

EXPOSE DU SECRETARIAT
sur le contenu du projet
de Convention de Strasbourg sur la limitation
de la responsabilité en navigation intérieure

Le projet de Convention de Strasbourg vise à combler une lacune importante dans le domaine de l'unification du droit international privé de la navigation intérieure.

Contrairement aux règles du droit international public largement harmonisées en droit fluvial international, les règles gouvernant la responsabilité de propriétaires/armateurs de bateaux de navigation intérieure, domaine fondamental du régime du droit fluvial, ont donné lieu à des réglementations nationales appliquant cependant des solutions analogues. En effet, dans tous les Etats rhénans, les législations appliquées ont pris le droit maritime comme base pour l'édification du régime fluvial, en raison naturellement des similitudes entre les deux modes de transport et de leur caractère complémentaire. Les divers Etats du bassin rhénan appliquent par conséquent un système de limitation réelle de responsabilité (valeur du bateau et du fret), sauf la Belgique qui applique certes un système forfaitaire mais basé sur la Convention maritime de 1924.

La Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes qui introduit un système forfaitaire de limitation ayant été ratifié, il importait de modifier également les règles en vigueur en matière de limitation de la responsabilité en navigation intérieure, afin de ne pas créer une rupture entre le droit maritime et le droit fluvial et d'incorporer naturellement les améliorations apportées en droit maritime.

C'est ainsi qu'a été mis au point dans le cadre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin le projet de Convention de Strasbourg qui intègre "mutatis mutandis" les dispositions du droit maritime, plus modernes et plus adaptées aux conceptions actuelles. La Convention de Strasbourg réalise l'harmonisation entre, dans un premier temps, les Etats membres de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin et le Luxembourg, en matière de limitation de responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure et substitue un système forfaitaire de limitation au système souvent peu satisfaisant pour les victimes de la limitation à la valeur réelle au moment de l'événement ou au système de l'abandon, hérité du droit maritime. Les dispositions de la Convention de 1976 ont été reprises systématiquement chaque fois que les particularités ou les exigences de la navigation fluviale n'imposaient pas des règles spécifiques.

Les dispositions spécifiques qu'il convient de relever parce que différentes des solutions adoptées en droit maritime (*) sont pour l'essentiel les suivantes :

Champ d'application géographique

La Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant tels que définis à l'article premier lorsque l'évènement donnant naissance aux créances telles que définies à l'article 2 s'est produit sur les voies d'eau soumises au régime de la Convention Révisée pour la navigation du Rhin et celui de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle (Article 15). La Convention est ouverte à la signature des Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et du Grand-Duché de Luxembourg. Le projet d'article 16 prévoit néanmoins la possibilité d'adhésion d'Etats autres dans la mesure où ils disposent d'une liaison directe avec les voies d'eau ci-dessus visées, adhésion soumise à l'accord unanime des Etats signataires originaires.

Il est à noter que la clause donnant aux Etats, en vertu de l'Article 15 de la Convention de Londres, la faculté d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la Convention toute personne n'ayant pas sa résidence ou son principal établissement dans un Etat Partie ou dont le navire en cause ne bat pas pavillon d'un des Etats Parties n'a pas été reprise dans la Convention CLNI.

Par ailleurs, il est prévu la possibilité pour les Etats d'étendre le champ d'application de la Convention à d'autres voies d'eau situées sur le territoire soumis à leur souveraineté nationale.

Champ d'application personnel et matériel

Le champ d'application personnel et matériel a été défini très largement.

- i) Sont englobés dans la définition "de bateau" les hydroglisseurs, bacs et les menues embarcations à l'exception des aéroglisseurs ; sont assimilés les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue. Une possibilité de réserve d'exclusion totale ou partielle de la Convention a été insérée à l'Article 18 pour les bateaux de sport et de plaisance ainsi que pour les bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives et les allèges exclusivement employées dans les ports pour les transbordements.

(*)- Pour les commentaires sur la Convention de Londres de 1976, il est renvoyé notamment à Rolf Herber : "Das zweite Seerechtänderungsgesetz, Neues Haftungsrecht für See- und Binnenschiffahrt, in Transportrecht Heft 7/8 August 1986, s. 244 ff. und Heft 9/1986 S. 326 ff.
Hans-Heinrich Nöll : Zur Modernisierung des deutschen Seehandelsrechts, in "Hansa" 1986, Nr. 21, S. 1717. Institute of Maritime Law, London, Limitation of shipowners liability, London 1986.
- Pour les commentaires sur le projet de Convention de Strasbourg on consultera avec profit l'exposé de Monsieur Walter MÜLLER "Probleme des Binnenschiffahrtsrechts - Vorträge der fünften Mannheimer Tagung C.F. Müller juristischer Verlag, Heidelberg 1988.

Peuvent invoquer le bénéfice de la Convention aussi bien le propriétaire que le locataire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un bateau. Bénéficie également de la limitation l'assistant fournissant des services d'assistance à un bateau ou à un navire de mer ou à sa cargaison, y compris lorsqu'il n'agit pas à partir d'un bateau ou d'un navire de mer.

