

# **Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer<sup>1</sup>**

Conclue à Bruxelles le 10 octobre 1957

---

*Les Hautes Parties Contractantes,*

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit:

## **Art. 1**

(1) Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'art. 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire:

- a. Mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;
- b. Mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres bien ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable; pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

- c. Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

(2) Dans la présente Convention, l'expression «dommages corporels» désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles; l'expression «dommages matériels» désigne toutes les autres créances mentionnées au par. (1) ci-dessus.

(3) Le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au par. (1) du présent article lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit répondre.

(4) Le présent article ne s'applique pas:

- a. Aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;
- b. Aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'art. 3 ci-après.

(5) Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

(6) La lex fori déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

(7) Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

## **Art. 2**

(1) La limitation de la responsabilité déterminée par l'art. 3 de la présente Convention, s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

(2) Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'art. 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

- (3) Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.
- (4) Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

#### **Art. 3<sup>4</sup>**

- (1) Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article premier sont:
- a. Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1000 francs par tonneau de jauge du navire;
  - b. Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3100 francs par tonneau de jauge du navire;
  - c. Au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3100 francs par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2100 francs par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1000 francs par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.
- (2) Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.
- (3) Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'art. 1, par. (1), il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.
- (4) Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article premier, paragraphe (1), le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans le paragraphe précédent.
- (5) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

<sup>4</sup> Voir aussi le prot. du 21 déc. 1979.

(6) Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les montants mentionnés au par. (1) du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.

(7) Pour l'application de cette Convention, le tonnage sera calculé comme suit:

- pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;
- pour tous autres navires, le tonnage net.

#### **Art. 4**

Sans préjudice des dispositions prévues à l'art. 3, par. (2) de la présente Convention, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds éventuel et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'Etat où le fonds est constitué.

#### **Art. 5**

(1) Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire, a été saisi dans le ressort d'un Etat contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, telle qu'elle résulte de la présente Convention et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

(2) Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le par. (1) du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée:

- a. Au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance;
- b. Au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;
- c. Au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

Le tribunal ou toute autre autorité compétente ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées au par. (1) du présent article seront réunies.

(3) Les dispositions des par. (1) et (2) du présent article seront également applicables, si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire de la présente Convention, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

(4) Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

(5) La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées, seront réglés par la loi nationale de l'Etat contractant dans lequel le procès a lieu.

#### **Art. 6**

(1) Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.

(2) Sous réserve du par. (3) du présent article, les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur-gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur, ou de l'armateur-gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'art. 3 de la présente Convention.

(3) Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance, a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, co-propriétaire, affrètement, armateur ou armateur-gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

#### **Art. 7**

La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'art. 6, limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout Etat non-contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'art. 5, la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal l'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

#### **Art. 8**

Tout Etat contractant se réserve le droit de déterminer quelles sont les autres catégories de navires qui seront assimilées aux navires de mer pour les besoins de la présente Convention.

#### **Art. 9**

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

#### **Art. 10**

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en notifiera le dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

#### **Art. 11**

(1) La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification 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 signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au par. (1) du présent article, elle entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification.

#### **Art. 12**

Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique du Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'art. 11 (1).

**Art. 13**

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

**Art. 14**

(1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales.

La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante;

(2) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du par. (1) du présent article, étendant l'application de la Convention aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention 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;

(3) Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

**Art. 15**

Toute Haute Partie Contractante pourra, à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

**Art. 16**

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924.

*En foi de quoi*, les Plénipotentiaires, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 10 octobre 1957, en langues française et anglaise, des deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge qui en délivrera des copies certifiées conformes.

### **Protocole de signature**

(1) Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au par. (2). Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.

(2) Les réserves suivantes seront seules recevables:

- a. Réserve du droit d'exclure l'application de l'art. 1, par. (1) (c);
- b. Réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge;
- c. Réserve du droit de donner effet à la présente Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

