

TRANSPORT MARITIME

LA CONVENTION DE BRUXELLES ET SES DIFFERENTS AMANDEMENTS

TABLE DES MATIERES

I – Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et protocole de signature ("Règles de La haye")

Article 1 à 10

- Champ d'application de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924
- Etat des ratifications et adhésions à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924

II – Protocole du 23 février 1968

Article 1 à 17

- Convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifiée par le protocole du 23 février 1968
- Champ d'application
- Etat des ratifications et adhésions au protocole du 23 février 1968

III – Protocole du 21 décembre 1979

Article 1 à 11

- Convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979

Article 1 à 10

- Etat des ratifications et adhésions au protocole du 21 décembre 1979

IV – Unités de compte

V – Tableau des limites d'indemnisation

VI – Index

I-

CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924

Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance
et protocole de signature
("Règles de La haye")

Entrée en vigueur le 2 juin 1931

ARTICLE PREMIER

Dans la présente convention, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

- a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.
- b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.
- c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.
- d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.
- e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

ARTICLE 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, sera quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ARTICLE 3

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) Mettre le navire en état de navigabilité ;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la qualité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément aux paragraphes a), b) et c).

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis de pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "Embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises il restitue ce document contre remise d'un connaissement "Embarqué".

Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 (paragraphe 3), considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé "Embarqué".

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet.

Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable, sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

ARTICLE 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (paragraphe premier).

Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

d) D'un "acte de Dieu" ;

e) De faits de guerre ;

f) Du fait d'ennemis publics ;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;

h) D'une restriction de quarantaine ;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

k) D'émeutes ou de troubles civils ;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;

n) D'une insuffisance d'emballage ;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire, ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient pas été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

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 déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

ARTICLE 5

1. Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention.

Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

ARTICLE 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transporteur doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

ARTICLE 7

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

ARTICLE 8

Les dispositions de la présente convention ne modifiant ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en mer.

ARTICLE 9

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 au jour de l'arrivée du navire au port de détachement de la marchandise dont il s'agit.

ARTICLE 10

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des Etats contractants.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, 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.

Les Hautes Parties Contractantes pourront donner effet à cette Convention soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit :

1. De préciser que dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de *c à p*, le porteur du connaissance peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe *a*.

2. D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa dudit article.

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

- CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1924

La Convention de 1924, non modifiée, définit son champ d'application. Elle s'applique à "tout connaissance (ou document similaire) créé dans un Etat contractant" (art. 10), si le transport est international, à la phase maritime du transport (art. 1 e), à l'exclusion des animaux vivants et des marchandises transportées en pontée (art. 1 e).

Le transport international – au sens de la Convention – est celui qui est effectué entre deux ports appartenant à des Etats différents, ou celui dans lequel les parties figurant au connaissance n'ont pas la même nationalité (Cass. Com. 20 déc. 1982 DMF 83, p. 526).

La phase maritime du transport, c'est le temps écoulé entre le début du chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à la fin du déchargement.

L'application de la Convention étant impérative, la réduction de la période où la Convention est applicable n'est pas contractuellement possible.

Par "Etat contractant", il faut entendre les Etats ayant ratifié la Convention et les Etats ayant adhéré à la Convention.

- RATIFICATION ET ADHESIONS A LA CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924

Etats	Ratification	Adhésion	Dénonciation
Algérie		13.04.64	
Allemagne		01.07.39	
Angola		02.02.52	
Antigua		01.12.30	
Argentine		19.04.61	
Anguilla		02.12.30	
Ascension		03.11.31	
Australie		04.07.55	
Bahamas		02.12.30	
Barbade		02.12.30	
Belgique	02.06.30		
Belize		02.11.30	
Bermudes		02.12.30	20.1083
Bolivie		28.05.82	
Caïques et Iles Turques		02.12.30	20.10.83
Cameroun		02.12.30	
Ceylan		02.12.30	
Chypre		02.12.30	
Côte d'Ivoire		15.12.61	
Cuba		27.07.77	
Danemark		01.0738	01.03.84
Dominique		02.12.30	
Egypte		29.11.43	
Equateur		23.03.77	
Espagne	02.06.30		
Etats malais Fédérés		02.12.30	
Etats Malais non fédérés		02.12.30	
Etats-unis d'Amérique	29.06.37		
Fidji		02.12.30	
Finlande		01.07.39	
France	04.01.37		
Gambie		02.12.30	
Gibraltar		02.12.30	22.09.77
Goa		02.12.52	
Grande Bretagne	02.06.30		13.06.77
Grenade		02.12.30	
Guernesey	02.06.30		
Guinée Bissau		02.02.52	
Guyane		02.12.30	
Hong Kong		02.12.30	20.10.83
Hongrie	02.06.30		
Iles Cap vert		02.02.52	
Iles de Cayman		02.12.30	20.10.83
Iles de Man		02.06.30	13.06.67
Iles Sao Tome e principe		02.02.52	
Iles Sainte Hélène		02.11.31	
Iles Salomon		02.12.30	
Iles Vierges Britanniques		02.12.30	20.10.83
Iran		26.04.66	
Irlande		30.01.62	
Irlande du Nord	02.06.30		13.06.77
Israël		05.09.59	22.11.84
Italie	07.10.38		

