

UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES SCIENCES D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE



Centre de Droit Maritime et des Transports

**LE DROIT INTERNE RHENAN :
LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR
RHENAN DE MARCHANDISES**



**MASTER II (D.E.S.S.) DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS
Promotion 2008-2009**

**Sous la direction de Monsieur Christian SCAPEL et Monsieur Cyril BLOCH
Présenté par Mlle Kamélia KOLLI**

« Il y a toute l'histoire de l'Europe (...) dans ce fleuve des guerriers et des penseurs, dans cette vague superbe qui fait bondir la France, dans ce murmure profond qui fait rêver l'Allemagne. Le Rhin réunit tout », Le Rhin, Victor Hugo, 1842.

à Sébastien LOSSER

Remerciements

Je remercie Maître SCAPEL et M. le professeur BLOCH pour leur bienveillance.

Je remercie tous mes professeurs du Master droit des transports terrestres pour tous leurs conseils tant académiques que professionnels. Je tiens à remercier particulièrement M. HUBNER pour ses conseils et pour avoir pris le temps de lire ce mémoire.

Je remercie également toute l'équipe du CDMT pour leurs conseils et leur disponibilité.

Je souhaite exprimer mes sincères remerciements à l'équipe de la Commission Centrale du Rhin pour l'intérêt constant porté à mes recherches et tout particulièrement :

- M. Jean-Marie WOEHRLING pour l'entretien qu'il m'accordé et pour les informations précieuses qu'il m'a fournies.
- Mme Cécile TOURNAYE pour toute la documentation fournie ainsi que pour ses encouragements quotidiens et sa bienveillance.
- Mme Doris et M. Gérard GUTH pour leur aide précieuse, leur disponibilité et leur dynamisme.
- Mme Stéphanie Klein pour son aide dans les recherches documentaires.

Toute ma gratitude va également à Sébastien LOSSER qui n'a jamais cessé de m'encourager et de m'épauler.

SOMMAIRE

Introduction	11
--------------------	----

CHAPITRE I

LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR RHENAN DE MARCHANDISES

SECTION 1. - LE PRINCIPE ET LE DOMAINE DE RESPONSABILITE DE L'ARMEMENT RHENAN	19
§ 1. - Le principe : une responsabilité de plein droit dont l'étendue est fixée conventionnellement	20
§ 2. - La limitation de la responsabilité de l'armement rhénan à la fortune fluviale	23
§ 3. - La responsabilité personnelle de l'armateur	27
SECTION 2. - LES MOYENS DE CONSTATATION DES DOMMAGES LA MISE EN ŒUVRE DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR RHENAN	33
§ 1. - La force probante du connaissance	33
§ 2. - Les autres moyens de preuve du chargement	37
SECTION 3. - LES DIFFERENTS CAS DE RESPONSABILITE RESULTANT DES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	40
§ 1. - La responsabilité du transporteur pour manquants	40
§ 2. - La responsabilité pour avaries	43
§ 3. - La responsabilité du transporteur pour retard	48

CHAPITRE II

L'EXONERATION DU TRANSPORTEUR RHENAN DE MARCHANDISES

SECTION 1. - LES CAUSES LEGALES D'EXONERATION DU TRANSPORTEUR	51
§ 1. - Le vice propre : exonération en raison de la nature particulière de la marchandise	51
§ 2. - L'exonération de responsabilité du transporteur du le fait du cocontractant	55
§ 3. - La force majeure	62
SECTION 2. - LES CAS D'EXONERATION CONVENTIONNELS	66
§ 1. - La clause de négligence ou négligence-clause	67
§ 2. - La clause d'irresponsabilité générale pour fautes des préposés	70

CHAPITRE III

L'EVOLUTION DU DROIT RHENAN DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

SECTION 1. -	L'EVOLUTION DE LA LEGISLATION ALLEMANDE DES TRANSPORTS	73
§ 1. -	La responsabilité du transporteur sur la rive allemande du Rhin	74
§ 2. -	Les limitations de responsabilité du transporteur	76
SECTION 2. -	L'INTRODUCTION DES REGLES INTERNATIONALES EN DROIT FLUVIAL RHENAN	78
§ 1. -	La responsabilité du transporteur international de marchandises par voie de navigation intérieure	78
§ 2. -	L'avènement d'un système forfaitaire de limitation de responsabilité du propriétaire de bateau de navigation intérieure	88
	Conclusion	97
	Table des annexes	99
	Bibliographie	
	Table des matières	

ABSTRACT:

The inland navigation in France is subject to a duality of legal regimes. On the one hand, the German Binnenschiffahrtsgesetz (BinnSchG) in its version of 1898 is still in force on the French side of the Rhine and the international part of the Moselle. On the other hand, the French legal norms based on the Code Civil and Code de Commerce, are applicable on the rest of the French waterways.

