



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

ECE/TRANS/SC.3/2007/9  
3 août 2007

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante et unième session  
Genève, 17 - 19 octobre 2007  
Point 9 (b) de l'ordre du jour

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS DE  
TRANSPORT INTERNATIONAL PAR VOIE NAVIGABLE ET FACILITATION DE  
CES OPÉRATIONS, Y COMPRIS L'ÉTUDE DE RÉGIMES JURIDIQUES : ÉTUDE DE  
LA POSSIBILITÉ D'INSTAURER UN RÉGIME JURIDIQUE COMMUN DE  
LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE BATEAUX DE  
NAVIGATION INTÉRIEURE À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE**

Révision de la Convention de Strasbourg de 1988 relative  
à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)

Transmis par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)

Note: 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, le secrétariat reproduit ci-dessous la présentation générale du protocole additionnel à la Convention de Strasbourg de 1988 relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure, adopté comme le texte de base par la réunion d'experts gouvernementaux du 12 juin 2007 à Strasbourg, ainsi que l'avant-projet du protocole. Les deux textes ont été communiqués par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, qui organise le processus de la révision. Le rapport sur la réunion d'experts est disponible auprès du secrétariat du CCNR. La prochaine réunion d'experts se tiendra les 13 et 14 novembre 2007, à Strasbourg, et son sujet principal concernera le champ d'application de la Convention.

Annexe

I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET DE PROTOCOLE ADDITIONNEL À LA CONVENTION DE STRASBOURG DE 1988 RELATIVE À LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ EN NAVIGATION INTÉRIEURE (CLNI)

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

**Présentation générale du projet de Protocole Additionnel à la CLNI**

La CLNI, signée en 1988 par les Etats membres de la CCNR et le Luxembourg, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1997. Quatre Etats en sont parties: le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suisse et l'Allemagne.

**Objet de la CLNI**

La CLNI organise un système de limitation forfaitaire de responsabilité du propriétaire du bateau en cas de dommage causé lors de la navigation. Les propriétaires de bateaux et leurs assistants, tels que définis à l'article 1 de la CLNI, peuvent limiter leur responsabilité -- quel que soit le fondement de celle-ci<sup>1/</sup> et pour autant qu'il n'est pas prouvé qu'il y a eu faute intentionnelle de leur part<sup>2/</sup> -- par un fonds constitué auprès d'un tribunal ou d'une autorité nationale compétente dont la somme est déterminée conformément aux dispositions de la CLNI. Les limites de responsabilité prévues par la convention se substituent alors aux éventuelles dispositions nationales de limitation de la responsabilité (par exemple, les dispositions limitant la responsabilité à la valeur du bateau et du fret, ou les dispositions prévoyant une responsabilité illimitée). Les limites globales convenues dans la CLNI fixent des plafonds à l'ensemble des indemnités dues et nées d'un même événement, quel que soit le fondement de celles-ci : action en responsabilité contractuelle ou quasi-délictuelle du propriétaire, ou action formée contre le bateau lui-même<sup>3/</sup>.

Le fonds est constitué soit en consignnant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué. Ce fonds peut être constitué par le propriétaire ou par l'assureur du propriétaire. En pratique, le fonds est pris en charge par les assurances : bien que la Convention ne prévoie pas expressément l'obligation de souscrire une assurance<sup>4/</sup>, le bénéfice de la limitation de responsabilité suppose en réalité que le propriétaire soit assuré.

Dès lors qu'un fonds est constitué dans un Etat partie, aucun autre Etat partie ne peut autoriser une procédure de saisie ou autre contre le propriétaire. La CLNI constitue donc une protection pour le propriétaire. Elle est aussi une garantie pour la victime d'un préjudice, car elle évite que le propriétaire d'un bateau puisse échapper à sa responsabilité, par exemple en créant une société à responsabilité limitée par bateau exploité.

---

<sup>1/</sup> Art. 1 § 3.

<sup>2/</sup> Art. 4 : « une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

<sup>3/</sup> CLNI, art. 4.

<sup>4/</sup> Il n'y a pas d'obligation d'assurance sur le Rhin. L'obligation d'assurance relève de la décision des Etats.