Etats	Ratification	Adhésion	Dénonciation
Jamaïque	01.07.57	02.12.30	
Japon	02.06.30		
Jersey			
Kenya		02.12.30	
Kiribati		02.12.30	
Koweït		25.07.69	
Liban		19.07.75	
Luxembourg	02.12.30	18.02.91	20.10.83
Malouines			
Maurice		24.08.70	
Monaco		15.05.31	
Montserrat		02.12.30	20.10.83
Mozambique		02.02.52	
Nauru		04.07.55	
Nigéria		02.12.30	
Norfolk		04.07.55	
Norvège		01.07.38	
Nouvelle Guinée		04.07.55	
Palestine		02.12.30	
Papouasie		04.07.55	
Paraguay	04.08.37	22.11.67	
Pays-Bas		18.08.56	26.04.82
Pérou		29.10.64	
Pologne	04.08.37		
Portugal et Macao		24.12.31	
République Malgache		13.07.65	
Roumanie			
Sabah (Bornéo du Nord)		02.12.30	
Saint Christophe Nevis		02.12.30	
Saint Vincent		12.12.30	
Sainte Lucie et grenadines		02.12.30	
Sarawak		03.11.31	
Sénégal		14.02.78	
Seychelles		02.12.30	
Sierra Leone		02.12.30	
Singapour		02.12.30	
Somalie		02.12.30	
Sri Lanka		02.12.30	
Suède		01.07.38	01.03.84
Suisse		28.05.54	
Syrie (République Arabe Syrienne)		01.08.74	
Tanzanie		03.12.62	
Territoires Antarctiques Britanniques		02.11.30	20.10.83
Timor		02.02.52	
Tonga (Royaume)			
Trinité et Tobago		02.12.30	
Turquie		04.07.55	
Tuvalu		02.12.30	
Yougoslavie	17.04.59		
Zaïre (République du Zanzibar)		17.07.67 02.12.30	

II-

PROTOCOLE DU 23 FEVRIER 1968

portant modification de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924
("Règles de Visby")

Entrée en vigueur le 23 juin 1977

ARTICLE PREMIER

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

« Toutefois, la preuve 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 tous 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 ».

ARTICLE 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 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 responsable des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10.000 francs par colis ou unité ou 30 francs 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 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 nature 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 prouver un dommage, soit témérairement 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.

ARTICLE 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 par une responsabilité extra-contractuelle.

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

3. L'ensemble des montants mis à la 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 en résulterait probablement.

ARTICLE 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 ».

ARTICLE 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 connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

- a) le connaissance est émis dans un Etat Contractant,
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant, ou

c) le connaissance 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 autre 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.

ARTICLE 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.

ARTICLE 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.

ARTICLE 8

Tout différend entre les Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la Convention qui ne peut pas être réglé 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 international de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

ARTICLE 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 à l'article 8 du présent Protocole. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé 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.

ARTICLE 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.

ARTICLE 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 adhésion à la Convention.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

ARTICLE 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 adhésion à la Convention.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

ARTICLE 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 égal 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.

ARTICLE 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.

ARTICLE 15

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 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.

ARTICLE 16

Les Parties Contractantes peuvent mettre le présent Protocole en vigueur soit en lui donnant force de loi, soit en incorporant dans leur législation de la manière propre à celle-ci les règles adoptées aux termes du présent Protocole.

ARTICLE 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.

- CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924

pour l'unification de certaines règles en matière
de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968
("Règles de la Haye et de Visby")

ARTICLE PREMIER

Dans la présente convention, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) "Contrat de transporteur" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer, il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.

c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait est ainsi transportée.

d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

ARTICLE 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ARTICLE 3

1. – Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. – Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. – Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester visibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la qualité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises. Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'il ne représente pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. – Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur, des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément au paragraphe 3 a), b) et c).

