



Autorisation de Ratification par la France du Protocole de 1996 (LLMC PROT 1996) amendant la convention de 1976 (LLMC 1976) sur la Limitation de Responsabilité en matière de créances maritimes

La France a autorisé la ratification du Protocole du 02/05/1996 qui augmente de façon substantielle les plafonds de limitation de la Convention de Londres du 19/11/1976 qu'un armateur peut invoquer en matière de créances maritimes (créances pour mort ou lésions corporelles, notamment des passagers, créances pour dommages aux biens ou tout préjudice relatif à l'exploitation du navire).

Vous vous souviendrez que ce protocole est entré en vigueur le 13/05/2004 mais n'était pas applicable en France (bien que la France soit signataire du Protocole), faute de ratification (vote par le Parlement et promulgation de la loi autorisant la France à adhérer au Protocole).

Les choses sont en bonne voie puisque après le vote de l'Assemblée Nationale¹ et celui du Sénat², la loi autorisant l'adhésion de la France à ce protocole a été publiée au Journal Officiel.³

Contrairement à ce que nous avons écrit précédemment (*errare humanum est, perseverare diabolicum est...*), ce protocole n'est pas entré en vigueur.

En effet, le vote du parlement n'est qu'une simple autorisation de ratification et il appartient désormais à l'exécutif de ratifier ce protocole⁴.

¹ Site Assemblée Nationale : <http://www.assemblee-nationale.fr/12/ta/ta0564.asp>

² Site du Sénat : <http://www.senat.fr/dossierleg/pjl05-294.html>

³ Loi n° 2006-789 du 5 juillet 2006 – [J.O. du 6 juillet 2006 p. 10116](http://www.jo.droit.gouv.fr/2006/07/05/2006-789.html)

⁴ Extrait du site du Conseil Constitutionnel (<http://www.conseil-constitutionnel.fr>). Les traités et accords internationaux

Dès son intitulé, ("Des traités et accords internationaux"), le [titre VI de la Constitution](#) fait une *distinction entre deux catégories d'engagements internationaux de la France*:

- les "traités", qui sont négociés et ratifiés par le Président de la République; et
- les "accords", dont le Chef de l'État est seulement informé de la négociation, et qui ne sont pas ratifiés, mais font l'objet d'une approbation par le Gouvernement (article 52).

Cette distinction, inopérante en droit international, repose sur un choix libre de l'Exécutif. Seule la procédure de négociation et d'entrée en vigueur diffère partiellement; au plan de l'application, un accord non soumis à la ratification et un traité ont exactement la même valeur juridique ([infra n. 6](#)).

Selon toute vraisemblance, cette distinction ne correspond pas aux véritables intentions du Constituant, qui entendait consacrer, dans le droit constitutionnel français, une autre différence, fondamentale en droit international, entre deux catégories de traités: les traités en forme solennelle et les accords en forme simplifiée. Les seconds entrent en vigueur du simple fait de leur signature (procédure courte); les premiers font, après leur signature, l'objet d'un ré-examen au plan interne, qui, seul, aboutit à l'expression définitive de l'expression par l'État de son consentement à être lié, sous la forme d'une ratification, d'une acceptation, d'une approbation ou d'une adhésion (art. 11 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités). Les traités -qui sont ratifiés- et les accords -qui sont approuvés- envisagés par la Constitution relèvent les uns et les autres de la catégorie internationale des "traités en forme solennelle", ce qui, du reste, n'empêche pas la France de conclure par ailleurs des accords en forme simplifiée; mais il s'agit là d'une pratique para constitutionnelle.

Une fois l'engagement international négocié et signé par l'autorité constitutionnelle compétente (ou en son nom par une personne investie de pleins pouvoirs signés par elle), la procédure de ratification ou d'approbation peut nécessiter *l'intervention du Parlement*.

Aux termes de l'article 53 : "Les traités de paix, les traités de commerce, les traités ou accords relatifs à l'organisation internationale, ceux qui engagent les finances de l'État, ceux qui modifient des dispositions de nature législative, ceux qui sont relatifs à l'état des personnes, ceux qui comportent cession, échange ou adjonction de territoire ne peuvent être ratifiés ou approuvés qu'en vertu d'une loi". Cette énumération, dont la portée exacte prête à discussion, préserve les droits du Parlement puisqu'elle inclut les matières réservées à la loi par l'article 34, et lui donne même des compétences allant au-delà de ses prérogatives internes habituelles, infirmant ainsi l'idée reçue selon laquelle les relations internationales sont la prérogative exclusive de l'Exécutif. Sans doute des engagements extrêmement importants, comme les traités d'alliance ou ceux qui concernent le règlement pacifique des différends internationaux, échappent-ils à tout contrôle parlementaire. Toutefois, rien n'empêche l'Exécutif de saisir le Parlement, même dans des matières omises de l'énumération de l'article 53 (ce fut le cas, en 1963, pour le Traité franco-allemand "de l'Élysée").

Au demeurant, le Parlement ne ratifie jamais un traité, pas davantage qu'il n'approuve un accord: la loi qu'il vote est dans tous les cas une simple habilitation, par laquelle il autorise cette ratification ou cette approbation. À la suite de cette autorisation, l'Exécutif demeure libre de ratifier ou non le traité ou d'approuver ou non l'accord et d'assortir cette ratification ou cette approbation de réserves (à condition que celles-ci soient licites au regard du droit international - cf. l'article 19 de la Convention de Vienne de 1969).