### Champ d'application de la CLNI

La CLNI prévoit trois fonds distincts :

1. un fonds pour les créances liées à la mort et aux lésions corporelles causées aux tiers (responsabilité quasi-délictuelle) : la somme à consigner dans ce fonds est calculée en fonction du tonnage et de la force de motricité du bateau (art. 6 (1) CLNI, qui sera modifié par l'art. 3 (1) a) PA) ;
2. un fonds pour les créances liées aux dommages matériels, y inclus les dommages à l'environnement : la somme à consigner dans ce fonds équivaut à la moitié de la somme précédente (art. 6 (1) (b) CLNI, repris par l'article 3 (1) (b) PA)<sup>5/</sup> ;
3. un fonds pour les créances liées à la mort et aux lésions corporelles causées aux passagers (responsabilité contractuelle): la somme à consigner dans ce fonds est calculée en fonction de la capacité de transport de passagers du bateau (art. 7 CLNI, qui sera modifié par l'article 4 PA).

La CLNI exclut de la limitation forfaitaire de responsabilité :

- les créances liées à l'assistance ou au sauvetage (art. 3 (a))
- les créances pour dommages nucléaires (art.3 (b) et (c))
- les créances des préposés du propriétaire (art. 3 (d)).

Les Etats parties ont par ailleurs la possibilité d'exclure l'application des limitations prévues par la convention dans les domaines suivants :

- les dommages causés à l'environnement (art. 18 (1) (a)): les Etats parties peuvent exclure les « dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique, de l'eau » de la limitation de responsabilité. Les quatre Etats actuellement parties à la CLNI ont fait usage de cette réserve<sup>6/</sup>.
- les dommages causés à des tiers par le transport de matières dangereuses (art. 18 (1) (b)) : les Etats parties peuvent exclure les « dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport » de la limitation de responsabilité, dès lors que leur réglementation nationale prévoit des limites plus élevées ou une responsabilité illimitée. Parmi les quatre Etats parties à la CLNI, les Pays-Bas et l'Allemagne ont fait usage de cette réserve.
- les dommages liés à la conduite de bateaux de plaisance et bateaux 'de guerre' (art. 18 (1) (d)) : les Etats parties peuvent réserver le bénéfice de la limitation de responsabilité aux bateaux à usage commercial. Parmi les quatre Etats parties à la CLNI, la Suisse, le Luxembourg et l'Allemagne ont fait usage de cette réserve.
- les dommages corporels causés aux passagers (art. 6 du projet de PA) : le projet de Protocole additionnel prévoit la possibilité pour les Etats parties de ne pas appliquer les limitations prévues pour les créances liées à la mort et aux dommages corporels subis par les passagers, dès lors que leur réglementation nationale prévoit des limites plus élevées ou une responsabilité illimitée.

---

<sup>5/</sup> Si le fonds 1. ne suffit pas à couvrir les créances liées à la mort et aux dommages corporels causés aux tiers, la CLNI prévoit la possibilité de recourir à la moitié de la somme prévue pour le fonds 2 (art. 6 1) c).

<sup>6/</sup> Les Pays Bas prévoient l'établissement d'un fonds spécial pour les dommages à l'environnement.

- Champ géographique d'application de la CLNI (art. 9 du projet PA): le projet de protocole additionnel prévoit la possibilité d'exclure l'application des règles du Protocole en totalité ou en partie sur certaines voies navigables : la France et la Suisse ont déjà prévu de faire usage de cette réserve. Les Pays Bas, le Luxembourg et l'Allemagne ne feront sans doute pas usage de cette réserve, ayant déjà choisi d'étendre le champ d'application de la CLNI à l'ensemble de leurs voies d'eau. La Belgique a annoncé sa volonté d'appliquer la CLNI à l'ensemble de ses voies d'eau.

### **L'objet des négociations sur le Protocole Additionnel**

Le projet de Protocole additionnel vise deux objectifs :

- (1) étendre le champ d'application de la CLNI à l'ensemble des Etats européens pour qui la navigation intérieure représente une activité économique significative ;
- (2) réévaluer les limites globales de responsabilité.

