

U n i d r o i t

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

Premier Complément à la note du Secrétariat
sur les articles 28 et 32 de la Convention de
Genève du 9 décembre 1930.

Rome, Décembre 1957

Sur l'article 28 de la Convention

Ce complément ne se rapporte qu'à l'article 28 (question de l'interprétation des termes "accidents de navigation").

Comme la note le faisait présumer, c'est dans les travaux antérieurs à la Conférence, même antérieurs aux documents préliminaires à celle-ci, que l'on peut trouver la réponse à la question que le Comité s'était posée.

Dans le texte arrêté par le Comité de Droit Privé de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin en séance du 10 mars 1927 de ce Comité, p. 105) figuraient au quatrième rang: "les indemnités dues à un autre bateau, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nautique du bateau".

Ce texte était issu d'un rapport sur la matière des privilèges élaboré à La Haye en février 1926 par M. le Conseiller van Slooten (ibid., p. 41). Ce rapport était donc antérieur à la conclusion, à Bruxelles, de la Convention maritime sur les privilèges et les hypothèques, laquelle date du 10 avril de la même année. Il contenait le passage suivant:

" Le système élaboré par le Comité Maritime International dans la Conférence de Venise, a été préconisé par les délégations belge, française, néerlandaise et suisse. C'est d'ailleurs le système qu'a adopté la loi belge du 10 février 1908"....

" Quels sont les privilèges admis par la Conférence de Venise? Ce sont, dans l'ordre suivant: "

" d) Les indemnités dues à un autre bateau, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire...".

M. van Sloeten préconisait l'adoption de cette solution pour le droit fluvial. Il disait (ibid., p. 55) :

" Il n'y aura pas de difficulté à faire admettre aux rangs de créances privilégiées primant l'hypothèque: "....

"e) les indemnités dues du chef d'abordage, auquel pourrait être assimilé tout autre accident résultant d'une faute nautique du bateau (par exemple du fait d'un remous provoqué par la trop grande vitesse du bateau)"

Dans le premier échange de vues auquel procéda le Comité rhénan (ibid., p. 46), la question qui nous intéresse ici ne semble pas avoir été discutée, quoique, dans l'entretemps, la Conférence maritime eût adopté la formule "abordage ou autres accidents de navigation" (article 2, 4o), le texte proposé par M. van Hooten fut adopté sans changements).

Mais à la 5e session du même Comité (mai 1928), un texte nouveau est proposé (Procès-verbal, p. 39) où la formule de Bruxelles est substituée à celle de Venise:

"II.a) les indemnités dues à un autre bateau ou à un navire, à ses passagers, à son équipage ou à sa cargaison en raison d'un abordage ou de tout autre accident de navigation".

Au cours de l'échange de vues auquel le texte donne lieu (ibid., p. 29 et 30), le point qui nous intéresse n'est pas mentionné.

La conclusion s'impose que le changement dans la terminologie fluviale a été la suite du changement intervenu en droit maritime. La question se ramène donc à celle de savoir ce qui a motivé l'abandon de la formule de Venise et son remplacement par l'expression "accidents de navigation". Les recherches voulues restent à faire sur ce point relatif à la matière des privilèges.

Sans attendre le résultat de ces recherches, l'on peut dire, semble-t-il, que la formule de Venise doit être écartée.

Il vaut mieux ne pas parler de "faute". En effet, dans certains systèmes de droit, le gardien de la chose est présumé responsable du fait de celle-ci. Il peut donc y avoir responsabilité sans que la faute soit établie.

Il vaut mieux également éviter l'expression "faute nautique". Sa portée, en effet, a donné lieu à controverse.

On pourrait être tenté de parler d'accident se rattachant "à la navigation ou à l'administration du bateau". Il y a pourtant une objection à cette solution.

L'"administration" du bateau s'oppose aux diligences à faire en vue de mettre et de maintenir le bateau en bon état de navigabilité. La formule aurait donc pour effet d'exclure l'accident qui se rattacherait, non à une déficience dans l'"administra-

tion", mais à un défaut de navigabilité. Il est à peine besoin d'indiquer qu'un défaut de navigabilité, n'implique pas nécessairement une faute personnelle de l'armateur ayant pour effet de priver celui-ci du bénéfice de la limitation de sa responsabilité. Il peut être le fait d'un préposé ou d'un agent, sans qu'il y ait "culpa in eligendo" ou défaut de surveillance.

Cela est exact même avec la formule de la Convention relative au connaissement maritime: "avant et au début du voyage" (article 3.1). Mais si l'on fait, avec la CMN, telle qu'elle a été adoptée en première lecture, de la navigabilité une obligation continue en disant (article 10.1): "Le transporteur doit prendre les mesures nécessaires pour que le bateau soit mis et maintenu pendant toute la durée du voyage en bon état de navigabilité", alors la possibilité pour l'armateur d'être responsable sans être personnellement en faute est grandement accrue.

Il est vrai que le texte de la CMN vise une responsabilité contractuelle, tandis que, dans notre projet, les mots "accidents de navigation" se rapportent à la fois à la responsabilité extracontractuelle et à la responsabilité contractuelle (article 2, paragraphe 1, variante I et variante II, si les mots entre parenthèse sont maintenus) ou à la seule responsabilité extracontractuelle (variante II, si les mots entre parenthèses ne sont pas maintenus).

Mais, d'une part, la CMN assimile le droit extracontractuel au droit contractuel (article 26.2) et, d'autre part, les concepts de "navigation" et d'"administration" sont de droit contractuel tout comme celui de "navigabilité". La Convention sur l'abordage, qui a pour objet de régler précisément le cas - type de responsabilité extracontractuelle, ignore ces distinctions.

On est ainsi amené à conclure, tout au moins, provisoirement, que, faute de mieux, il convient, semble-t-il, de maintenir l'expression "accidents de navigation".