

LES PERSONNES SUSCEPTIBLES DE BÉNÉFICIER DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN DROIT MARITIME

Par

Pierre Laurent KATOTO OYOMBO

Chef de Travaux à la Faculté de Droit de l'Université de Kinshasa

RÉSUMÉ

En droit maritime classique, la limitation de responsabilité ne profitait qu'aux seuls propriétaires en raison des risques encourus et de l'importance du capital investi, la limitation étant liée à la qualité du propriétaire. Mais, dans la mesure où c'est le système anglais de libération forfaitaire qui a été retenu dans les conventions de Bruxelles de 1924 et de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires et repris dans la Convention de Londres de 1976 en matière de créances maritimes, le bénéfice de la limitation n'est plus lié à la qualité du propriétaire de navire, mais à celle de l'exploitant au sens large : toute personne qui est liée à l'exploitation d'un navire peut limiter sa responsabilité (affréteur, armateur, préposés nautiques et terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions, assistant, assureur et tous ceux qui opèrent pour le compte du propriétaire « préposés, sous-traitants, agents et prestataires de service »).

Bien que l'extension du principe de la limitation soit définitivement retenue, nous pensons avec le professeur Bonassies qu'il n'est pas opportun d'étendre à l'extrême le domaine de la limitation de responsabilité. Même si la limitation de responsabilité appartient aujourd'hui aux principes du droit maritime, elle demeure une institution d'exception qui ne doit pas être étendue au-delà de son domaine naturel¹.

Mots-clés : *Limitation, responsabilité, droit maritime, navire, bénéficiaire, propriétaire, armateur, conventions, sous-traitants, préposés nautiques.*

ABSTRACT

In classical maritime law, the limitation of liability benefited only the owners because of the risks incurred and the size of the capital invested, the limitation being linked to the quality of the owner. However, insofar as the English system of lump-sum release was retained in the Brussels Conventions of 1924 and 1957 on the limitation of liability of shipowners and taken up in the London Convention of 1976 on maritime claims, the benefit of the limitation is no longer linked to the quality of the shipowner, but to that of the operator in the broad sense: any person who is connected with the operation of a ship may limit his liability (charterer, shipowner, nautical and land

¹ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Droit maritime*, Paris, L.G.D.J, 2006, n° 423.

servants acting in the exercise of their functions, assistant, insurer and all those who operate on behalf of the owner "servants, subcontractors, agents and service providers").

Although the extension of the principle of limitation is definitely retained, we think with Professor Bonassies that it is not appropriate to extend the field of limitation of liability to the extreme. Even if the limitation of liability belongs today to the principles of maritime law, it remains an institution of exception which should not be extended beyond its natural domain.

Keywords: *Limitation, liability, maritime law, ship, beneficiary, owner, shipowner, agreements, subcontractors, nautical servants.*

INTRODUCTION

Au cours de son exploitation, le navire peut être cause d'un dommage à des tiers, à la suite d'un incident majeur (naufrage, un échouement, d'un abordage...) ou d'un incident plus limité. Dans ces cas, la responsabilité de l'armateur peut être engagée, et c'est le problème de la limitation de responsabilité comme celui des sources de cette responsabilité qui se pose².

Lorsque la responsabilité de l'armateur est engagée, il doit indemniser les victimes. Que la responsabilité de l'armateur soit contractuelle ou délictuelle, elle est toujours extrêmement lourde. Si dans les transports maritimes courants cette responsabilité était en vigueur, il est certain que les sociétés d'armements n'existeraient plus³. C'est pourquoi, l'armateur dont le navire a causé un dommage à la suite de la faute du capitaine ou d'un marin a toujours pu limiter sa responsabilité même à l'égard des tiers⁴.

La limitation de responsabilité dérive toujours de la loi, laquelle est prise au sens large (conventions internationales, lois nationales...) et ne concerne que la responsabilité indirecte. Elle a pour effet de réduire dans les conditions prévues par la loi, les obligations de l'armateur à un maximum au-delà duquel aucune mesure d'exécution n'est permise⁵.

En droit classique, cette limitation s'est exprimée d'une manière brutale par l'abandon du navire aux victimes, alors même que ce navire gisait au fond de l'océan. Elle subsiste aujourd'hui sous une forme plus nuancée, celle d'une limitation en valeur, laquelle se réalise par la constitution d'un fonds

² P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Droit maritime*, Paris, L.G.D.J, 2006, n° 371.

³ J. COLLARD, *Aperçu de droit maritime belge*, Bruxelles, Réclamé (J.F. Bogaerts et R.R. Dodson), 1931, p. 150.

⁴ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, n° 371.