La CLNI, telle que modifiée par le Protocole, pourrait ainsi représenter la première étape vers une harmonisation du droit de la responsabilité civile en navigation intérieure. La Convention se limite à établir des plafonds communs d'indemnisation et ne définit pas le régime de responsabilité applicable<sup>7/</sup>, qui reste réglementé par le droit national de chaque Etat. Compte tenu de son objectif modeste, elle a peu de risque de se heurter à la réglementation nationale des Etats.

Les montants fixés devraient s'apparenter à ceux qui sont pratiqués dans d'autres modes de transport, si l'on souhaite que cette convention ait une chance d'être ratifiée par la majorité des Etats participants<sup>8/</sup>.

Bien qu'il ne s'agisse pas, par la négociation de ce Protocole, de renégocier la CLNI dans son ensemble, la question du champ d'application matériel de la CLNI pourra être soulevée pour certains aspects précis. Il importe en effet de veiller à ce que l'adoption du Protocole constitue une réelle avancée dans l'harmonisation et que ses dispositions ne fassent pas l'objet de réserves trop nombreuses. A cet égard, l'on pourra s'interroger sur la volonté des Etats à être liés par des limites globales de responsabilité pour ce qui concerne les dommages à l'environnement ou les dommages corporels aux passagers.

---

<sup>7/</sup> En particulier, la limitation de responsabilité n'est pas liée à une présomption de responsabilité.

<sup>8/</sup> Une convention dont les montants seraient dépassés par rapport aux montants normalement appliqués, aura peu de chance d'être ratifiée par les Etats au final.

II. AVANT-PROJET DE PROTOCOLE ADDITIONNEL À LA CONVENTION DE STRASBOURG DE 1988 RELATIVE À LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ EN NAVIGATION INTÉRIEURE

**Avant-projet de protocole additionnel à la  
Convention de Strasbourg de 1988 relative à la limitation de la responsabilité  
en navigation intérieure**

*(Avant-projet élaboré dans le cadre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, en vue de faciliter l'accession des Etats non signataires)*

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<sup>er</sup>**

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.

**Article 2**

*L'article 3, alinéa a) de la Convention est remplacé par le texte ci-après :*

- "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, telle que modifiée, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune ;".

**Article 3**

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

- "1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :
- a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles,
- i) pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, ... 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 ... unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;

- ii) pour un bateau affecté au transport de marchandises, ... unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de ... unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
  - iii) pour un pousseur ou remorqueur, ... 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 ... 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 ... 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) à l'égard de toutes les autres créances, la moitié des montants visés à la lettre a) ;
  - 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 ... unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à ... unités de compte à l'égard de toutes les autres créances."

#### **Article 4**

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

- "1. Dans le cas de 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 un montant de ... unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter conformément à son certificat."

## Article 5

*L'article 15 est rédigé comme suit :*

"La présente convention est applicable lorsqu'une personne visée à l'article 1er fait valoir devant le tribunal d'un État contractant une limitation de sa responsabilité ou demande la mainlevée de la saisie d'un bateau ou d'un autre bien, ou la libération d'une garantie donnée sur le territoire national d'un État contractant."

## Article 6

*L'article 18, paragraphes 2, 3 et 4 de la Convention est remplacé par le texte suivant :*

- "2. Nonobstant la limite de la responsabilité prescrite au paragraphe 1 de l'article 7, un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de responsabilité s'applique aux créances pour mort ou lésions corporelles des passagers d'un bateau, sous réserve que la limite de la responsabilité ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1 de l'article 7. Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au dépositaire les limites de la responsabilité adoptées ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.
3. Les réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
4. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la 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.
5. En l'absence d'une autre déclaration faite au moment du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, les réserves faites par les Etats contractants à la Convention avant la ratification, acceptation ou approbation du Protocole sont maintenues dès lors qu'elles concernent des dispositions qui n'ont pas été modifiées par le Protocole."

## 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 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 que la moitié au moins des Etats contractants à la Convention soient représentés lors du vote."

## **CLAUSES FINALES**

### **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. 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 des Etats 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. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application des règles du Protocole en totalité ou en partie sur certaines de ses voies navigables.
4. Tout Etat qui a formulé une réserve visée à l'article 18 de la Convention tel que modifié par le présent Protocole, 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.
5. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet 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.....

-----