(Protocole Art. 1.1)

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

5. – Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ce point.

Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. - A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit données par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

(Protocole Art. 1.2)

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 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.

En cas de perte ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

(Protocole Art. 1)

6 bis. 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.

7. – Lorsque les marchandises auront été chargées le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "embarqué" pourvu que si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement "embarqué".

Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 (paragraphe 3) considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libelle "embarqué".

8. – Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligences, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance du transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

ARTICLE 4

1. – Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (paragraphe 1er). Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. – Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

d) D'un "acte de Dieu" ;

e) De faits de guerre ;

f) Du fait d'ennemis publics ;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une autorité judiciaire ;

h) D'une restriction de quarantaine ;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

k) D'émeutes ou de troubles civils ;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;

n) D'une insuffisance d'emballage ;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. – Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable, ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

(Protocole Art. 2)

5.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 connaissement, 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 du 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 nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement 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 connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

6. – Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

(Protocole Art. 3)

ARTICLE 4 bis

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 téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulteraient probablement.

ARTICLE 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévues par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissance délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissances sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils seront soumis aux termes de la présente Convention.

Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissance d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

ARTICLE 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la

responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

ARTICLE 7

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

ARTICLE 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en mer.

(Protocole Art. 4)

ARTICLE 9

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

(Protocole Art. 5)

ARTICLE 10

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

a) le connaissance est émis dans un Etat Contractant ; ou

b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant ; ou

c) le connaissance 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 autre personne intéressée.

Chaque Etat Contractant applique 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 connaissements non visés par les alinéas précédents.

- CHAMP D'APPLICATION DU PROTOCOLE DE 1968

Le domaine d'application du protocole est plus large et plus clair que celui de la Convention. Il s'appliquera (et la Convention de 1924 modifiée par le protocole de 1968 avec lui), à « tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux états différents (quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée) quand :

- a) le connaissement est émis dans un état contractant, ou
- b) le transport a lieu au départ d'un port dans l'état contractant,
- 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 ».

Ce dernier alinéa constitue un domaine facultatif important car de très nombreux connaissements le prévoient dans une clause paramount.

Le pays de destination n'a pas d'effet sur l'application du protocole (Aix-en-Provence 28 février 1985, Bull.Trans. 1986, page 139).

La Convention de 1924 telle que modifiée par le protocole de 1968 s'appliquera notamment au départ d'un port d'un état contractant au protocole, c'est dire qu'elle s'appliquera à tous les départs d'un port français.

- RATIFICATIONS ET ADHESIONS AU PROTOCOLE DE 1968

Etats	Date de ratification	Date d'adhésion
Allemagne	14.11.79	
Aruba		01.01.1986
Belgique	06.09.1978	
Bermudes		01.11.1980
Danemark	02.11.1975	
Egypte	31.01.1983	
Equateur		23.03.1977
Finlande	01.12.1984	
France	10.07.1977	
Gibraltar		22.09.1977
Grande-Bretagne	01.10.1976	
Hong-Kong		01.11.1980
Iles de Caïman		20.10.1983
Iles de Man		01.09.1976
Iles Malouines		20.10.1983
Iles Turques et Caïques		20.10.1983
Iles Vierges Britanniques		20.10.1983
Italie	22.08.1985	
Liban		19.07.1975
Luxembourg		28.02.1991
Montserrat		20.10.1983
Norvège	19.03.1974	
Pays-Bas	26.04.1982	
Pologne	12.02.1980	
Singapour		25.04.1972.21.10.1981
Sri Lanka		
Suède	09.11.1974	
Suisse	11.12.1975	
Syrie		01.08.1974
Territoires Britanniques		
Antarctiques		20.10.1983
Tonga		13.06.1978

III- **PROTOCOLE DU 21 DECEMBRE 1979**

portant modification de la Convention Internationale
pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance
du 25 août 1924, telle qu'amendée par le protocole
de modification du 23 février 1968

Entrée en vigueur le 14 février 1984

LES PARTIES CONTRACTANTES AU PRESENT PROTOCOLE

Etant parties à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance faite à Bruxelles le 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole portant modification de cette Convention, fait à Bruxelles le 23 février 1968.

Sont convenues ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Aux fins du présent Protocole, il faut entendre par "Convention", la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et son Protocole de signature faits à Bruxelles le 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968.