- ii) L'énumération des créances soumises à la limitation (Article 2) est textuellement reprise de la Convention de Londres. La réserve y prévue d'exclusion des créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit, rendu inoffensif un bateau coulé, échoué ou abandonné ou avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du bateau a également été insérée (Art. 18 alinéa 1 lettre c). A signaler que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, ponts et aides à la navigation sont certes soumises à la limitation de responsabilité mais peuvent se voir accorder, en vertu de la législation nationale d'un Etat, la priorité sur les créances autres que les créances pour mort ou lésions corporelles (Art. 6 paragraphe 2). Enfin, il est prévu que, par voie de réserve, tout Etat peut exclure en totalité ou en partie l'application des règles de la Convention aux créances pour dommages causés au cours du transport de matières dangereuses par ces dernières et qui sont régies par une Convention Internationale mais aussi par une loi nationale excluant la limitation de responsabilité ou fixant des limites plus élevées que celles prévues par la Convention (Art. 18 paragraphe 1 lettre b). Cette disposition, n'existant pas en droit maritime, avait été critiquée par certaines délégations qui estimaient à raison qu'elle était de nature à rompre l'unité de régime rhénan mais a été maintenue afin d'éviter qu'un ou plusieurs Etats ne soient empêchés de ce fait de signer la Convention de Strasbourg. Par ailleurs, comme en droit maritime, sont exclues de la limitation les créances du chef d'assistance ou de contribution en avarie commune ou celles concernant les dommages nucléaires ainsi que, dans certains cas, celles faisant l'objet de contrats d'engagement des préposés du propriétaire de bateau ou de l'assistant.

Principe de la limitation de responsabilité

La Convention de Strasbourg pose comme principe le droit, pour les personnes visées à l'article premier, de limiter leur responsabilité pour les créances visées à l'article 2, selon les limites déterminées aux articles 6 et 7.

Elle ne règle nullement le régime de la responsabilité lui même ou les conditions juridiques dans lesquelles la limitation de responsabilité doit s'appliquer. Ceci à l'exception, également reprise du droit maritime, de l'article 4 qui supprime le droit susvisé à la limitation s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission de la personne responsable, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage.

Calcul des limites de responsabilité

Pour la détermination des limites de responsabilité, il est distingué aux articles 6 et 7 entre :

a) - les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers transportés sur un bateau en vertu d'un contrat de transport de passagers.

Le montant de la limitation de responsabilité est obtenu en multipliant 60.000 unités de compte (droit de tirage spécial DTS - tel que défini par le Fonds monétaire international), par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau.

Ce montant ne peut cependant être inférieur à 720.000 unités de compte (soit environ 5.875.200 millions de FF)*) ni supérieur à :

- 3 millions d'unités de compte (soit environ 24.480.000 de FF) pour un bateau d'une capacité autorisée n'excédant pas 100 passagers,
- 6 millions d'unités de compte (soit environ 48.960.000 FF) pour un bateau d'une capacité autorisée n'excédant pas 180 passagers,
- 12 millions d'unités de compte (soit environ 97.920.000 FF) pour un bateau d'une capacité autorisée supérieure à 180 passagers,

b) - les créances autres que celles pour mort ou lésions corporelles des passagers :

1) créances pour mort ou lésions corporelles.

- la limite de responsabilité résulte de la multiplication par 200 (unités de compte) du nombre de tonnes de port en lourd du bateau de marchandises ou du nombre de mètres cube de déplacement d'eau à l'enfoncement maximal autorisé pour le bateau non affecté au transport de marchandises majorés de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance des machines de propulsion.

- des règles particulières ont été posées pour le calcul de la limite de responsabilité des convois poussés ou accouplés. A la limite de responsabilité du pousseur (700 unités de compte par KW de puissance des machines ou du bateau assurant la propulsion) est ajoutée celle des barges (100 unités de compte par tonne de port en lourd) ou des autres bateaux accouplés.

La majoration selon le tonnage de port en lourd tient compte du risque plus important que représente un convoi poussé ou accouplé mais le coefficient de majoration a été réduit de moitié par rapport à un automoteur isolé afin de ne pas pénaliser par trop ce mode d'exploitation.

La Convention de Strasbourg n'entend nullement régler les relations entre le pousseur et les barges formant le convoi. Simplement, lorsque le pousseur et les barges répondent des dommages nés d'un même événement, le cumul des limites de responsabilité ne peut dépasser la limite calculée pour l'ensemble des unités.

*) La valeur du DTS était en francs français au 25 octobre 1988 environ de 8,16 FF.

Pour la détermination des limites de responsabilité ont été pris pour base dans chaque cas la valeur moyenne d'une unité d'âge moyen de la flotte rhénane.

Enfin, la limite de responsabilité pour les engins et outillages flottants et mobiles est déterminée par leur valeur au moment de l'événement.

2) autres créances.

La limite de responsabilité pour ces créances est constituée par la moitié des montants calculés pour les créances pour mort ou lésions corporelles.

Il est à remarquer que le fonds pour dommages "matériels" peut être utilisé pour régler le solde impayé du fonds pour "dommages corporels".

Les règles gouvernant la constitution des fonds et leur répartition ont également été reprises intégralement de la Convention de Londres y compris la possibilité d'invoquer la limitation de responsabilité sans constitution de fonds.

Lorsqu'un fonds est constitué (par consignation de la somme ou fourniture d'une garantie) seul ce fonds, à l'exclusion de tout autre bien de la personne responsable peut servir à dédommager les créanciers et les saisies ordonnées ou garanties fournies par cette personne devront être levées dans tous les Etats Parties (Article 13). Ainsi le dédommagement des victimes sera garanti à hauteur des fonds constitués et, en contre-partie, le propriétaire du bateau ou l'assistant dont la responsabilité est mise en cause ne pourra faire l'objet d'aucune poursuite ou saisie dans aucun Etat, ni ne pourra être actionné pour d'autres de ses biens.

Une procédure de révision des montants de limitation de la responsabilité ou de remplacement de l'unité de compte utilisée à également été prévue (Article 20).