⁵ J. COLLARD, *op. cit.*, p.150.

proportionnel au tonnage du navire⁶. Quant à la justification de la limitation, on ne peut la trouver que dans une double référence, d'une part au *risque de la mer*, d'autre part au *caractère d'activité d'intérêt général des activités maritimes*⁷.

A l'origine, le droit maritime n'avait pas accordé le bénéfice de la limitation à toutes les personnes impliquées dans l'exploitation de navire en raison des risques encourus et de l'importance du capital investi. Avec les progrès techniques et l'adoption du système anglais du fonds de limitation, la limitation de responsabilité a été étendue à plusieurs autres personnes. Qui sont les bénéficiaires de la limitation ? Doit-elle céder devant une attitude particulière ? En droit maritime classique, seul le propriétaire de navire qui exploitait directement son navire était en droit de limiter sa responsabilité. Avec le temps, ce privilège a été reconnu à d'autres opérateurs maritimes. Il apparaît donc opportun de savoir qui étaient les bénéficiaires de la limitation en droit maritime classique (A), avant d'examiner comment les conventions internationales visant l'unification du droit maritime en la matière ont consacré l'extension du principe de la limitation aux autres personnes que le propriétaire du navire (B).

A. LES BÉNÉFICIAIRES DE LA LIMITATION EN DROIT CLASSIQUE

D'origine très ancienne, la limitation de responsabilité a été essentiellement créée pour encourager le développement du commerce maritime, et par la suite, celui utilisant d'autres modes de transport⁸. Les limitations de responsabilité sont historiquement établies au profit de seuls propriétaires de navires pour les inciter à investir dans des entreprises maritimes sans courir le risque de tout perdre dans l'éventualité où leur navire causerait des pertes ou des dommages. De nos jours, cette protection accordée aux propriétaires de navires demeure justifiable dans la mesure où ceux-ci n'ont aucun contrôle direct sur le fonctionnement et la gestion quotidienne de leurs navires lorsque ceux-ci sont en mer. C'est là une règle vieille et que l'on retrouve dans toutes les nations maritimes.

Au XIX^e siècle, toutes les législations maritimes connaissent une règle de limitation, mais elles ne l'aménagent pas toutes de la même manière. A côté du système français de l'abandon en nature que la réforme de 1967 a totalement réaménagé en France, mais que l'on retrouve encore dans bon nombre de législations imitées du Code de commerce français de 1807, il existe deux autres grands systèmes : le système allemand de l'abandon en valeur qui a eu peu de rayonnement en la matière et le système anglais du fonds de limitation qui a

⁶ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, n° 3.

⁷ *Ibid.*, n° 405.

⁸ V. DIEGO RAMIREZ, *La limitation de responsabilité dans le transport multimodal*, Mémoire, Montréal, 2006, p. 96.

inspiré les conventions internationales (en dernier lieu ? la Convention de Londres sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes) et par là toutes les législations contemporaines qui l'ont imitée⁹.

A la fin du XIX^e siècle, le principe est définitivement reconnu, deux systèmes permettaient cependant aux propriétaires de navires de limiter leur responsabilité : le système français de l'abandon en nature (I) et le système anglais du fonds de limitation (II), lesquels désignent le propriétaire du navire comme le seul bénéficiaire de la limitation.

I. Le bénéficiaire de la limitation dans le système français de l'abandon en nature

En droit maritime classique, droit qui a prévalu en France de l'Ordonnance de la Marine marchande de 1681 à 1968, la technique de limitation était extrêmement brutale. L'armateur qui n'avait pas commis de faute pouvait se protéger contre les conséquences des fautes du capitaine par l'abandon du navire et du fret (art. 216 du Code de commerce).

S'agissant de la personne pouvant invoquer le bénéfice de la limitation, l'ordonnance de la Marine Marchande de 1681 (art. 2, titre 8, livre II)¹⁰ et le Code de commerce français de 1807 (art. 216)¹¹ ne reconnaissaient qu'aux seuls propriétaires de navires le droit de limiter leur responsabilité en raison des risques encourus et de l'importance du capital investi¹², mais aussi en raison de l'absolutisme du droit de propriété, le droit de propriété confirmant en effet « l'idée d'un contact direct du titulaire du droit avec la chose »¹³. Ce lien n'existant qu'entre le propriétaire et son navire, il en résulte qu'une personne non propriétaire qui exploite un navire ne peut bénéficier de la limitation de responsabilité¹⁴.

Pendant la période coloniale et même dans l'Etat Indépendant du Congo, la législation coloniale belge avait eu une influence considérable sur la législation de ce territoire étant donné les liens qui unissaient les deux territoires jusqu'en 1960. C'est la loi belge du 21 août 1879 sur le commerce maritime, complétée par la loi du 10 février 1908 qui contiennent des dispositions sur la limitation de responsabilité qui était en vigueur sur le territoire congolais. Cette loi qui

⁹ Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, 13^e éd., Paris, Dalloz, 2014, n° 840.