ARTICLE 2

1. – L'alinéa a) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention est 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 666.67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut, des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

2. – L'alinéa d) du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention est remplacé par le texte suivant :

d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.

La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur le territoire, sont fixées de la manière suivante :

i) en ce qui concerne la somme 666.67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 10.000 unités monétaires ;

ii) en ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires.

L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase, s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimées en unités de compte.

Les Etats communiquent au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire.

ARTICLE 3

Tout différend entre les Parties concernant l'interprétation ou l'application du présent Protocole qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la requête 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.

ARTICLE 4

1. – Chaque Partie Contractante pourra, au moment de la signature ou de la ratification du présent Protocole ou au moment de l'adhésion, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article III.

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.

ARTICLE 5

Le présent Protocole est ouvert à la signature des Etats qui ont signé la Convention du 24 août 1924 ou le Protocole du 23 février 1968 ou qui sont Parties à la Convention.

ARTICLE 6

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

ARTICLE 7

1. – Les Etats non visés à l'article V pourront adhérer au présent Protocole.
2. – L'adhésion au présent Protocole vaut également pour la Convention.
3. – Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

ARTICLE 8

1. – Le présent protocole entrera en vigueur trois mois après la date de dépôt de cinq instruments de notification ou d'adhésion.
2. – Pour chaque Etat ratifiant le présent protocole ou y adhérant après le cinquième dépôt, le présent protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

ARTICLE 9

1. – Les Parties Contractantes pourront dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.
2. – La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

ARTICLE 10

1. – Tout Etat 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 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 pour 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. – Les Parties Contractantes qui ont souscrit une déclaration au titre du paragraphe 1 du présent article, pourront 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.

ARTICLE 11

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats signataires et adhérents :

1. – Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 5, 6 et 7.
2. – La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 8.
3. – Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article 10.
4. – Les déclarations et communications faites en application de l'article 2.
5. – Les déclarations faites en application de l'article 4.
6. – Les dénonciations reçues en application de l'article 9.

- CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924

Pour l'unification de certaines règles en matière
de connaissement modifiée par le protocole du 23 février 1968
et par le protocole du 21 décembre 1979

ARTICLE PREMIER

Dans la présente convention, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou de l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

ARTICLE 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport de marchandises par mer, sera quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ARTICLE 3

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) Mettre le navire en état de navigabilité ;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester visibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la qualité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément au paragraphe 3 a), b) et c).

(Protocole de 1968)

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

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis de pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donnée par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement

constituera jusqu'à preuve du contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

(Protocole de 1968)

Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, 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.

En cas de perte ou dommages certains ou résumés, le transporteur et le réceptionnaire se donnent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

(Protocole de 1968)

6 bis. 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.

7. – Lorsque les marchandises auront été chargées le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "Embarqué" pourvu que si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement "Embarqué".

Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 (paragraphe 3) considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libelle "Embarqué".

8. – Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité par perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligences, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention sera nulle non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance du transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

ARTICLE 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception au transport et à

la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (paragraphe 1er).

Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

d) D'un "acte de Dieu" ;

e) De faits de guerre ;

f) Du fait d'ennemis publics ;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une autorité judiciaire ;

h) D'une restriction de quarantaine ;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

k) D'émeutes ou de troubles civils ;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;

n) D'une insuffisance d'emballage ;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable, ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. (*Protocole de 1968 et de 1979*).

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 connaissement, 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 666.67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte 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 du 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 nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement 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) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.

La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire, sont fixées de la manière suivante :

i) en ce qui concerne la somme 666.67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 10.000 unités monétaires ;

ii) en ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires.

L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase, s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimées en unités de compte.

Les Etats communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire.

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 témérairement 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.

6. – Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

(Protocole)

ARTICLE 4 bis

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 résulteraient probablement.

ARTICLE 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention.

Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

ARTICLE 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

ARTICLE 7

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

ARTICLE 8

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en mer.

(Protocole)

ARTICLE 9

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

(Protocole)

ARTICLE 10

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre port relevant de deux États différents, quand :

- a) le connaissance est émis dans un Etat Contractant ; ou
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant ; ou
- c) le connaissance 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 autre 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.

