

La convergence des droits des transports fluviaux sur l'axe rhénan
Texte pour le colloque « La Commission centrale pour la navigation du Rhin – 200 ans d'histoire »

Auteur : Sandie CALME, docteur en droit, LL.M. (Francfort sur le Main, Allemagne), avocate au barreau de Paris

Le Rhin est un lieu de convergence : en ce qu'il traverse les différents territoires que sont l'Allemagne, l'Alsace-Lorraine, l'Autriche, la Belgique, l'Italie, le Liechtenstein, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse et se déverse dans la mer du Nord, il rencontre sur son parcours les différents ordres juridiques de ces Etats traversés et côtoie le droit des transports maritimes de la mer du Nord.

Le Rhin est également un parcours des législations, et ce au moins à plusieurs égards :

- la régulation des activités surtout commerciales de transport maritime de marchandises et de personnes menées sur son parcours intéresse grandement les législateurs du droit des transports, que ce soit au niveau local, au niveau de l'Union européenne comme au-delà ;
- c'est un domaine économique d'avenir : l'activité est appelée à s'intensifier en Europe, de manière à justifier une activité législative dense à tous les niveaux des processus législatifs ; l'accent est porté, en droit des transports fluviaux, sur le transport de marchandises, mais le transport de personnes n'est manifestement pas en reste, ne serait-ce qu'en ce qui concerne la situation du personnel des transports fluviaux de marchandises ;
- les acteurs du transport expriment la volonté d'aboutir à une régulation simplifiée de leur législation susceptible de favoriser, au moyen d'un certain degré d'uniformisation qui doit conduire à une harmonisation juridique, la sécurité juridique dans les déplacements transnationaux.

Parmi les conventions internationales du droit des transports fluviaux, deux sont en vigueur et une autre est appelée à voir le jour dans un avenir qui se veut proche. Il s'agit, pour les conventions en vigueur, principalement de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure de 1988 (CLNI) et de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI). La Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), si elle n'est pas en vigueur à ce jour, doit être l'avenir de celle de 1988. La CMNI et la CLNI en vigueur répondent à des nécessités différentes et divergent dans leurs champs d'application. Sur le plan géographique, la CMNI est en vigueur pour l'Allemagne, la Belgique, la Bulgarie, la Croatie, la France, la Hongrie, le Luxembourg, la Moldavie, les Pays-Bas, la République tchèque, la Roumanie, la Russie, la Serbie (qui a émis une déclaration quant au champ d'application de la Convention), la Slovaquie et la Suisse (qui a émis une déclaration quant au champ d'application de la Convention), alors que la CLNI 1988 a été ratifiée par l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse (chacun de ces Etats ayant émis des déclarations et réserves quant à l'application de cette Convention).

Ensuite, la CMNI intéressera des situations présentant un élément d'extranéité alors que la CLNI, quoiqu'elle soit une convention internationale, régira les transports fluviaux intérieurs des Etats l'ayant ratifiée, ce qui fait d'elle également une norme de droit interne. Ainsi, la souscription d'un seul Etat, situé au départ ou à l'issue du parcours, à la CMNI, peut engendrer son application, et le droit des transports fluviaux internationaux est conçu en considération du droit des transports maritimes. Pour ce qui est du champ d'application de la CLNI 1988, elle englobe les transports fluviaux internes et s'applique au transport fluvial de marchandises et au transport fluvial de personnes. C'est donc bien la voie d'eau empruntée qui est un des critères d'application de la CLNI 1988. On observe que les Etats ayant ratifié la

CLNI 1988 ont également ratifié la CMNI, ce qui démontre que ces deux conventions sont parfaitement compatibles.

