

**Conseil économique et social**

Distr. générale
26 août 2009
Français
Original: anglais

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 provisoire

Harmonisation du cadre juridique applicable aux opérations de transport international par voie navigable: Convention de Strasbourg de 1988 relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure**Additif****Proposition présentée par la République de Serbie***Note du secrétariat*

Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante et unième session d'observer les faits nouveaux concernant la révision de la Convention de Strasbourg relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/178, par. 29), le secrétariat reproduit ci-après la proposition de la République de Serbie, établie dans le cadre des négociations sur le projet de protocole additionnel à la Convention et visant à mettre en place des règles paneuropéennes unifiées sur l'avarie commune en navigation intérieure.

Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner cette proposition et, s'il y a lieu, donner instruction au secrétariat d'organiser une réunion d'experts sur cette question en 2010, de sorte qu'une proposition de projet de règles soit établie pour la prochaine session du Groupe de travail.

1. La République de Serbie a participé activement aux travaux concernant le Protocole additionnel à la Convention de Strasbourg relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires en navigation intérieure. Considérant que la Convention de Strasbourg est fondée sur la Convention internationale relative à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC'96), sachant que dans la pratique judiciaire du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les opinions sur l'application de la Convention peuvent être contradictoires (voir les affaires «Aegean Sea» et «CMA Djakarta») et considérant le questionnaire que le Comité maritime international a envoyé à ses associations nationales, le Ministère serbe des infrastructures considère qu'il est nécessaire de soulever la question du droit des affréteurs de limiter leur responsabilité en relation avec l'action récursoire (demande d'indemnités) formée par le propriétaire du navire si celui-ci est obligé de payer pour les créances visées à l'article 2 de la Convention LLMC.
2. Sachant qu'il s'agit là d'une affaire d'importance dominante, bien qu'elle ne soit pas unique, de demande d'indemnisation pour perte ou dégradation de marchandises transportées sur un bateau, que le propriétaire du bateau a à payer, la question se pose de savoir si la Convention de Strasbourg devrait aller plus loin et spécifier le droit des affréteurs (à temps et autres) de limiter leur responsabilité en relation avec l'action récursoire (demande d'indemnités) engagée par le propriétaire du navire à propos d'une indemnisation pour pertes ou dégradations subies par la marchandise qu'il a dû payer au propriétaire de la marchandise.
3. Conscient du rôle important que joue la CEE pour ce qui touche à l'unification des règles juridiques concernant la navigation intérieure, le Ministère des infrastructures de la République de Serbie invite le Groupe de travail des transports par voie navigable à entreprendre l'unification des règles sur l'avarie commune en navigation intérieure – qui sont parmi les plus anciennes règles du droit maritime et du droit de la navigation intérieure.
4. Les règles d'avarie commune applicables sur le Rhin ont été établies par l'Association internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR). Sur le Danube, cette question est régie par l'Accord de Bratislava. Il convient de souligner que les règles d'avarie commune de l'IVR constituent un point de départ exceptionnel, ce qui n'est pas étonnant lorsqu'on connaît le grand savoir-faire des experts de l'IVR, dont témoignent tous les documents qu'ils ont établis à ce jour (par exemple les Conditions générales contractuelles européennes pour l'emport de barges fluviales par des bateaux pousseurs (2007) et le projet de convention européenne sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport en navigation intérieure de substances nocives et potentiellement dangereuses). C'est l'une des raisons pour lesquelles le groupe d'experts de la CEE devrait, à l'avenir, fonder ses travaux sur les solutions offertes par l'IVR. En outre, la différence fondamentale entre le droit maritime et le droit de la navigation intérieure en ce qui concerne l'avarie commune réside dans le fait qu'en navigation intérieure l'avarie commune s'applique uniquement si elle est expressément mentionnée dans le contrat. Le Ministère des infrastructures de la République de Serbie est profondément attaché à la préservation de son caractère contractuel et estime à cet égard que le Groupe de travail devrait également proposer une clause que les parties pourraient inclure dans les contrats.
5. Étant donné le processus d'harmonisation de tous les documents juridiques pertinents des commissions fluviales, de l'Union européenne et de la CEE, la République de Serbie est convaincue qu'une telle initiative serait très utile pour tous les acteurs du transport par voie navigable, en particulier les compagnies d'assurances et les propriétaires de bateau.