¹⁰ L'article 2 du titre 8, livre II de l'Ordonnance de 1681 dispose que « les propriétaires de navires sont responsables du fait du capitaine, mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment et leur fret ».

¹¹ L'article 216 du Code de commerce de 1807 énonce que « Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier. Il peut dans tous les cas s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret ».

¹² I. CORBIER, *La notion juridique de l'armateur*, Paris, PUF, 1999, p. 55.

¹³ G. CORNU, *Droit civil : les personnes et les biens*, 8^e éd., Paris, Précis Domat, n° 1015.

¹⁴ I. CORBIER, *op. cit.*, p. 55 et s.

avait repris les dispositions du deuxième Livre du Code français de commerce de 1807 qui ne reconnaissait qu'au seul propriétaire de navire le droit de limiter sa responsabilité. Le système anglais de libération forfaitaire avait aussi prévu un seul bénéficiaire de la limitation : le propriétaire du navire¹⁵.

II. Les bénéficiaires de la limitation dans le système anglais du fonds de limitation

Il sied de souligner que le droit anglais est resté longtemps hostile au principe de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires. Ni les règles d'Oléron de 1150, ni la règle contenue dans le *Black Book of Admiralty*, selon laquelle le navire devait faire « pleine amende », utilisée par la suite par les tribunaux, n'autorisèrent le propriétaire du navire à limiter sa responsabilité. L'argument économique selon lequel la limitation favorisait l'investissement d'un capital dans l'expédition maritime est resté sans réponse¹⁶. Toutefois, à la suite du jugement *Boucher v Lawson* (1734) tenant un propriétaire pour responsable du vol d'une cargaison commis par le capitaine, les propriétaires de navires réagirent. Les rendre systématiquement responsables des actes frauduleux commis par leurs préposés risquait d'en décourager plus d'un de se lancer dans le commerce et l'activité maritime ; en plus des risques maritimes naturels, les propriétaires de navires pouvaient encore être ruinés par des pratiques frauduleuses de leurs capitaines. Redoutant les conséquences excessives d'une telle solution, les propriétaires de navires demandèrent au Parlement de légiférer en leur faveur. Une loi adoptée en 1734 reconnut le principe de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires pour les actes frauduleux commis par les capitaines et l'équipage. Si le propriétaire du navire n'avait pas commis de faute personnelle ou n'avait pas eu connaissance de l'acte incriminé, il était en droit de limiter sa responsabilité à la valeur du navire pour l'expédition maritime concernée, valeur calculée non pas après l'accident, mais avant¹⁷.

En reconnaissant le principe de la limitation de responsabilité, le droit anglais visait surtout à protéger les propriétaires de navires des conséquences des actes frauduleux commis par leurs préposés. Dans ce schéma, les actes incriminés ne concernent pas nécessairement le navire ; ils peuvent être liés à la cargaison. C'est pourquoi le droit anglais consacre l'abandon d'une somme d'argent représentant la valeur du navire plutôt que l'abandon du navire lui-même. Un tel abandon ne reconnaît pas de lien privilégié entre l'homme et le navire ; toute personne possédant une fortune personnelle suffisante peut contribuer¹⁸.

¹⁵ Cfr. Loi anglaise de 1734 qui désigne le propriétaire de navire comme seul bénéficiaire de la limitation.

¹⁶ I. CORBIER, *op. cit.*, p. 55 et s.

¹⁷ *Ibid.*, p. 56.

¹⁸ *Id.*

L'argument économique trouva ici écho favorable : la nécessité d'encourager l'investissement dans l'entreprise maritime justifia que le droit anglais réservât cette faveur aux seuls propriétaires de navires¹⁹. En consacrant définitivement le principe de la limitation de responsabilité, le *Merchant Shipping Act* de 1854 confirme la solution amorcée en 1734 : seuls les propriétaires de navires étaient en droit de limiter leurs responsabilités, mais devaient constituer un double fonds en argent —, calculé d'après la valeur du navire²⁰.

Dans ces deux systèmes, le lien direct entre le propriétaire et son navire demeure. Le navire représente d'abord l'instrument de calcul permettant de déterminer la contribution maximale du propriétaire ; mais il fait également partie de son patrimoine. Qu'il soit abandonné en nature ou remplacé par une somme d'argent, le navire constitue toujours un patrimoine de mer, limite de la responsabilité du propriétaire²¹.

La diversité des législations est source de déconvenues et d'insécurité patrimoniale et juridique. C'est pourquoi, on s'est efforcé, en matière maritime, de réduire ces troubles en élaborant des conventions internationales²², conventions qui ont élargi le nombre de sujets bénéficiaires de la limitation.

