



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/2009/11
26 août 2009

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-troisième session
Genève, 4-6 novembre 2009
Point 7 c) de l'ordre du jour

**HARMONISATION DU CADRE JURIDIQUE DU TRANSPORT INTERNATIONAL PAR
VOIE NAVIGABLE**

Convention de Strasbourg de 1988 relative à la limitation de la responsabilité en navigation
intérieure

Transmis par la Commission centrale pour la navigation du Rhin

Note du secrétariat

Dans le cadre de la discussion sur la possibilité d'instaurer un régime juridique commun de limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure à l'échelle européenne et suite à la décision du Groupe de travail de suivre les travaux de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) sur la révision de la Convention de Strasbourg de 1988 relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) (ECE/TRANS/SC.3/178, para. 29), le secrétariat reproduit dans l'annexe du présent document la dernière version de l'avant-projet de protocole additionnel à la Convention.

Le Groupe de travail souhaiterait peut-être débattre sur le projet de protocole additionnel et aviser les Etats membres de l'intérêt que représente la révision de la convention pour le cadre juridique international de la navigation intérieure.

Annexe

PROJET DU PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION DE STRASBOURG DE 1988 RELATIVE A LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE EN NAVIGATION INTERIEURE

I. INTRODUCTION

1. Le projet de protocole soumis tient compte des discussions conduites lors des réunions de novembre 2007, d'avril 2008, d'octobre 2008 et de juin 2009. Une dernière réunion, fixée le 16 octobre 2009, de 9 heures à 15 heures, aura pour but de finaliser le présent projet. Parmi les points restant à convenir, figurent les éléments suivants :

A. Nouveaux montants de responsabilité : art. 3 du Protocole

2. En ce qui concerne l'article 3(a) : trois options sont proposées, correspondant à une augmentation des montants d'origine de respectivement 75% (position belge et néerlandaise exprimée en octobre 2008), 50% (position exprimée en juin 2009 par B, NL, SL, HU, CZ) et 100% (position D, F, LX, CH).

3. En ce qui concerne l'article 3(b) : deux options sont proposées :

(a) même libellé que dans la CLNI d'origine (la moitié des montants fixés à l'article 3(a));

(b) reprendre le libellé de la lettre a) en retenant des montants représentant une augmentation de 50% par rapport à la CLNI actuelle, correspondant à la prise en compte de l'inflation.

4. En ce qui concerne l'article 3(d) : le groupe devra discuter de la nécessité de réévaluer les montants retenus sous cet article, compte tenu des augmentations qui auront été convenues aux articles 3(a) et 3(b).

B. Limites de responsabilité à l'égard des dommages corporels causés aux passagers, assorties de la possibilité pour les Etats parties d'émettre une réserve

5. En ce qui concerne l'article 4 et l'article 6(2) du Protocole : le groupe a convenu de retenir le montant de 175 000 DTS, correspondant au montant retenu dans la LLMC de 1996. Il a aussi convenu de conserver une limite inférieure absolue, dont le montant sera réévalué de 50% par rapport à la CLNI actuelle, afin de tenir compte de l'inflation (montant de 1 080 000 DTS).

6. Concernant la limite supérieure absolue, quatre options sont proposées :

(a) Option 1 : suppression de toute limite supérieure absolue (solution équivalente à la LLMC 1996)

(b) Option 2 : maintien des limites de la CLNI de 1988, réévaluées de 50% par rapport à la CLNI actuelle, afin de tenir compte de l'inflation.

(c) Option 3 : maintien des limites de la CLNI de 1988, réévaluées de 50% uniquement pour les bateaux à cabines.

- (d) Option 4 : maintien des limites de la CLNI de 1988 uniquement pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à un certain nombre de passagers, restant à déterminer.

7. Dans tous les cas, il est prévu que les Etats parties puissent émettre une réserve, pour autant que la limite de responsabilité prescrite par leur droit national ne soit pas inférieure à celle fixée par le protocole additionnel (art.6(2) du protocole). Cette réserve pourrait être précisée pour son application à l'égard des limites s'appliquant aux bateaux d'excursion journalière, selon les termes proposés dans le document de Secrétariat CLNI/EG(09)1.

C. Champ d'application de la CLNI

8. En ce qui concerne l'art. 5 du Protocole/ art. 15 CLNI :

- (a) Art 5(1) : la proposition de la délégation française (CLNI/EG(09)7), visant notamment à faire référence aux voies d'eau soumises à un régime international de la navigation, a été bien accueillie par le groupe d'experts et a été reprise dans le présent projet.
- (b) Art 5(2) : certains Etats souhaiteraient éviter la référence à la résolution n°30 de la CEE/ONU du 12 novembre 1992. A cette fins, des formulations alternatives sont proposées dans le document CLNI/EG(09)10.