La CMNI traite du retard à la livraison en son article 5, selon lequel « le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves. » Pour ce qui est de la responsabilité du transporteur (chapitre V), il répond des retards à la livraison des marchandises et répondra de leurs pertes et avaries « depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison », « à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier (Article 16, alinéa 1er) et sa responsabilité « pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport » (Article 16, alinéa 2). L'article 18 précise les causes d'exonération de responsabilité du transporteur, dont la causalité avec le préjudice est présumée au bénéfice du transporteur, à charge pour la victime de démontrer l'absence de lien de causalité. L'article 19 détaille certaines modalités de calcul de l'indemnité à la charge du transporteur. L'article 20 prévoit des limites maximales de responsabilité, en principe « 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé » et « si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur, 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25 000 unités de compte pour les marchandises y contenues » (article 20, alinéa 1er). « En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1 et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée » (article 20, alinéa 3). « Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1 ne s'appliquent pas:

a) lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou

b) lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures » (article 20 alinéa 4). « Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article (article 20, alinéa 5).

Classiquement, « le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement », ce qui caractérise une « faute inexcusable ». (article 21, alinéa 1er). « De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1 » (article 21, alinéa 2). Certaines clauses contractuelles seront frappées de nullité

(article 25). La CMNI ne remet pas en cause les modalités de calcul des indemnités et contributions versées en cas d'avarie commune selon le contrat de transport ou le droit interne (article 26). L'article 29 sur la détermination de la loi applicable au contrat de transport déroge à l'article 5 du règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I), comme suit :

« Article 29

Dispositions nationales supplémentaires

1. En l'absence de dispositions de la présente Convention, le contrat de transport est régi par la loi de l'Etat que les parties ont choisi.
2. A défaut de choix, le droit applicable est celui de l'Etat avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits.
3. Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et s'il a conclu le contrat de transport à bord de son bateau, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat.
4. Le droit de l'Etat dans lequel les marchandises se trouvent régit la garantie réelle dont bénéficie le transporteur pour les créances visées à l'article 10 paragraphe 1 (Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6 paragraphe 1 (L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport), le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché)».

La CLNI détaille les cas de limitation et d'absence de limitation de la responsabilité possibles pour les propriétaires de bateaux et leurs assistants en cas de sinistre, et prévoit la pleine responsabilité pour faute intentionnelle ou inexcusable. La CLNI précise également les limitations de responsabilité en présence d'un fonds de limitation et en son absence, selon des critères techniques. Selon l'article 11 alinéa 1^{er}, 1^{ère} phrase, de la CLNI, le fonds de limitation est constitué par « toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause » « auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour une créance soumise à limitation, ou, si aucune action n'est engagée, auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action peut être engagée pour une créance soumise à limitation ». Sur ce point, un apport majeur de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin mérite d'être souligné. En effet, pour ce qui est des tribunaux pour la navigation du Rhin, institués à l'initiative de la Commission centrale pour la navigation du Rhin dans l'Acte de Mannheim (Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868), s'ils concernent les « dommages causés par les bateliers ou les floteurs pendant le voyage ou en abordant » (article 34, II c) de l'Acte de Mannheim), ils sont en principe également compétents si les parties sont liées par un contrat, sans toutefois s'étendre à la responsabilité contractuelle pour les « actions fondées sur un contrat et dirigées contre un bâtiment pour dommages causés par la faute de celui-ci aux personnes ou aux biens se trouvant à son bord » (article 34bis de l'Acte de Mannheim). Si la réglementation de leur compétence est flexible et offre notamment

l'alternative de l'arbitrage, ils peuvent régir des actions en responsabilité non exclues au titre de l'article 34bis, par exemple en matière de responsabilité délictuelle au cours des opérations de transport, « pendant le voyage ou en abordant », comme en témoigne la jurisprudence (jugement du tribunal de Cologne pour la navigation du Rhin en date du 10 juillet 2012, n° 3 U 133/09 BSchRh). Ces juridictions participent d'une œuvre d'harmonisation du droit des transports sur l'axe rhénan.

La CLNI 2012 a une conception extensive de son champ d'application géographique et adapte les limitations de responsabilité propres à la CLNI 1988 aux dernières évolutions. Ainsi, elle ajoute un article 7 propre aux limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses. Elle a été ratifiée par le Luxembourg et la Serbie. Dans sa loi du 18 juillet 2014 portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012, le Luxembourg précise, entre autres, que le CLNI 2012 « ne s'applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre ».

