

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 décembre 1964.

---

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant la ratification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, adoptée à Bruxelles le 29 avril 1961,*

Par M. Michel YVER,  
Sénateur.

---

Mesdames, Messieurs,

La Convention qui fait l'objet du projet de loi soumis à notre examen a été adoptée le 29 avril 1961 à Bruxelles et signée par la France le 29 novembre 1962 ; elle établit les règles de responsabilité

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Vincent Rotinat, *président* ; Marius Moutet, Philippe d'Argenlieu, Paul Piales, *vice-présidents* ; Jean Clerc, Georges Repiquet, Jacques Ménard, *secrétaires* ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Bène, Daniel Benoist, le général Antoine Béthouart, Raymond Boin, Marcel Boulangé, Julien Brunhes, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Pierre de Chevigny, Georges Dardel, Edgar Faure, le général Jean Ganeval, Georges Guille, Raymond Guyot, Jean Lacaze, Jean de Lachomette, Bernard Lafay, Charles Laurent-Thouverey, Guy de La Vasselais, Jean Lecanuet, Etienne Le Sassiér-Boisauné, Louis Martin, André Monteil, Roger Morève, Léon Motais de Narbonne, Henri Parisot, Jean Peridier, le général Ernest Petit, Paul Ribeyre, François Schleiter, Edouard Soldani, Jacques Soufflet, Jean-Louis Tinaud, Jacques Vassor, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 799, 1222 et In-8° 288.

Sénat : 78 (1964-1965).

dans le transport international des passagers par mer. La garantie des risques encourus par les passagers des lignes aériennes internationales a fait l'objet d'une convention internationale signée à Varsovie en 1929 ; aucune convention de même nature n'existait en ce qui concerne le transport des passagers par mer.

L'indemnisation des victimes des sinistres maritimes était laissée aux législations nationales ; cela présentait des inconvénients graves qui se sont révélés notamment à l'occasion du récent naufrage du paquebot *Laconia* de la « Greek Line », où les dédommagements aux familles des victimes seront minimes, l'armateur grec ayant fait simplement abandon de l'épave de son navire coulé. En revanche, le naufrage en 1942 du paquebot français *Lamoricière* avait donné lieu à un arrêt très sévère de la Cour de Cassation contre le transporteur ou armateur du navire reconnaissant la responsabilité de celui-ci en application de l'article 1384 du Code civil : responsabilité du dommage causé par faits des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa garde.

### **Analyse de la Convention.**

L'article 6 de la Convention fixe une limite à la responsabilité du transporteur sensiblement égale à celle prévue dans la Convention de Varsovie pour le transport aérien : 250.000 F en cas de mort d'un passager ou de lésion corporelle, ces francs étant des francs « Poincaré », c'est-à-dire à 65,5 mmg d'or correspondant à 36 centimes de 1963 ; le plafond ainsi fixé est donc de 90.000 F actuel. Ce chiffre est pratiquement indexé sur le cours de l'or. Le même article 6 précise que la législation nationale de chacune des parties pourra fixer en ce qui concerne ses ressortissants transporteurs une limite de responsabilité *per capita* plus élevée. De même, par un contrat spécial avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

Les règles relatives au mécanisme de la preuve sont fixées par l'article 4 de la Convention : la faute ou la négligence du transporteur sera présumée sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relations avec l'un de ces événements. Dans les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur incombe au demandeur.

L'article 7 prévoit la déchéance du bénéfice de la limitation de responsabilité en faveur du transporteur s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur faits, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

L'article 9 déclare nulle toute stipulation contractuelle conclue avant le fait générateur de dommages, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou ses ayants droit, ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la Convention ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur.

Les articles 10 et 11 précisent les conditions et les limites de l'action en responsabilité.

L'article 13 indique que la Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou les autres personnes morales de droit public.

L'article 17 prévoit que la Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée trois mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification et pour les Etats signataires suivants, trois mois après la date du dépôt de son propre instrument de ratification, dépôt qui s'effectuera auprès du Gouvernement belge.

### **Conclusions.**

Les membres de la délégation française à la Conférence de Bruxelles, bien que favorables à l'adoption de la Convention ont émis deux réserves :

La première porte sur l'article 8 de la Convention prévoyant que celle-ci ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur tels qu'ils résultent des dispositions des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Il est donc à craindre que, dans certains cas, la responsabilité « *per capita* » instituée par la Convention ne soit pas applicable parce qu'une loi interne aura fixé en matière de responsabilité globale des propriétaires de navires une limite très basse qui empêchera la responsabilité « *per capita* » de jouer à plein.

Dans le Protocole joint à la Convention, chaque Etat signataire peut se réserver de ne pas appliquer celle-ci aux transports qui, d'après sa loi nationale, ne sont pas considérés comme transports internationaux ; certains législateurs nationaux pourront donc être tentés pour échapper aux prescriptions de la Convention de définir très extensivement le transport national. Afin de prévenir les conséquences auxquelles pourrait conduire un usage abusif de l'article 8 et du Protocole additionnel de la part de certains Etats contractants, il est prévu que la France, lors du dépôt de ses instruments de ratification, formulera une réserve permettant d'éviter l'application de cette Convention à des Etats qui eux-mêmes chercheraient à se soustraire à leurs obligations.

Sous réserve de ces explications, votre Commission vous demande d'approuver le projet de loi qui vous est soumis, permettant ainsi de placer nos armateurs sur le même plan que leurs concurrents étrangers en matière de responsabilité civile.

## PROJET DE LOI

*(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)*

### Article unique.

Est autorisée la ratification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, adoptée à Bruxelles le 29 avril 1961 et signée par la France le 29 novembre 1962, et dont le texte est annexé à la présente loi (1).

---

(1) Voir le document annexé au numéro 799 (Assemblée Nationale, 2<sup>e</sup> législature).