B. LES BÉNÉFICIAIRES DE LA LIMITATION DANS LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

Le droit maritime classique n'autorisait l'abandon du navire qu'aux seuls propriétaires. Dans les conventions internationales, le nombre de sujets qui bénéficient de la limitation de la responsabilité a été élargi, c'est-à-dire étendu à une pluralité de parties. Nous étudierons d'abord les bénéficiaires de la limitation dans les Conventions de Bruxelles de 1924 et de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, puis dans la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Nous examinerons également les bénéficiaires de la limitation dans le Code congolais de la navigation maritime.

I. Les bénéficiaires de la limitation dans la Convention du 25 août 1924

La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer, cocktail trop complexe de différents ingrédients de l'abandon en nature, de l'abandon en valeur et du fonds de limitation²³, fut la première

¹⁹ I. CORBIER, *op. cit.*, p. 57.

²⁰ Id.

²¹ Id.

²² Ph. DELEBECQUE, *op. cit.*, n° 842.

²³ A. VIALARD, *Droit maritime*, 1^{ère} éd., PUF, Paris, 1997, n° 150.

convention internationale en matière de limitation de responsabilité des propriétaires de navires. Entrée en vigueur le 2 juin 1931, elle consacre le rattachement de la limitation à la propriété. Le propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité à la valeur du navire, calculée d'après l'état du navire à la fin du voyage, sans dépasser une somme totale de 8 £ par tonneau de jauge, mais il peut aussi se libérer par le paiement d'une indemnité forfaitaire²⁴. Cette Convention fut un échec car elle n'avait fait l'objet que de rares ratifications²⁵.

La Convention de 1924 ne consacre pas vraiment l'abandon en nature de l'article 216 du Code de commerce français, mais le système adopté abouti au même résultat : si la valeur du navire après accident est nulle, le propriétaire se trouve libéré de *facto* et les créanciers maritimes impayés. La Convention exprime une nette préférence pour la responsabilité personnelle plutôt que pour la responsabilité réelle. Elle pose pour principe que, pour certains dommages, le propriétaire doit être tenu de réparer sur l'ensemble de ses biens. Désormais, corollaire indispensable, en cas de faute personnelle, la limitation ne s'applique pas.

La Convention introduit ainsi une solution jusqu'à présent ignorée par certaines législations : le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité personnelle pour les actes commis par le capitaine, sauf s'il a lui-même commis une faute personnelle²⁶. L'article 2 précise à cet effet que « *la limitation de responsabilité édictée à l'article 1^{er} ne s'applique pas aux obligations résultant des faits ou fautes du propriétaire du navire* ».

S'agissant des personnes susceptibles de bénéficier de la limitation, s'inspirant pour partie du système anglais, la Convention de 1924 sépare la limitation de responsabilité de la propriété. L'article 10 de la Convention autorise en effet *l'armateur non propriétaire et l'affrètement principal* à limiter leur responsabilité. Dès lors, le propriétaire de navire ne dispose plus d'un privilège du fait de son droit de propriété ; d'autres opérateurs maritimes, détenteurs à d'autres titres, en bénéficient aussi²⁷. Tenus de la responsabilité du propriétaire du navire, l'armateur non propriétaires et l'affrètement principal, sont susceptibles d'invoquer le bénéfice de la limitation de leur responsabilité dans les mêmes conditions que le propriétaire du navire.

L'hostilité de l'Angleterre à la Convention de 1924 et le fait que la solution retenue par cette convention n'a pas été favorablement accueillie par les Etats, ont conduit le Comité Maritime Internationale (CMI) à proposer un nouveau texte qui a fait l'objet d'une nouvelle convention internationale signée le 10 octobre 1957.

²⁴ Article 1^{er} de la Convention de 1924 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires.

²⁵ A. VIALARD, *op. cit.*, n° 150.

²⁶ I. CORBIER, *op. cit.*, p. 61.

²⁷ Id.

II. Les bénéficiaires de la limitation dans la Convention du 10 octobre 1957

La Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires abroge et remplace, pour les relations entre les Etats qui l'avaient ratifié ou adhéré, la Convention du 25 août 1924. Entrée en vigueur le 31 mai 1968, elle rejette le concept de « fortune de mer » pour ne retenir que celui de la limitation à un montant forfaitaire. Dès lors, que l'abandon ne porte plus sur un navire, mais sur une somme d'argent, dès l'instant où la responsabilité n'est plus réelle — liée à un bien, mais porte sur tous les biens du débiteur maritime, toute personne dont la dette est née de l'exploitation d'un navire peut prétendre se libérer à l'égard de ses créanciers maritimes en leur abandonnant cette somme. C'est pourquoi, le bénéfice de la limitation appartient à tous ceux dont la responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire (art. 3). Dès lors, la responsabilité du propriétaire inclut celle du navire lui-même (art. 6-1). Condamner le propriétaire parce que le navire est responsable, permet d'étendre cette solution à tous les utilisateurs de navires²⁸.

