responsabilité du transporteur soit celle de droit commun qui est  
prévue par la loi de 1966.

Tel est l'objet de l'article 3 du projet de loi.

Comme nous avons demandé à l'article premier de ne permettre le chargement de conteneurs en pontée que sur les navires munis d'installations appropriées, il est logique que la responsabilité de droit commun du transporteur ne joue que pour le chargement sur ces types de navires.

Quand le chargement a lieu sur le pont d'un navire classique, la loi de 1966 doit continuer à s'appliquer. Si le chargeur a donné son accord, la responsabilité est celle qui a été fixée contractuellement ; sinon, le transporteur commet une faute.

Sous réserve de cet amendement, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous demande d'adopter cet article.

#### Art. 4.

Texte en vigueur. (Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.)	Texte du projet de loi.	Propositions de votre commission.
—  Art. 60.  La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer.	—  Art. 4.  La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer ainsi qu'à la collectivité territoriale de Mayotte.	—  Art. 4.  Conforme.

*Observations de la commission.* — Comme pour la loi de 1966, ce texte sera applicable aux Territoires d'Outre-Mer ainsi qu'à la collectivité territoriale de Mayotte.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous demande d'adopter sans modification cet article.

\*  
\*\*

Sous réserve de ses observations et des amendements qu'elle vous propose, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous demande d'adopter le 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.



III. — AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article premier.

**Amendement :** A la fin de l'article premier du projet de loi, après les mots :

... en cas de changement de conteneur,

ajouter les mots :

... à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Art. 3.

**Amendement :** A la fin de l'article 3 du projet de loi, après les mots :

... les conteneurs

ajouter les mots :

... chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

# ANNEXE

**PROTOCOLE  
PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE  
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES  
EN MATIERE DE CONNAISSEMENT  
SIGNÉE A BRUXELLES LE 25 AOUT 1924**

Les Parties contractantes, considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, sont convenues des dispositions suivantes :

Article premier.

1. A l'article 3, paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter le texte suivant :

« Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi. »

2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième alinéa sera supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. »

3. A l'article 3 il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6 bis, libellé comme suit :

« Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation. »

Art. 2.

L'article 4, paragraphe 5, sera supprimé et remplacé par le texte suivant :

« a) A 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 connaissance, 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 l'équivalent de 10 000 F par colis ou unité ou 30 F par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera 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 de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes valeur et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissance comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a de ce paragraphe insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant si, dans le connaissement, le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

### Art. 3.

Entre les articles 4 et 5 de la convention est inséré un article 4 bis libellé comme suit :

« 1. Les exonérations et limitations prévues par la présente convention 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 extra-contractuelle.

« 2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

« 3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

« 4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. »

### Art. 4.

L'article 9 de la Convention sera supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires. »

### Art. 5.

L'article 10 de la Convention sera supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

a) Le connaissement est émis dans un Etat contractant, ou

b) Le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant, ou

c) Le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute personne intéressée.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissances mentionnés ci-dessus.

Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissances non visés par les alinéas précédents ».

Art. 6.

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Une Partie au présent Protocole ne se verra pas obligée d'appliquer les dispositions du présent Protocole aux connaissances délivrés dans un Etat Partie à la Convention mais n'étant pas Partie au présent Protocole.

Art. 7.

Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 15 de celle-ci ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Art. 8.

Tout différend entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la Convention, qui ne peut pas être réglée par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Art. 9.

1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 du présent Protocole. Les autres parties contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie contractante qui aura formulée une telle réserve.

2. Toute partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Art. 10.

Le présent Protocole sera ouvert à la signature des Etats qui, avant le 23 février 1968, ont ratifié la Convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de droit maritime.

Art. 11.

1. Le présent Protocole sera ratifié.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas Partie à la Convention emporte l'adhésion à la Convention.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Art. 12.

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées des Nations Unies, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.
2. L'adhésion au présent Protocole emporte l'adhésion à la Convention.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Art. 13.

1. Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de dix instruments de ratification ou d'adhésion, dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

2. Pour chaque Etat ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après la date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe 1 du présent article, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Art. 14.

1. Chacun des Etats contractants pourra dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.

2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.

3. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Art. 15.

1. Tout Etat contractant pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à sa souveraineté ou dont il assure les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole.

Le Protocole sera applicable auxdits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.

2. Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.

3. Tout Etat contractant qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe 1 du présent article, pourra, à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation ; elle vaudra également pour la Convention.

Art. 16.

Les Parties contractantes peuvent mettre le présent Protocole en vigueur soit en incorporant dans leur législation de la manière propre à celle-ci les règles adoptées aux termes du présent protocole.

Art. 17.

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de droit maritime, aux Etats qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats liés par la Convention :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 10, 11 et 12 ;

2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 13 ;

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article 15 ;

4. Les dénonciations reçues en application de l'article 14.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 23 février 1968, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge, lequel en délivrera des copies certifiées conformes.