
Nom de la clause : Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer

Objet de la Clause : Limitation de la responsabilité du propriétaire de navire de mer.

Catégorie Convention Internationale.

Numéro : **Date :** 25 août 1924

Pays d'origine : **Emetteur :**

Commentaires :

Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer
Et protocole de signature

(Bruxelles, 25 août 1924)

Le Président de la République Allemande, le Président de la République Argentine,...etc

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes concernant la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont désigné pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

(Suit la liste des Plénipotentiaires)

Lesquels, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Le propriétaire de navire de mer n'est responsable que jusqu'à concurrence du navire, du fret, et des accessoires du navire /

1° Des indemnités dues à des tiers à raison des dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ;

2° Des indemnités dues à raison des dommages causés soit à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, soit à tous biens se trouvant à bord ;

Disclaimer : Fortunes de Mer est un site privé & non officiel. Il s'agit de pages personnelles. Ces pages n'ont qu'un but d'information. Les informations de nature juridique que vous pourrez trouver sur ce serveur ne peuvent faire l'objet d'une quelconque garantie ou d'une quelconque certification quant à leur validité, leur effectivité, leur applicabilité et ne peuvent donc en aucun cas engager la responsabilité du directeur de la publication. En effet, seules les informations provenant d'une source officielle font foi. En France, en matière d'information juridique, c'est le Journal Officiel de la République Française qui est habilité à publier et diffuser la plupart des textes. A l'étranger, des institutions similaires assurent la mission dévolue au Journal Officiel de la République Française. Cette situation n'est pas exclusive de productions privées. Aussi, la plupart des informations que vous trouverez ici apparaissent comme étant à jour (hormis les textes législatifs anciens et les polices d'assurances anciennes !). Pour ce qui concerne les textes applicables actuellement, vous devez vérifier qu'il s'agit bien de dispositions applicables avant d'en faire usage ou de prendre une décision.

Les textes des polices d'assurances et des clauses additionnelles sont délivrés à titre purement informatif. La plupart n'ont plus cours aujourd'hui et n'ont donc qu'un intérêt "historique". Aucun usage ne peut en être fait. Si vous souhaitez des informations officielles, vous pouvez vous adresser à la FFSA ou aux organismes similaires existant à l'étranger. En conséquence de quoi, vous renoncez expressément à toute poursuite ou réclamation à l'encontre du concepteur et de l'hébergeur de ce site. Vous vous engagez également à ne faire aucune copie des fichiers de ce site, sauf accord express ET écrit de "Fortunes de Mer" OU mention de l'origine des documents.

The information contained on this site is provided in good faith as a guide only and is based on information obtained from a variety of sources over a period of time. This information is subject to change and should, in each case, be independently verified before reliance is placed on it. "www.fortunes-de-mer.com hereby" excludes, any and all liability to any person, corporation or other entity for any loss, damage or expense resulting from reliance, publication or duplication of information obtained from this site.

3° Des obligations résultant des connaissements ;
4° Des indemnités dues à raison d'une faute nautique commise dans l'exécution d'un contrat ;
5° De l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé et des obligations s'y rattachant ;
6° Des rémunérations d'assistance et de sauvetage ;
7° De la part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes ;
8° Des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent ni de l'insuffisance ni de la défectuosité de l'équipement ou de l'avitaillement au début du voyage.
Toutefois, pour les créances prévues au n°s 1, 2, 3, 4 et 5, la responsabilité visée par les dispositions qui précèdent ne dépassera pas une somme totale de 8 livres sterling par tonneau de jauge du navire.

Article 2

La limitation de responsabilité édictée par l'article précédent ne s'applique pas :

1° aux obligations résultant de faits ou fautes du propriétaire du navire ;
2° à l'une des obligations dont il s'agit au n°8 de l'article 1^{er}, lorsque le propriétaire a spécialement autorisé ou ratifié cette obligation ;
3° aux obligations résultant pour le propriétaire de l'engagement de l'équipage et des autres personnes au service du navire.
Si le propriétaire ou le copropriétaire du navire est en même temps le capitaine, il ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité pour ses fautes autres que ses fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire.

Article 3

Le propriétaire qui se prévaut de la limitation de responsabilité à la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire est tenu de faire la preuve de cette valeur. L'estimation du navire a pour base l'état du navire aux époques ci-après établies :

1° En cas d'abordage ou d'autres accidents, à l'égard de toutes les créances qui s'y rattachent, même en vertu d'un contrat, et qui sont nées jusqu'à l'arrivée au premier port atteint après l'accident, ainsi qu'à l'égard des créances résultant d'une avarie commune occasionnée par l'accident, l'estimation est faite d'après l'état du navire au moment de l'arrivée au premier port.

Si, avant ce moment, un nouvel accident, étranger au premier, a diminué la valeur du navire, la moins value ainsi occasionnée n'entre pas en compte à l'égard des créances se rattachant à l'accident antérieur.

Pour les accidents survenus pendant le séjour du navire dans le port, l'estimation est faite d'après l'état du navire dans ce port après l'accident.

2° S'il s'agit de créances relatives à la cargaison ou nées d'un connaissement, en dehors des cas prévus aux alinéas précédents, l'estimation est faite d'après l'état du navire au port de destination de la cargaison ou au lieu dans lequel le voyage est rompu.

Si la cargaison est destinée à différents ports et que le dommage se rattache à une même cause, l'estimation est faite d'après l'état du navire au premier de ces ports.

3° Dans tous les autres cas visés à l'article 1^{er}, l'estimation est faite d'après l'état du navire à la fin du voyage.