Quant aux bénéficiaires de la limitation, la Convention de 1957 ouvrait la porte de la limitation non seulement aux propriétaires de navires, mais plus généralement à tous les exploitants²⁹. L'exploitation des navires ne relevant plus de seuls propriétaires, l'extension de la limitation de responsabilité à d'autres que le propriétaire se voit définitivement reconnue : les dispositions de la Convention sont applicables à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur-gérant, ainsi qu'aux capitaines, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'armateur, de l'armateur-gérant... de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire de navire lui-même (art. 6-2). La Convention de 1957 étendait aussi le droit à limitation au navire lui-même en disposant que « *la responsabilité du propriétaire inclut celle du navire lui-même* ». Le droit de propriété ne confère plus un privilège particulier : l'article 7 visant « le propriétaire ou toute personne ayant le même droit en vertu de l'article 6 » l'illustre. Le lien entre limitation de responsabilité et propriété s'estompe, nonobstant le titre même de la Convention, laquelle continue à faire référence aux seuls propriétaires³⁰.

Par ailleurs, la convention de 1957 sanctionne le propriétaire — ou tout autre bénéficiaire en cas de faute personnelle et lui refuse le bénéfice de la limitation (art. 1^{er}). La faveur historiquement reconnue au propriétaire du fait de

²⁸ I. CORBIER, *op. cit.*, p. 61.

²⁹ La solution était déjà consacrée par la convention de 1924 (art. 10) qui désigne l'armateur non propriétaire et l'affréteur principal comme bénéficiaires de la limitation. Mais en 1957, la liste des bénéficiaires (art. 6) s'accroît sensiblement.

³⁰ I. CORBIER, *op. cit.*, p. 67.

l'éloignement de son navire ne peut plus être maintenue si le bénéficiaire n'en est pas digne³¹.

III. Les bénéficiaires de la limitation dans le Code maritime congolais de 1966

A l'aube de l'accession du pays à la souveraineté tant nationale qu'internationale, trois décrets ont été publiés au Moniteur Congolais du 22 août et du 5 septembre 1960, formant les livres I, II et III du Code de la navigation maritime. Mais, le nouveau statut du Congo postulait des adaptations du texte aussi bien sur le plan du fond que de la forme. Ainsi, sera publiée l'ordonnance-loi n° 66/98 du 14 mars 1966 portant Code de la navigation maritime³², texte qui sera le premier d'une série des documents législatifs et réglementaires édictés par le nouveau pouvoir³³. C'est ce Code de la navigation maritime qui constitue le droit positif congolais en la matière. Ainsi, le droit positif congolais comprend non seulement le Code de la navigation maritime, mais aussi la Convention de Bruxelles le 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer, à laquelle la République Démocratique du Congo a adhéré par l'ordonnance-loi n° 67/14 du 6 avril 1967³⁴.

En ce qui concerne les bénéficiaires de la limitation, il sied de souligner qu'en plus de la solution déjà consacrée par la Convention de 1957 (art. 6) qui désigne l'armateur, l'armateur-gérant, les capitaines, les membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'armateur, de l'armateur-gérant... et le navire lui-même comme bénéficiaires de la limitation, le Code maritime congolais de 1966 énumère trois catégories de bénéficiaires de la limitation à savoir le propriétaire de navire, l'armateur et l'affrètement.

1. Le propriétaire

L'article 150.I du Code Maritime congolais énonce que « tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitane et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions ; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leur fonctions respectives ». Mais, si le propriétaire ou le co-propriétaire du navire est en même temps le capitaine, il peut se prévaloir de la limitation de responsabilité pour les fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire (art. 151, al. 2). En tant que débiteur de l'obligation de réparer, le propriétaire de navire bénéficie de la limitation, sauf en cas de fautes personnelles ou à raison de ses engagements personnels (art. 151, al. 3).

³¹ I. CORBIER, *op. cit.*, p. 67.

³² Cfr. Moniteur Congolais du 24 décembre 1966.

³³ S. LESSEDJINA IKWAME IPU'OZIA, *Droit maritime et éléments de droit fluvial*, Kinshasa, PUC 2003, p. 211.

³⁴ Id.

2. L'armateur et l'affrètement

Tenus de la responsabilité du propriétaire du navire, l'armateur non propriétaire et l'affrètement principal peuvent eux aussi invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité dans les mêmes conditions que le propriétaire de navire (art. 151, al. 3), à condition de n'avoir pas commis de faute personnelle.

