

87 - De la limitation de la responsabilité des navires

La limitation de la responsabilité de l'armateur est une institution très ancienne du droit maritime, mais qui n'était pas encore connue dans le droit romain. Cette notion s'est ainsi manifestement développée à partir du Moyen Age, lorsque plusieurs personnes participaient ensemble à " l'aventure maritime" et en partageaient les risques.

A cette époque c'était généralement les commerçants eux-mêmes, qui embarquaient pour accompagner leurs marchandises. Plus tard, ils se sont fait remplacer à bord du navire par un représentant leurs intérêts, mais ce n'est qu'encore plus tard que cette responsabilité a été donnée au Capitaine du navire. Ainsi, à l'époque de la fameuse *Ordonnance de la Marine* de 1681 (Colbert), la limitation de la responsabilité n'était prévue que pour le propriétaire du navire, lequel était de fait responsable des agissements du Capitaine.

Au XX^e siècle, une convention de 1924 sera vite remplacée en 1957 par une nouvelle réglementation qui entrera en vigueur en 1968. Puis, en 1976, la convention revoit sensiblement à la hausse les limites de responsabilité.

Deux types de responsabilités sont définies : L'une pour mort ou blessures de personnes et l'autre pour dommages matériels (autres navires, propriété, ouvrages portuaires, etc.).

Selon cette convention de 1976, la limite est fixée à 333'000 DTS pour les dommages aux personnes et à la moitié, soit 167'000 DTS pour les autres dommages et ce pour les navires de moins de 500 tonneaux, avec un montant additionnel pour les navires d'un tonnage supérieur.

Le DTS, Droit de Tirage Spécial, appelé aussi Unité de Compte est une valeur monétaire internationale régie aujourd'hui par le FMI. La valeur du DTS repose sur un panier de cinq grandes devises : le dollar des États-Unis, l'Euro, le Renminbi chinois (RMB), le Yen japonais et la Livre Sterling. Actuellement 1 DTS représente 1.20 €.

La LLMC (Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes) est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1986, avec plus de 40 pays contractants. Cette convention abroge celles de 1924 et de 1957 respectivement.

Bien que fondée sur la notion de l'assurance de la responsabilité, la nouvelle convention ne prévoit cependant pas un système d'assurance obligatoire. Aussi, l'assemblée de l'OMI a adopté, le 25 novembre 1999, une résolution dans laquelle elle recommande à tous les *armateurs et propriétaires de navires* d'assurer leur responsabilité conformément aux limites prévues dans la convention.

Le tableau à la page suivante indique les montants de responsabilité maximale imputables au propriétaire de navire et concernant les créances résultant d'un même événement:

| Jauge du navire | Créances pour préjudice corporel | Autres créances |
|------------------------|---|---|
| jusqu'à 2000 Tx. | 2 millions de DTS | 1 million de DTS |
| de 2001 à 30 000 Tx. | 2 millions de DTS plus 800 DTS pour chaque tonneau à partir de 2001 | 1 million de DTS plus 400 DTS pour chaque tonneau à partir de 2001 |
| de 30 001 à 70 000 Tx. | 2 millions de DTS plus 600 DTS pour chaque tonneau à partir de 30001 | 1 million de DTS plus 300 DTS pour chaque tonneau à partir de 30 001 |
| 70001 Tx. et plus | 2 millions de DTS plus 400 DTS pour chaque tonneau à partir de 70 001 | 1 million de DTS plus 200 DTS pour chaque tonneau à partir de 70 001 |

Depuis, sous l'égide de l'OMI lors de sa 99^e réunion de comité, il y a encore eu de nouvelles modifications pour accroître à nouveau ces limites de responsabilité. En effet, au vu des cas vécus, ainsi que de l'inflation, les limites de 1996 ont démontré être insuffisantes et de nouvelles limites devraient entrer en vigueur.

La limite de responsabilité concernant les réclamations pour dommages corporels à bord de navires n'excédant pas 2 000 tonneaux passe ainsi à 3,02 millions de DTS (au lieu de 2 millions de DTS).

Il est à relever qu'un Etat adhérent à la Convention peut prévoir dans sa loi nationale son propre système de limitation de responsabilité,

- pour la navigation dans ses eaux intérieures
- pour les navires de moins de 300 Tonneaux

En ce qui concerne la loi de la navigation des yachts suisses en mer, la loi fédérale stipule à son article 15 :

Art. 15 Responsabilité

Le propriétaire d'un yacht suisse est simultanément armateur de son yacht au sens de la loi sur la navigation maritime; lorsque les dispositions de la loi applicables aux yachts visent les armateurs, elles s'appliquent également au propriétaire du yacht.

*Le propriétaire d'un yacht suisse répond des dommages occasionnés à des tiers par l'exploitation du bateau selon les dispositions des art. 48, 49 et 121 de la loi sur la navigation maritime, ainsi que des art. 41 et suivants du code des obligations; toutefois, le montant maximum jusqu'à concurrence duquel il en répond se calcule dans chaque cas compte tenu d'un tonnage d'au moins **300 tonneaux de jauge brute** du yacht. Les art. 45 à 62 et 70 à 72 de l'ordonnance d'exécution du 20 novembre 1956 de la loi sur la navigation maritime s'appliquent à la procédure touchant la limitation de la responsabilité.*

Ainsi, un yacht battant pavillon suisse verra sa responsabilité limitée à celle d'un navire de 300 tonneaux, même si ledit yacht ne jauge que quelques dizaines de tonneaux.

Par exemple, un Amphitrite 45 mesurant 13.96 de longueur hors tout et qui déplace 14.8 tonnes représente un volume de jauge de 26.51 Tonneaux. Au sens de la Convention et de la loi suisse, ce navire sera considéré comme représentant la limite inférieure, soit 300 Tonneaux et les art. 45 à 62 et 70 à 72 de la loi sur la navigation maritime s'appliquent à la procédure touchant la limitation de la responsabilité.

A cet effet, il semble indispensable que le skipper d'un yacht battant pavillon suisse connaisse ces articles qui traitent de l'armateur, du capitaine et de l'équipage sous le titre général "de l'exercice de la navigation". On peut y découvrir des détails fort intéressants, parfois souriants pour un plaisancier, mais lequel reste considéré comme un Capitaine au sens de la législation.

P.-A. Reymond © 02-09-2018