II. AVANT-PROJET DE PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION DE STRASBOURG DE 1988 RELATIVE A LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE EN NAVIGATION INTERIEURE¹

9. Ci-dessous est reproduit le texte de l'avant projet du protocole additionnel à la convention de Strasbourg de 1988 relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure, élaboré dans le cadre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, en vue de faciliter l'accession des Etats non signataires.

Protocole additionnel à la convention de Strasbourg de 1988 relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure

Les Etats Parties au présent protocole,

CONVAINCUS de l'utilité d'harmoniser le droit applicable en matière de limitation de responsabilité en navigation intérieure, sur l'ensemble des voies navigables,

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1^{ER}

Au sens du présent Protocole, le terme "Convention" désigne la Convention relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) adoptée à Strasbourg en 1988.

¹

ARTICLE 2

L'article 3 de la Convention est rédigé comme suit :

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas :

- a) aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance dans la version en vigueur, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune ;
- b) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ;
- c) aux créances contre le propriétaire d'un bateau nucléaire pour dommages nucléaires ;
- d) aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.
- e) aux créances contre le propriétaire d'un bateau de sport ou de plaisance ou d'un bateau employé dans la navigation à des fins non lucratives.

ARTICLE 3

L'article 6, paragraphe 1, de la Convention est remplacé par le texte ci-après :

1. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont calculées comme suit :
 - a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :
 - (i) pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, [300/350/400] unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de [1050/1222/1400] unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
 - (ii) pour un bateau affecté au transport de marchandises, [300/350/400] unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de [1050/1222/1400] unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
 - (iii) pour un pousseur ou remorqueur, [1050/1222/1400] unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
 - (iv) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, son montant de responsabilité calculé conformément à l'alinéa (iii) est majoré de [150/175/200] unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées ; cette majoration n'est pas applicable

dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage ;

- (v) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, son montant de responsabilité calculé conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majoré de [150/175/200] unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage ;
- (vi) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article premier paragraphe 2 lettre b) deuxième phrase, leur valeur au moment de l'événement ;

b) Option 1 :

à l'égard de toutes les autres créances, la moitié des montants visés à la lettre a);

Option 2 :

- (i) pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, [150] unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de [525] unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
- (ii) pour un bateau affecté au transport de marchandises, [150] unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de [525] unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
- (iii) pour un pousseur ou remorqueur, [1525] unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
- (iv) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, son montant de responsabilité calculé conformément à l'alinéa (iii) est majoré de [75] unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées ; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage ;
- (v) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, son montant de responsabilité calculé conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majoré de [75] unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage ;
- (vi) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article premier paragraphe 2 lettre b) deuxième phrase, leur valeur au moment de l'événement ;

- c) Lorsque le montant calculé conformément à la lettre a) est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément à la lettre b) peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à la lettre a) et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à la lettre b) ;
- d) [dans aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 200 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 100 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.]²

ARTICLE 4

L'article 7, paragraphe 1, de la Convention est remplacé par le texte ci-après :

1. Dans le cas des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du bateau est fixée à une somme de 175 000 unités de compte, multipliées par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau ou, si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, cette limitation est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Option 1

Ces limites ne peuvent être inférieures à 1 080 000 unités de compte.

Option 2

Ces limites ne peuvent être inférieures à 1 080 000 unités de compte et ne peuvent être supérieures à 18 millions d'unités de compte.

Option 3

Ces limites ne peuvent être inférieures à 1 080 000 unités de compte et ne peuvent être supérieures à 18 millions d'unités de compte pour les bateaux à passagers à cabines, et 12 millions d'unités de compte pour les bateaux d'excursion journalière.

Aux fins du présent Protocole, un bateau d'excursions journalières est un bateau à passagers sans cabines pour le séjour de nuit des passagers.

Aux fins du présent Protocole, un bateau à passagers à cabines est un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers.

Option 4

Ces limites ne peuvent être inférieures à 1 080 000 unités de compte et ne peuvent être supérieures à d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à passagers.

ARTICLE 5

L'article 15 §§ 1 et 2 de la Convention est rédigé comme suit :

² Montants sujets à négociation.

1. La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant, lorsqu'au moment de l'événement qui a donné naissance aux créances :
 - [a) le bateau navigue sur une voie d'eau située sur une voie d'eau soumise à un régime international de la navigation ou sur une voie d'eau située sur le territoire d'un Etat contractant, ou]
 - b) des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau ou
 - c) un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau sont renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.

La présente Convention s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.