- RATIFICATIONS ET ADHESIONS AU PROTOCOLE DU 21 DECEMBRE 1979

Etats	Date de ratification	Date d'adhésion
Belgique	07.09.1983	20.10.1983
Bermudes		03.11.1983
Danemark		
Espagne	06.01.1982	
Finlande	01.12.1984	
France	18.11.1986	
Gibraltar		20.10.1983
Grande-Bretagne	02.03.1982	
Hong-Kong		20.10.1983
Iles de Caïman		20.10.1983
Iles de Man		20.10.1983
Iles Malouines		20.10.1983
Iles Turques et Caïques		20.10.1983
Iles Vierges Britanniques		20.10.1983
Irlande	02.03.1982	
Italie	22.08.1985	
Liban		
Luxembourg		28.02.1991
Norvège	01.12.1983	
Pays-Bas	18.02.1986	
Pologne	06.07.1984	
Suède	14.11.1983	
Suisse	20.01.1988	

IV-

UNITES DE COMPTE

CONVENTION DE BRUXELLES DE 1924

L'unité de compte de la Convention de Bruxelles de 1924 est la livre sterling or.

La somme de 100 livres sterling or correspondait à 4.576.50 FF. (Paris 19 avril 1974 DMF 1974, p. 524)

La conversion en franc français de la livre or n'est plus théoriquement possible depuis que le second amendement aux statuts du fonds monétaire international (accords de la Jamaïque du 1^{er} avril 1978) a supprimé le rattachement des monnaies à l'or.

Après un long vide juridique, la Cour de Cassation a décidé qu'un traité mettant en jeu l'ordre public monétaire "les juges du fond doivent se conformer à l'interprétation officielle qui est donnée par l'autorité gouvernementale qu'ils doivent solliciter (Cass. Com. 7 mars 1983 DMF 1983, p. 602 ; Cass. Com. 5 mai 1987, Bulletin I, n° 138, p. 108).

La pratique a conservé l'équivalence traditionnelle 100 L or = 4.576.50 F puis a adopté l'équivalence en D.T.S. : 100 L.
Sterling = 823,970 D.T.S

PROTOCOLE DE 1968

L'unité de compte du protocole de 1968 est "une unité consistant en 66,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin, c'est-à-dire le franc Poincaré.

Jusqu'en 1978, le franc Poincaré valant 0,3684 FF., le franc Poincaré a connu pour les mêmes raisons que la Livre Sterling or un vide juridique.

Conformément à la jurisprudence de la Cour de Cassation, le Ministre des Affaires Extérieures, par une lettre du 25 juin 1985, a donné l'interprétation du gouvernement : un franc Poincaré vaut 1,99005 D.T.S.

PROTOCOLE DE 1979

Afin de combler sur le plan des transports maritimes internationaux, le vide juridique causé par les accords de la Jamaïque, le protocole de 1979 a adopté comme unité de compte le D.T.S. qui remplace ainsi le franc Poincaré.

Désormais l'unité de compte est le Droit de Tirage Spécial (D.T.S.) tel que défini par le Fonds Monétaire International.

Le D.T.S. est un panier de monnaie composé de : dollar américain, deutschemark, yen japonais, livre sterling et franc français.

Sa valeur est fonction des variations des monnaies qui le composent et du pourcentage – variable – de ces monnaies.

Le D.T.S. est quoté quotidiennement par le Fonds Monétaire International.

A titre de référence au 29 octobre 1991, le D.T.S. valait 7,90973.

V-

TABLEAU DES LIMITES D'INDEMNISATION (1)

Texte applicable		Montant	
	Unité de compte	D.T.S.	F. français (2)
Convention de Bruxelles de 1924	100 livres sterling or par colis	823.970	6.363,017
Convention de Bruxelles de 1924 modifiée par le protocole de 1968	10.000 F Poincaré par colis	663.3501	5.122,648
	30 F Poincaré par kilo	1.999005	15.43709
Convention de Bruxelles de 1924 modifiée	666,66 D.T.S. par colis 2 D.T.S. par kilo		5.148,2085
			15.4447

VI-

INDEX

	Convention 1924	Protocole 1968	Protocole 1979	Convention 1968 / 1979
Actions récursoires		Art. 1 ^{er} 3		Art. 3 6 bis
Animaux vivants	Art. 1 ^{er} C)			Art. 1 ^{er} C)
Arbitrage				
Arrimage	Art. 3.2			Art. 3.2
Avaries communes	Art. 4.6			
Avis d'arrivée				
Avis de perte de dommage	Art. 3.6			Art. 3.6
Caractère impératif des règles relatives à la responsabilité du transporteur	Art. 3.8 Art. 4.5 Art.5.1 Art. 6 Art. 7	Art. 2		Art. 3.8 Art. 4.5 Art.5.1 Art. 6 Art. 7
Cas excepté	Art. 4.2			Art. 4.2
Champ d'application	Art. 10 Art. 5.2			Art. 10 Art. 5.2
Champ d'application du caractère impératif	Art. 2			Art. 2