*(Suivent les signatures)*



**Champ d'application le 10 février 2005**

Etats parties	Ratification Adhésion (A) Déclaration de succession (S)		Entrée en vigueur	
Algérie	18 août	1964 A	31 mai	1968
Chine				
Macao <sup>a</sup>	6 décembre	1999	20 décembre	1999
Congo (Kinshasa)	17 juillet	1967 A	31 mai	1968
Espagne*	16 juillet	1959	31 mai	1968
Fidji*	22 août	1972 S	10 octobre	1970
Ghana*	26 juillet	1961 A	31 mai	1968
Inde*	1 <sup>er</sup> juin	1971	1 <sup>er</sup> décembre	1971
Iran*	26 avril	1966 A	31 mai	1968
Islande*	16 octobre	1968 A	16 avril	1969
Israël*	30 novembre	1967	31 mai	1968
Liban	23 décembre	1994 A	23 juin	1995
Luxembourg	18 février	1991 A	18 mai	1991
Madagascar	13 juillet	1965 A	31 mai	1968
Monaco*	24 janvier	1977 A	24 juillet	1977
Papouasie-Nouvelle-Guinée*	14 mars	1980 A	14 septembre	1980
Pays-Bas				
Aruba	16 juin	1986	16 décembre	1986
Pologne	1 <sup>er</sup> décembre	1972	1 <sup>er</sup> juin	1973
Portugal*	8 avril	1968	8 octobre	1968
Salomon, Iles*	17 septembre	1981 S	7 juillet	1978
Singapour	13 septembre	1977 S	31 mai	1968
Suisse	21 janvier	1966	31 mai	1968
Syrie	10 juillet	1972 A	10 janvier	1973
Tonga*	13 juin	1978 A	13 décembre	1978

\* Réserves et déclarations, voir ci-après.

<sup>a</sup> Du 23 sept. 1999 au 19 déc. 1999, la conv. était applicable à Macao sur la base d'une déclaration d'extension territoriale du Portugal. A partir du 20 déc. 1999, Macao est devenue une Région administrative spéciale (RAS) de la République populaire de Chine. En vertu de la déclaration chinoise du 6 déc. 1999, la conv. est également applicable à la RAS Macao à partir du 20 déc. 1999.

## Réserves et déclarations

### Espagne

Le Gouvernement espagnol se réserve le droit:

1. d'exclure du champ d'application de la convention les obligations et les responsabilités prévues par l'art. 1, par. 1, let. c;
2. de régler par des dispositions particulières de sa loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux propriétaires de navires de moins de 300 tonnes de jauge;
3. de donner effet à la présente convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la convention sous une forme appropriée à cette législation.

### Fidji

Le Gouvernement des Fidji a ratifié la convention sous les réserves suivantes:

1. conformément aux dispositions du par. 2, let. a du protocole de signature, il exclut l'application de l'art. 1, par. 1, let. c de la convention;
2. conformément aux dispositions du par. 2, let. b dudit protocole de signature, le Gouvernement des Fidji réglera par dispositions spéciales de sa loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonnes de jauge;
3. il se réserve également le droit d'étendre ladite convention à tout territoire dont il est chargé d'assurer les relations internationales, de subordonner pareille extension à l'une ou à toutes les réserves énoncées au par. 2 dudit protocole de signature; en outre, conformément aux dispositions du par. 2, let. c dudit protocole de signature, il déclare que ladite convention, en tant que telle, ne fait pas partie de la législation, mais que les dispositions appropriées pour lui donner effet ont été incluses dans la législation nationale.

### Ghana

Mêmes réserves que l'Espagne.

### Inde

Mêmes réserves que l'Espagne.

### Iran

En signant la convention, le Gouvernement de l'Iran s'est réservé le droit:

1. d'exclure l'application de l'art. 1, par. 1, let. c;
2. de régler par loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge;
3. de donner effet à la présente convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente convention sous une forme appropriée à cette législation.

**Islande**

Le Gouvernement islandais se réserve le droit:

1. de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonnes de jauge;
2. de donner effet à la présente convention soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente convention sous une forme appropriée à cette législation.

**Israël**

Mêmes réserves que l'Espagne.

**Monaco**

Monaco a formulé les trois réserves prévues au par. 2 a), b) et c) du Protocole de signature.

**Papouasie-Nouvelle-Guinée**

- a) Le Gouvernement de Papouasie-Nouvelle-Guinée exclut l'application de l'art. 1; par. 1 c).
- b) Le Gouvernement de Papouasie-Nouvelle-Guinée réglera par les dispositions spéciales de la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge.
- c) Le Gouvernement de Papouasie-Nouvelle-Guinée donnera force de loi à la présente convention en incluant les dispositions de la présente convention dans la législation nationale de la Papouasie-Nouvelle-Guinée.

**Portugal**

Mêmes réserves que l'Espagne.

**Iles Salomon**

Mêmes réserves que celles de la Grande-Bretagne, à savoir les réserves énoncées au par. 2, let. a et b, du protocole de signature (RO 1973 701).

**Tonga**

Le Gouvernement de Tonga se réserve le droit:

1. d'exclure l'application de l'art. 1, par. 1, let. c, de la convention;
2. de régler par des dispositions particulières de sa loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge.