2. Tout Etat peut lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation de la présente Convention ou d'un protocole additionnel à la présente Convention ou lors de l'adhésion à l'un de ces instruments ou à tout moment ultérieur, déclarer au moyen d'une notification adressée au dépositaire que la présente Convention n'est pas applicable sur certaines de ses voies navigables, à la condition qu'elles relèvent des classes III et inférieures. Aux fins du présent protocole, la classification des voies navigables européennes établie par la résolution n° 30 de la CEE-ONU du 12 novembre 1992³ est applicable. La notification prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois suivant sa réception ou, si la présente Convention n'est pas encore entrée en vigueur, avec son entrée en vigueur.

ARTICLE 6

L'article 18 de la Convention est remplacé par le texte suivant :

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou d'un protocole additionnel à la présente Convention ou lors de l'adhésion à l'un de ces instruments ou à tout moment ultérieur, réserver le droit d'exclure l'application des règles de la présente Convention en totalité ou en partie :
 - a) aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ;
 - b) aux créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, dans la mesure où ces créances sont régies par une Convention internationale ou une loi nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues dans la présente Convention ;
 - c) aux créances visées à l'article 2 paragraphe premier lettres d) et e) de la Convention ;
 - d) aux allèges exclusivement employées dans les ports pour les transbordements.
2. Tout Etat contractant peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de

³ <http://www.unece.org/trans/doc/finaldocs/sc3/TRANS-SC3-131e.pdf>.

l'approbation de la présente Convention ou d'un protocole additionnel à la présente Convention ou lors de l'adhésion à l'un de ces instruments ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7 paragraphe 1, dès lors que ces créances sont soumises à une réglementation internationale ou à des prescriptions nationales de cet Etat qui excluent la limitation de responsabilité ou fixent des limites de responsabilité supérieures à celles prévues par la présente convention.

3. Un Etat qui fait usage de la possibilité prévue au paragraphe 1, lettre b, ou au paragraphe 2, doit informer le dépositaire des montants de limitation de responsabilité décidés ou l'informer de l'inexistence de tels montants de limitation.
4. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
5. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.

ARTICLE 7

L'article 20, paragraphe 4, de la Convention est remplacé par le texte suivant :

4. La décision de réviser les montants de limitation de responsabilité prévus aux articles 6 et 7 ou de remplacer l'unité de compte visée à l'article 8, est prise à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants, sous réserve qu'au moins la moitié des Etats contractants à la présente Convention soient présents lors du vote.

ARTICLE 8

Instrument uniforme

1. La Convention et le présent Protocole sont considérés et interprétés comme formant un seul instrument entre les Parties au présent Protocole.
2. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole à l'égard des autres Etats Parties au présent Protocole.
3. Les Etats signataires mais non encore parties à la Convention s'engagent à ratifier la Convention par le présent Protocole.
4. La Convention telle que modifiée par le présent Protocole ne s'applique qu'aux créances nées d'événements postérieurs à l'entrée en vigueur, pour chaque Etat, du présent Protocole.

ARTICLE 9

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature du ... au ..., au siège de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg.
2. Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou
 - c) adhésion.
3. Une réserve formulée par un Etat contractant à la Convention demeure valable aussi vis-à-vis des Etats signataires du présent Protocole lorsque cette réserve concerne des dispositions non modifiées par le protocole et que l'Etat qui a formulé cette réserve ne la retire pas lors du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion au présent protocole additionnel.
 4. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument formel auprès du Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

ARTICLE 10

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle tous les Etats Parties à la Convention [au jour de l'adoption du présent Protocole] auront déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après que toutes les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole aient été remplies, le Protocole entre en vigueur au premier jour du mois suivant une période de trois mois à compter du dépôt de l'instrument.

ARTICLE 11

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des Etats Parties par notification adressée au dépositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.
3. La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue, ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.
4. Entre les Etats Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'un quelconque d'entre eux de la Convention en vertu de l'article 19 de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole.

ARTICLE 12

Dépositaire

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.
2. Le Secrétaire général
 - a) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent ;
 - b) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré,
 - i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute déclaration et réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature, ce dépôt ou cette déclaration sont intervenus ;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ;
 - iii) de toute dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle celle-ci prend effet;
 - iv) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 20, paragraphe 5 de la Convention ainsi que de la date à laquelle cet amendement entre en vigueur, conformément à l'article 20, paragraphe 6 de la Convention.
 - v) de toute communication requise par l'une quelconque des dispositions de la Convention ou du présent Protocole.

ARTICLE 13

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues allemande, française et néerlandaise, tous les textes faisant également foi.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

Fait à Strasbourg, le.....