Avec le temps, la Convention de 1957 a montré quelques imperfections. Un ultime texte a été mis en chantier sous l'égide de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI), texte devenu la Convention de Londres du 19 novembre 1976.

IV. Les bénéficiaires de la limitation dans la Convention de Londres de 1976

La Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1986³⁵. La nouvelle convention qui a adopté le système anglais du fonds de limitation, constitue aujourd'hui le droit commun de la limitation de responsabilité en droit international, en prévoyant que dans les relations entre les Etats qui en sont parties, elle abroge et remplace les Conventions de Bruxelles de 1924 et de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires³⁶.

S'agissant des personnes susceptibles de bénéficier de la limitation, il sied de relever qu'au cours des travaux du Comité Maritime Internationale (CMI) et du Comité juridique de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI), il avait été question d'étendre le droit à limitation à différentes catégories des personnes impliquées dans l'exploitation du navire. Finalement, ces extensions ont été condamnées, ainsi que certaines formules plus au moins synthétiques présentées par certaines délégations, qui risquaient d'ouvrir la porte à des interprétations très variables. Les extensions voulues ont été clairement énoncées. Mais les bénéficiaires de la limitation sont allés en nombre croissant³⁷.

L'article 1^{er} de la Convention cite deux bénéficiaires : les propriétaires de navires dont la limitation de responsabilité est très ancienne et les assistants dont la limitation de responsabilité est récente : il s'agit ici de l'effet de *Tojo Maru*³⁸.

³⁵ Elle n'a pas été ratifiée par la République Démocratique du Congo.

³⁶ MASSIMILLIANO RIMABOSCHI, *L'unification du droit maritime : Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix-Marseille, PUAN 2006, p. 271.

³⁷ C. LEGENDRE, « La Conférence internationale de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes », *DMF*, 1978, pp. 195-204.

³⁸ Des décisions bien connues avaient refusé le droit à limitation à un assistant agissant hors du navire, ce qui a poussé les auteurs de la Convention de 1976 à remédier à cette jurisprudence.

1. Les propriétaires de navires

Au sens de l'institution étudiée, l'expression « propriétaire de navire » est très large³⁹. L'article 1^{er}, al. 2 de la Convention désigne, à la fois, « le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et d'un navire ». On est en présence de trois catégories juridiques très sensiblement différentes⁴⁰. D'autre part, l'alinéa 5 de l'article 1^{er} dispose que « l'expression responsabilité du propriétaire de navire comprend la responsabilité découlant d'une action portant sur le navire lui-même ».

1.1. Propriétaire

Le propriétaire renvoie au titulaire du droit de propriété. Ce concept est parfaitement connu des juristes qu'il n'est pas besoin de revenir. Il est surtout à mettre en relation avec une autre institution, celle de la responsabilité du fait des choses. Sauf à observer que la responsabilité s'attache à la garde et non à la propriété. Le propriétaire est présumé gardien tant qu'il n'a pas rapporté la preuve que la garde du navire a été transférée. Point n'est besoin de pénétrer dans les arcanes du droit anglais qui distingue entre plusieurs catégories de propriétaires de navires : *disponent owners*, *beneficial owners* et *registered owners*⁴¹.

1.2. Affréteur

L'affréteur est celui qui reçoit la disposition du navire par le contrat d'affrètement. Quel que soit le type de navire qu'il reçoit (coque nue ou entièrement armé et équipé), quel que soit le type d'affrètement qu'il conclut (pour une durée déterminée ou pour une expédition maritime donnée), l'affréteur qui se trouverait être débiteur d'une obligation maritime est en droit de limiter sa responsabilité, sauf s'il a commis une faute inexcusable. La seule condition est que la créance soit une créance maritime au sens de la Convention de 1976⁴².

1.3. Armateur

L'armateur est celui qui exploite le navire. Avec ce concept, on rejoint la catégorie anglaise du « *disponent owner* ». S'il en est ainsi, c'est parce que l'aventure maritime à très tôt conduit à opérer une distinction entre le titulaire de la propriété du navire et celui qui exploite le navire. La justification est fondée car les deux états sont très différents : tel peut avoir des capitaux sans être familiarisé avec l'exploitation d'un navire, notamment d'un navire de commerce, alors que par contre, tel autre peut être apte à exploiter un navire sans avoir le capital lui permettant d'en disposer⁴³. La dichotomie est

³⁹ Y. TASSEL, « La responsabilité du propriétaire du navire », in *Revue générale de droit* (R.G.D.), 2002, n°32, p. 651.

⁴⁰ Id.

⁴¹ Id.

⁴² Id.

