

La convergence des droits des transports fluviaux sur l'axe rhénan

colloque « La Commission centrale pour la navigation du Rhin – 200 ans d'histoire »

Sandie CALME, docteur en droit, LL.M. (Francfort sur le Main)
Avocate au barreau de Paris

à Strasbourg, le 19 juin 2015

Le Rhin, lieu de convergence

Territoires traversés:

- Allemagne
- Alsace-Lorraine
- Autriche
- Belgique
- Italie
- Liechtenstein
- Luxembourg
- Pays-Bas
- Suisse

autant d'ordres juridiques internes distincts

Rencontre du droit maritime: Mer du Nord

Le Rhin, parcours des législations

- au moins trois niveaux de législation: niveau local, niveau de l'Union européenne, niveau « extracommunautaire »
- un domaine économique d'avenir: pour le transport de marchandises comme pour le transport de personnes
- aspiration à un certain degré d'harmonisation juridique

Les conventions internationales dédiées au transport sur le Rhin

- CMNI: 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 (déclaration), la Slovaquie et la Suisse (déclaration)
- CLNI 1988: l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse (déclarations et réserves de chacun de ces Etats)
- CLNI 2012: pas encore entrée en vigueur, elle vise à remplacer la CLNI de 1988

Les conventions internationales dédiées au transport sur le Rhin

- CMNI: transports internationaux de marchandises
- CLNI de 1988 : également en transport intérieur: c'est la voie d'eau traversée qui détermine son application
- complémentarité possible entre les deux conventions

CMNI

- Responsabilité du transporteur pour retard de livraison, perte ou avarie des marchandises au cours du transport
- Causes d'exonération de responsabilité
- Limitations de responsabilité sui generis, sauf:
 - déclaration de valeur
 - limitations supérieures stipulées contractuellement (valable également pour la responsabilité des subordonnés et préposés du transporteur)
- Conflits de lois : l'article 29 sur la détermination de la loi applicable au contrat de transport déroge expressément 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)

CLNI de 1988

- Responsabilité limitée des propriétaires de bateaux et de leurs assistants en cas de sinistre
- Mais: pleine responsabilité pour faute intentionnelle ou faute inexcusable
- Possibilité de constitution de fonds de limitation de responsabilité

CLNI de 2012

- Champ d'application géographique ouvert
- Modernisation des limitations de responsabilité
- Dans sa loi d'approbation de la CLNI de 2012 (juillet 2014), le Luxembourg en exclut le Rhin

Droit européen des transports fluviaux

- Première approche: le conflit de lois: 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)
- Seconde approche: rapport à la Mer: 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
- Troisième aspect: les droits des passagers: 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 (L'Union européenne adhère au protocole d'Athènes, qui a inspiré le règlement n° 1177/2010)

Initiatives nationales et locales

- Marge de manœuvre des Etats: choix des conventions internationales, déclarations et réserves
- Champs d'application morcelé des conventions internationales et cumul possible
- Périmètre de l'Union européenne, elle-même source d'inspiration; exemple: recherche d' « eurocompatibilité » du droit privé suisse, analyses de droit comparé

Initiatives nationales et locales

- marge de différenciation par les spécificités locales
- coexistence de conceptions différentes des règles de droit et de l'approche du droit comparé par rapport au droit interne
- ce que démontre l'analyse des droits comparés traversés; un exemple notoire : Code civil des Pays-Bas, article 889: l'application de la CMNI envisagée comme une faculté laissée aux parties au contrat de transport fluvial

Conclusion

- efforts de modernisation à tous les niveaux de législation dans une perspective de convergence
- mutualisation des concepts, ouverture et dialogue
- question de la rationalisation de l'ensemble normatif hiérarchisé et partiellement morcelé qui régit la navigation sur le Rhin

Dans ce cadre, une mutation vers l'unité de la conceptualisation de la norme de droit est-elle opportune?

Merci de votre attention!