Chargement	Art. 3.2			Art. 3.2
Chargeur	Art. 3.3.5 Art. 4.3			Art. 3.3.5 Art. 4.
Charte partie	Art. 1. b) Art. 5			Art. 1. b) Art. 5
Clauses relatives à la responsabilité				
Colis	Art. 3.3 b) Art. 4.5	Art. 2 a)		Art. 4
Compétence juridictionnelle				
Connaissance	Art. 3.3 a Art. 4.7	Art. 1 Art. 2		Art. 3.3 Art. 4.7
constatations				
Conteneurs				
Contrat de transport	Art. 1 b)			Art. 1 b)
Déclaration d'intérêt à la livraison				
Déclaration de valeur	Art. 4.5	Art. 2 a)		Art. 4.4 a)
Délais de livraison				
Délivrance	Art. 3.6			Art. 3.6
Déroulement	Art. 4.4			
Douane				
Droit de disposition des marchandises				
Droit de tirage spécial D.T.S.			Art. 2.2	Art. 4.5
Emballage	Art. 4.4			Art. 4.4
Exclusion de la limitation de responsabilité		Art. 2 e)		Art. 4.4 e)
Exonération de la responsabilité				
Faute du chargeur	Art. 4.2.i			
Protestation	Art. 3.6			Art. 3.6

Réclamation				
Recours		Art. 3		Art. 4 bis
Réserves	Art. 3.6			Art 3.6
Résolution du contrat de transport				
Responsabilité du chargeur	Art. 4.3			
Responsabilité du transporteur	Art. 3.1.2 Art. 4.1.2.5			
Retard				
Sauvetage	Art. 4.2 e) Art. 4.4			Art. 4.2 e) Art. 4.4

INDEX (suite)

	Convention 1924	Protocole 1968	Protocole 1979	Convention 1968 / 1979
Faute lourde du transporteur				
Faute inexcusable du transporteur		Art. 2 e		Art. 4.4 e)
Faute dolosive du transporteur				
Faute nautique du transporteur	Art. 4.2 a)			Art. 4.2 a)
Faute majeure				
Forclusion				
Formalités				
Formalités administratives				
Fraude du voiturier				
Freinte de route	Art. 4.2 m)			Art. 4.2 m)
Fret				
Garanties	Art. 3.5			Art. 3.5

Grève	Art. 4.2.j			Art. 4.2.j
Indemnités				
Intérêts				
Lettre de transport aérien				
Lettre de voiture C.I.M.				
Lettre de voiture CMR				
Limitation de responsabilité	Art. 4.5è	Art. 2	Art. 12	Art. 4.2 a) b) c) d) e) f) g)
Livraison	Art. 3.6			Art. 3.6
Loi applicable				
Marchandise	Art. 1 c)			Art. 1 c)
Marchandises dangereuses	Art. 4.6			Art. 4.6
Marquage	Art. 3.3 a) Art. 4.2 o)			Art. 3.3 a) Art. 4.2 o)
Mentions du titre de transport	Art. 3.3 a) b) c)			Art. 3.3 a) b) c)
Modification du contrat de transport				
Navigabilité	Art. 3.1 a) Art. 4.1			Art. 3.1 a) Art. 4.1
Navire	Art. 1 d) Art.3.1 a) b) art. 4.1.2.3			Art. 1 d) Art.3.1 b) b) art. 4.1.2.3
Paramount clause	Art. 5 c)			Art. 10 c)
Pontée	Art 1 c)			Art. 1 c)
Préposés	Art. 4.2. a)			Art. 4.2. a)
Prescription	Art. 3.6	Art. 1 ^{er} 2.3		Art. 3 6 et 6 bis
Présomption de livraison conforme	Art. 3.6			Art. 3.6
Présomption de responsabilité				

Preuve				
Procès-verbal				
Substitution de transporteur				
Tarifs				
Titre de transport	Art. 1 b)			Art. 2 b)
Transports combinés				
Transports extraordinaires	Art. 6			Art. 6
Transbordement				
Unité de compte	Art. 9	Art. 2 Art. 4	Art. 2	Art. 4 d)
Vice propre de la marchandise	Art. 4 n) et g)			Art. 4 n) et g)