⁴³ Id.

traditionnelle et de nombreuses institutions du droit maritime en rendent compte⁴⁴.

En tant que débiteurs de l'obligation de réparer, le propriétaire de navire, l'affréteur et l'armateur sont tous susceptibles de bénéficier de la limitation, à condition de n'avoir pas commis de faute inexcusable.

La limitation s'applique aussi indirectement. La Convention de 1976 prévoit que « si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant », cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité. L'hypothèse la plus explicite visée par cette règle est celle des préposés de l'armateur (ou de l'assistant). La règle concerne donc en premier lieu le capitaine du navire et les marins. Elle postule certainement l'extension de la limitation aux préposés (capitaines et ceux qui l'accompagnent)⁴⁵. On peut alors se demander si la règle ne vise pas aussi d'autres personnes ou entreprises, sous-traitants, prestataires de service divers, voire société de classification ayant contrôlé la construction du navire⁴⁶. Pour le Professeur Bonassies, une telle extension ne serait pas justifiée en droit⁴⁷.

Par ailleurs, le droit maritime connaît un concept relativement étrange selon lequel une action judiciaire peut être formée contre le navire lui-même. Il s'agit de ce que l'on appelle « l'action *in rem* », action qui conduit à reconnaître que la chose navire est elle-même débitrice. Franchement, dans cette hypothèse encore, la limitation s'applique⁴⁸.

2. Assistant

Par « assistant », il faut entendre toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que visent l'article 2, §1, al., *d, e* et *f* de la Convention de 1976. Il s'agit de l'effet *Tojo Maru*⁴⁹. C'est pour sauver l'assistant que la limitation a été acceptée par la communauté maritime internationale. Ce fut d'ailleurs l'un des principaux apports de la Convention de 1976. Ainsi, celui qui fournit l'assistance maritime est-il placé dans une situation particulière : il bénéficie de la limitation, mais il ne la subit pas⁵⁰.

⁴⁴ S'agissant du droit français par exemple, les règles de la propriété d'un navire et celles de l'armement d'un navire relèvent de deux lois différentes, l'une de la loi du 3 janvier 1967, l'autre de la loi du 3 janvier 1969.

⁴⁵ Y. TASSEL, *op. cit.*, p. 651.

⁴⁶ . En ce sens, semble-il, M. REMOND-GOUILLOUD, au n° 345.

⁴⁷ . P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, n° 423.

⁴⁸ Y. TASSEL, *op. cit.*, p. 652.

⁴⁹ House of Lords, 16 mars 1976, (197), Lloyd's la Report, p. 341.

⁵⁰ Y. TASSEL, *op. cit.*, p. 651.

La Convention de 1976 autorise à l'assistant agissant ou non à partir d'un navire à limiter sa responsabilité. Aux termes de la Convention, « *les assistants peuvent, en tant que tels, limiter leur responsabilité* ». Cela implique que l'assistant agissant ou non à partir d'un navire, puisse bénéficier de la limitation. Mais, si le montant du fonds de limitation pour l'assistant agissant à partir du navire ne pose pas de problème, car il est déjà protégé par la Convention de 1976, celui de l'assistant qui n'agit pas à partir d'un navire fait l'objet d'une détermination particulière : la limite de responsabilité pour un tel assistant est calculée selon le tonnage forfaitaire de 1500 tonneaux⁵¹.

3. *L'assureur de responsabilité*

La limitation de responsabilité peut être invoquée par l'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation, dès que l'assuré est en droit de s'en prévaloir. Il s'agit, ici, d'éviter la conséquence de l'aléa technique que produit l'existence d'une action directe du créancier contre l'assureur du débiteur assuré. Inconnue dans certains systèmes juridiques, cette action directe est au contraire présente dans d'autres. La Convention de 1976 coupe court à tout débat en accordant expressément le bénéfice de son application dans cette hypothèse. L'article 1^{er} § 6 de la Convention précise que « *l'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation, est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même* ». Par-là, elle ouvre à l'assureur un droit personnel incontestable à limitation. C'est dire que, si un fonds de limitation a été constitué, ce qui se fera d'ailleurs le plus souvent à son initiative, l'assureur bénéficiera de la limitation⁵².

Cette précision confirme l'ampleur de l'application de la limitation : la personne du débiteur s'efface devant la nature maritime de la créance⁵³. Il s'agit donc ici de savoir si l'assureur, objet d'une action directe de la victime, pouvait invoquer le bénéfice des dispositions limitant la responsabilité du propriétaire de navire, son assuré, à un montant inférieur au montant de l'assurance (par exemple à 128,324 dollars, alors que le plafond de l'assurance était d'un million de dollars).

⁵¹ P. BONASSIES et C SCAPEL, *op. cit.*, n° 439.