Article 4

Le fret visé à l'article 1^{er}, y compris le prix de passage, s'entend pour les navires de toutes catégories d'une somme fixée à forfait et, à tout événement, à dix pour cent de la valeur du navire au commencement du voyage. Cette indemnité est due alors même que le navire n'aurait gagné aucun fret.

Article 5

Les accessoires visés à l'article 1^{er} s'entendent :

1° Des indemnités à raison de dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés ;
2° Des indemnités pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés.

Ne sont pas considérés comme des accessoires les indemnités d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Article 6

Les diverses créances qui se rattachent à un même accident ou à l'égard desquelles, à défaut d'accident, la valeur du navire se détermine en même port concourent entre elles sur la somme représentant à leur égard l'étendue de la responsabilité du propriétaire, en tenant compte du rang des privilèges.

Dans les procédures tendant à opérer la répartition de cette somme, les décisions rendues par les juridictions compétentes des Etats contractants vaudront preuve de la créance.

Article 7

En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit, responsable, au-delà de la limite fixée aux articles précédents, jusqu'à concurrence de 8 livres sterling par tonneau de jauge brute du navire.

Les victimes d'un même accident ou leurs ayants droit concourent entre eux sur la somme formant l'étendue de la responsabilité.

Si les victimes ou leurs ayants droit ne sont pas intégralement indemnisés sur cette somme, ils concourent, pour ce qui leur reste dû, avec les autres créanciers, sur les montants visés dans les articles précédents, en tenant compte du rang des privilèges.

La même limitation de responsabilité s'applique aux passagers à l'égard du navire transporteur, mais ne s'applique pas à l'équipage et aux autres personnes au service du navire, pour lesquels le droit de recours en cas de mort ou de lésions corporelles reste régi par la loi nationale du navire.

Article 8

En cas de saisie du navire, la garantie donnée à concurrence de la pleine limite de la responsabilité profite à tous les créanciers auxquels cette limite est opposable.

Au cas où le navire est l'objet d'une nouvelle saisie, le juge peut en ordonner la mainlevée, si le propriétaire, en acceptant la compétence du tribunal, établit qu'il a déjà donné garantie pour la pleine limite de sa responsabilité, que la garantie ainsi donnée est satisfaisante et que le créancier est assuré d'en avoir le bénéfice.

Si la garantie est donnée pour un montant inférieur ou si plusieurs garanties sont successivement réclamées, les effets en sont réglés par l'accord des parties ou par le juge en vue d'éviter que la responsabilité ne soit dépassée.

Si différents créanciers agissent devant les juridictions d'Etats différents, le propriétaire peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que la limite de sa responsabilité ne soit dépassée.

Les lois nationales régleront la procédure et les délais pour l'application des règles qui précèdent.

Article 9

En cas d'action ou de poursuite exercée pour une des causes énoncées à l'article 1^{er}, le tribunal pourra ordonner, sur requête du propriétaire, qu'il soit sursis aux poursuites sur les biens autres que le navire, le fret et les accessoires, pendant le temps suffisant pour permettre la vente du navire et la répartition du prix entre les créanciers.

Article 10

Lorsque l'armateur non propriétaire ou l'affrètement principal est responsable de l'un des chefs énoncés à l'article 1^{er}, les dispositions de la présente Convention lui sont applicables.

Article 11

La jauge dont il est question dans les dispositions de la présente Convention se calcule comme suit :

Pour les vapeurs et autres bâtiments à moteur, sur le tonnage net augmenté du volume qui à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net ;

Pour les voiliers, sur le tonnage net.

Article 12

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées dans chaque Etat contractant lorsque le navire pour lequel la limite de responsabilité est invoquée, est ressortissant d'un Etat Contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des Etats Contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention en faveur des ressortissants d'un Etat non contractant.

Article 13

La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Article 14

Rien, dans les dispositions qui précèdent, ne porte atteinte à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

Article 15

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change aux époques fixées à l'article 3.

Article 16

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties Contractantes qui se sont déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y auront adhéré.

Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit Gouvernement belge fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu notification.

Article 17

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient ou non été représentés à la Conférence Internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu notification.

Article 18

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant

sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions dénoncer la présente Convention, séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Article 19

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratification, la présente Convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 18, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 16, alinéa 2, et à l'article 17, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

Article 20

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira effet à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

Article 21

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Article additionnel

Les dispositions de l'article 5 de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910 dont la mise en vigueur avait été suspendue en vertu de l'article additionnel de cette convention, deviennent applicables à l'égard des Etats liés par la présente Convention.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924

(Suivent les signatures)

Protocole de signature

En procédant à la signature de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent Protocole qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

I Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de ne pas admettre la limitation de la responsabilité à la valeur du navire, des accessoires et du fret pour les dommages occasionnés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables et pour les frais d'enlèvement de l'épave, ou de ne ratifier le traité sur ces points qu'à charge de réciprocité.

Il est toutefois entendu que la limite de responsabilité du chef de ces dommages ne dépassera pas 8 livres sterling par tonneau de jauge, sauf pour les frais d'enlèvement de l'épave.

II Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de décider que le propriétaire d'un navire ne servant pas au transport de personnes et dont la jauge ne dépasse pas 300 tonneaux, est responsable à l'égard des créances du chef de mort ou lésions corporelles, d'après les dispositions de la Convention, mais sans qu'il y ait lieu d'appliquer à cette responsabilité les dispositions de l'alinéa 1^{er} de l'article 7.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924

(Suivent les signatures)