Le droit européen des transports affecte le droit des transports fluviaux rhénan, notamment sous l'angle des conflits de lois, en ce qui concerne le rapport à la mer ainsi que les droits des passagers :

-pour ce qui est des conflits de lois, le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (règlement de Rome I) est une première approche intracommunautaire du contrat de transport. Cette approche est d'établir une norme de conflit de lois afin de déterminer l'application d'un droit interne des transports, qui peut ne pas être celui d'un Etat membre de l'Union européenne, selon le principe d'universalité. Ce mécanisme met en lumière l'impact des spécificités nationales. Posant le principe de la liberté de choix de la loi applicable au contrat de transport de personnes ou de marchandises, le règlement élabore une gradation de règles de conflits de lois en l'absence de choix. Nous avons vu que les conventions internationales spéciales au droit des transports sont à même de déroger à ces dispositions plus générales, comme c'est le cas de l'article 29 de la CMNI.

-La jonction entre le Rhin et la Mer du Nord est à même d'associer le transport fluvial rhénan à la réglementation relative au transport maritime, par exemple en matière d'accidents maritimes de personnes, avec le règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident. Ce règlement vise à établir un régime communautaire de responsabilité aligné sur des normes internationales, comme la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le protocole de 2002, ainsi que les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes. Le règlement prend en considération les droits et obligations du transporteur ou du transporteur substitué prévus par la législation nationale mettant en œuvre la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de 1996, y compris dans ses modifications ultérieures. Il agence des limitations de responsabilité pour les dommages matériels, les décès ou lésions corporelles de passagers dans le cadre des accidents, et comporte même des dispositions relatives à la prescription des actions en justice. Il organise un système d'avances en cas de dommages corporels, reconnaît aux passagers un droit à l'information. Des dispenses étatiques sont permises.

-En ce qui concerne les droits des passagers, le droit de l'Union européenne leur apporte une attention particulière, d'une manière générale et également spécifiquement dans le cadre du transport fluvial ou maritime, avec en particulier le Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers

voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure. Ce dernier se base sur les grands principes de non discrimination entre les passagers, notamment handicapés et à mobilité réduite, sur le droit des passagers à l'information et au traitement des plaintes et sur la reconnaissance de droits au bénéfice des passagers dans des cas de retard dans les transports ou d'annulation des services de transports, quand bien même ce règlement ne concerne que certains passagers. L'Union européenne adhère au protocole d'Athènes, qui a inspiré le règlement n° 1177/2010 et est entré en vigueur le 23 avril 2014.

En ce qui concerne les initiatives nationales et locales, sur la forme :

- les Etats ont une marge de manœuvre, notamment de par leur choix des conventions internationales auxquelles ils adhèrent ainsi que leurs possibilités de déclaration et réserves ;
- les champs d'applications des conventions internationales sont ainsi morcelés, avec des possibilités de cumuls ;
- se pose la question du périmètre de l'Union européenne, source d'inspiration, par exemple avec la recherche d'eurocompatibilité du droit privé suisse.

Pour ce qui est de ces initiatives nationales et locales, sur le fond, on en vient aux constats suivants :

- les spécificités locales persistent ;
- on observe des conceptions très différentes de la norme de droit et de l'approche du droit comparé par rapport au droit interne, au sein des ordres juridiques traversés par le Rhin ;
- par exemple, le Code civil des Pays-Bas (Burgerlijk Wetboek) règlemente de façon détaillée les activités de transport fluvial de personnes et de marchandises, en son livre 8 : lors que les Pays-Bas ont souscrit à la CMNI, l'article 889 du Code civil dispose que les parties ont la faculté, et seulement la faculté, de disposer de l'application de la CMNI à leur transport fluvial.

En conclusion :

- des efforts de modernisation se réalisent à tous les niveaux de législation dans une perspective de convergence ;
- cela passe par la mutualisation des concepts, l'ouverture et le dialogue ;
- dès lors, on s'interrogera à juste titre sur la question de la rationalisation de l'ensemble normatif hiérarchisé et partiellement morcelé qui régit la navigation sur le Rhin et sur l'opportunité à cet égard d'une mutation vers l'unité de la conceptualisation de la norme de droit.