⁵² *Ibid.*, n° 426.

⁵³ Y. TASSEL, *op. cit.*, n° 32, p. 651.

CONCLUSION

Le droit maritime classique n'autorisait qu'aux seuls propriétaires de navires de limiter leurs responsabilités en raison des faits et actes du capitaine en cours d'expédition, ce qui se justifiait parfaitement par l'exploitation directe du navire par son propriétaire, mode d'exploitation dominant jusqu'au XX^e siècle⁵⁴.

Avec le développement des conditions techniques de l'exploitation des navires et l'adoption du système anglais de libération forfaitaire dans les conventions internationales, l'exploitation des navires ne relève plus de seuls propriétaires de navires. Dès lors, l'extension du principe de la limitation de responsabilité à d'autres que les propriétaires se voit définitivement reconnue.

S'inspirant pour partie du droit anglais, la Convention de 1924 (art. 10) autorise en effet l'armateur non propriétaire et l'affrètement principal à limiter leur responsabilité. Mais, la limitation ne s'applique pas aux obligations résultant des faits ou fautes du propriétaire du navire » (art. 2). Dès lors, le propriétaire de navire ne dispose plus d'un privilège du fait de son droit de propriété ; d'autres armateurs, détenteurs à d'autres titres, en bénéficient également⁵⁵.

La Convention de 1957 consacre définitivement le système anglais d'indemnisation forfaitaire comme règle. Elle ouvre ainsi la porte de la limitation non seulement au propriétaire de navire, mais plus généralement à tous les exploitants : les dispositions de la Convention sont applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur-gérant, ainsi qu'aux capitaines, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'armateur, de l'armateur-gérant... de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire de navire lui-même (art. 6-2). La Convention de 1957 étend le droit à limitation au navire lui-même, en énonçant que la responsabilité du propriétaire inclut celle du navire (art. 6-1). Le droit de propriété ne confère plus de privilège particulier : l'article 7 visant « le propriétaire ou toute personne ayant le même droit en vertu de l'article 6 » l'illustre. Le lien entre limitation de responsabilité et propriété s'estompe, et ce, en dépit du titre même de la Convention, laquelle continue à faire référence aux seuls propriétaires⁵⁶.

La Convention de 1976 étend largement le droit à limitation, faisant bénéficier de ce droit de nombreuses catégories de participants au commerce maritime⁵⁷. La nouvelle Convention assimile au propriétaire du navire son

⁵⁴ H. de RICHEMONT, « L'affrètement d'espace peut-il bénéficier de la limitation ? », *DMF*, 2002, pp.1012-1017.

⁵⁵ I. CORBIER, *op. cit.*, p. 61.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 67.

⁵⁷ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *op. cit.*, n° 404.

affréteur, son armateur et son armateur-gérant, mais elle va plus loin encore : désormais, ce n'est plus à l'armateur que la limitation s'applique, mais à des créances. Dès lors, tous ceux qui opèrent pour le compte de l'armateur – préposés, sous-traitants, agents et prestataires de service (art. 1- 4) – peuvent bénéficier de la limitation y compris les assistants (art. 1-2) et les assureurs (art. 1-3). Mais la limitation ne s'applique pas en cas de faute inexcusable du bénéficiaire.

BIBLIOGRAPHIE

1. BONASSIES, P. et SCAPEL, C., *Droit maritime*, Paris, L.G.D.J., 2006.
2. COLLARD, J., *Aperçu de droit maritime belge*, Bruxelles, Réclamé (J.F. Bogaerts et R.R. Dodson), 1931.
3. CORBIER, I., *La notion juridique de l'armateur*, Paris, PUF, 1999.
4. CORNU, G., *Droit civil : les personnes et les biens*, 8^e éd., Paris, Précis Domat, n° 1015.
5. De RICHEMONT, H., « L'affréteur d'espace peut-il bénéficier de la limitation ? », *DMF*, 2002.
6. DELEBECQUE, Ph., *Droit maritime*, Paris, 13^e éd., Dalloz, 2014.
7. DIEGO RAMIREZ, V., *La limitation de responsabilité dans le transport multimodal*, Mémoire, Montréal, 2006.
8. LEGENDRE, C., « La Conférence internationale de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes », in *DMF*, 1978.
9. LESSEDJINA IKWAME IPU'OZIA, S., *Droit maritime et éléments de droit fluvial*, Kinshasa, PUC, 2003.
10. MASSIMILLIANO RIMABOSCHI, *L'unification du droit maritime : Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix-Marseille, PUAN, 2006.
11. Moniteur Congolais du 24 décembre 1966.
12. TASSEL, Y., « La responsabilité du propriétaire du navire », in *Revue générale de droit* (R.G.D.), 2002, n° 32, 641-661.