Au vu de ce qui s'est fait dans le passé, nous pouvons espérer la parution du décret de ratification (incluant le texte du protocole) avant la fin de l'année (2007).

Quelles sont les implications de cette ratification ?

L'augmentation du montant des risques potentiels de responsabilité de l'armateur

En cas de dommages à un quai ou à un navire, l'armateur d'un porte-conteneurs de 40.306 unités de jauge brute, tel que l'APL PANAMA, pourra limiter sa responsabilité à DTS 15.291.100 (au lieu de DTS 6.381.291 auparavant) soit environ EUR 17.826.000.

Dans la même situation un navire de pêche de 86 unités de jauge comme l'ARCHE D'ALLIANCE pourra limiter sa responsabilité à DTS 500.000 (au lieu de DTS 83.500 auparavant) soit environ EUR 583.000.

L'armateur d'un navire à passager transportant 1.900 passagers comme le SEAFRANCE RODIN pourra limiter sa responsabilité en cas de dommages corporels aux passagers à DTS 332.500.000 (au lieu de DTS 25.000.000 auparavant) soit environ EUR 390.000.000.

Une incohérence subsiste cependant en ce qui concerne la loi du 18/06/1966 sur le transport de passagers : son article 40 fixe les limitations de responsabilités du transporteur de passagers en référence aux limites fixées par la Convention de 1976.

La Commission des Affaires Etrangères sur le projet de loi avait proposé l'adoption d'un amendement modifiant cet article 40 afin d'y introduire la référence au Protocole de 1996.

Cet amendement n'a pas été adopté. Il s'agirait d'un oubli.

Jusqu'à son adoption, les limites par passager de la loi de 1966 sur le transport de passagers demeurent celles de la convention de 1976.

Quel impact sur les Assurances ?

Le Protocole de 1996 était déjà applicable dans plusieurs pays (liste ci-après) depuis 2 ans. L'adhésion de la France rend les cas d'application plus nombreux en l'étendant à notre marché domestique.

Sont concernés par ce protocole les assureurs Corps lorsqu'ils prennent en charge la RC Abordage et Heurt, ainsi que les assureurs Facultés lorsqu'ils exercent leur recours à l'encontre de l'armateur.

Pour les assureurs, l'impact est négatif lorsqu'ils garantissent la RC de l'armateur mais positif lorsqu'ils exercent un recours...On ne peut pas tout avoir...

Liste des états ayant ratifié le protocole de 1996 modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

- Albanie
- Allemagne
- Australie
- Bulgarie
- Chypre
- Croatie
- Danemark
- Espagne
- Féroë (Iles)
- Finlande
- France
- Jamaïque

- Japon
- Luxembourg
- Malte
- Marshall (Iles)
- Norvège
- Royaume Uni
- Russie (Fédération de)
- Sainte-Lucie
- Samoa
- Sierra Léone
- Syrie
- Tonga

N.B. La Convention et son Protocole s'appliquent chaque fois qu'une personne pouvant limiter sa responsabilité cherchera à le faire devant le tribunal d'un Etat partie ou tentera de faire libérer un navire saisi ou de faire lever toute autre garantie devant le tribunal d'un Etat partie.

Cependant, chaque Etat partie peut apporter des aménagements à ce champ d'application en fonction, notamment, de la résidence habituelle de celui qui cherche à limiter sa responsabilité ou du pavillon du navire saisi.

Tableaux annexés :

1. La limite applicable aux créances de passagers (art 7 de la Convention de 1976)
2. Les limites générales (art 6 de la Convention de 1976)

1. La limite applicable aux créances de passagers (art 7)

Convention de Londres de 1976	Protocole de 1996
Créances de mort ou lésions corporelles : 46.666 DTS multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter, limité à DTS 25.000.000	Créances de mort ou lésions corporelles : 175.000 DTS multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter Nota : Un Etat partie peut augmenter cette limite dans sa loi interne

2. Les limites générales (art 6)

Cette limite concerne les créances autres que celles mentionnées à l'article 7 (voir ci-dessus)	
Convention de Londres de 1976	Protocole de 1996
<u>Créances de mort ou lésions corporelle</u> 333.000 DTS pour les navires de jauge inférieure ou égale à 500 tx Pour chaque tx de 501 à 3.000, 500 DTS, Pour chaque tx de 3.001 à 30.000, 333 DTS Pour chaque tx de 30.001 à 70.000, 250 DTS. Pour chaque tx au-dessus de 70.000, 167 DTS.	<u>Créances de mort ou lésions corporelle</u> 2.000.000 DTS pour les navires de jauge inférieure ou égale à 2.000 tx. Pour chaque tx de 2.001 à 30.000, 800 DTS, Pour chaque tx de 30.001 à 70.000, 600 DTS, Pour chaque tx au-dessus de 70.000, 400 DTS.
<u>Autres créances</u> 167.000 DTS pour les navires de jauge inférieure ou égale à 500 tx Pour chaque tx de 501 à 30.000, 167 DTS, Pour chaque tx de 30.001 à 70.000, 125 DTS, Pour chaque tx au-dessus de 70.000, 83 DTS.	<u>Autres créances</u> DTS pour les navires de jauge inférieure ou égale à 2.000 tx Pour chaque tx de 2.001 à 30.000, 400 DTS, Pour chaque tx de 30.001 à 70.000, 300 DTS, Pour chaque tx au-dessus de 70.000, 200 DTS.