The liability system provided by the local law BinnSchG is based on a liberal conception which is completely different from the French conception. Thereby, the carriers can determine their cases of irresponsibility on the contract. This has led to many abuses and the local law is criticised because it seems not appropriate to the competition of the other transports. Aware of these problems, Germany decided in 1998 to abrogate the BinnSchG.

Furthermore, international conventions were ratified to unify the regime of contract of carriage of goods in inland navigation and the regime of the limitation of liability of the owner in inland navigation. These conventions have an important impact on the legal regime of the Rhine.

Since the French ratification on September 1st 2007, the Convention of Budapest on the carriage of goods by inland waterways (CMNI Convention) is in force in France. According to French law, international contracts of carriage by inland waterways are subject to this international Convention.

Due to the entry into force of the CMNI convention in France, local law BinnSchG will apply for carriages in between two French ports on the Rhine.

The CLNI Convention is not applicable on French waterways, as France has yet not ratified this Convention. Since the German ratification of this Convention, there is a duality of legal regime on the Rhine and the local law BinnSchG is applicable only in the French side of the Rhine.

RESUME:

La navigation intérieure en France est régie par deux systèmes juridiques. D'une part, est appliquée sur la rive française du Rhin et sur la Moselle, la loi allemande Binnenschiffahrtsgesetz (BinnSchG) dans sa version de 1898. D'autre part, le reste des voies navigables françaises sont soumises aux dispositions du Code civil et du Code du commerce.

Le système de responsabilité prévu par la loi locale est basé sur une conception libérale des relations contractuelles, conception qui diffère à plusieurs égards de la conception juridique française. Ainsi, les transporteurs rhénans peuvent délimiter les cas de mise en jeu de leur responsabilité dans le contrat ainsi que les cas d'exonération. Cela a mené à divers abus et à diverses critiques de la loi locale qui ne semblaient plus en phase avec l'évolution des transports. Conscient de ces problèmes, le législateur allemand a entrepris une réforme abrogeant certaines dispositions de la BinnSchG.

Par ailleurs, l'adoption des conventions internationales relatives à l'harmonisation des régimes juridiques des contrats de transport (CMNI) et des limitations de responsabilité des propriétaires de bateau (CLNI) a eu un impact majeur sur l'évolution du régime juridique rhénan.

La France a ratifié le 1^{er} septembre 2007 la convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI). Les contrats de transport international de marchandises par voie de navigation intérieure sont donc soumis à la CMNI. Du fait de l'entrée en vigueur de la cette Convention, la BinnSchG ne s'applique plus qu'aux transports entre ports français du Rhin.

Par contre, la CLNI n'est pas applicable sur les voies d'eau françaises puisque la France ne l'a pas encore ratifié. Mais, la ratification de celle-ci par l'Allemagne a eu pour conséquence de mettre fin à l'unicité du régime rhénan des transports transfrontaliers, la BinnSchG ne s'applique donc plus que sur la rive française du Rhin.

INTRODUCTION

La navigation intérieure, appelée aussi navigation fluviale, est celle qui est pratiquée sur les fleuves, rivières, canaux, lacs et étangs. En France, le réseau navigable ne comprend que deux sortes de voies : les rivières et les canaux.

Parmi les fleuves régis par des accords internationaux, il y a le Rhin. Le statut international du Rhin est régi par l'Acte de Mannheim du 1 octobre 1868 qui assure la libre navigation et l'égalité de traitement entre ses usagers.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) dont le siège est à Strasbourg, regroupe les Etats intéressés et veille à l'application correcte des accords.

A la faveur du traité de Versailles et selon des accords passés avec l'Allemagne, la France a pu doubler la rive lui appartenant par le « le Grand Canal d'Alsace ». La Moselle a été canalisée de Thionville à Coblenche par application de la convention conclue entre l'Allemagne, le Luxembourg et la France le 27 octobre 1956¹.

Les principes régissant la navigation sur le Rhin et ses affluents ont été définis principalement par l'Acte de clôture du Congrès de Vienne de 1815 et par les Actes de Mannheim de 1868. Ces principes sont fortement emprunts du droit maritime.

D'abord, le principe de la liberté de navigation posé en ces termes : « *la navigation du Rhin et de ses embouchures (...) sera libre aux navires de toutes les nations (...)* ». Ce qui pose le principe de la libre circulation des bateaux, des hommes et des marchandises.

On affirme ensuite, le principe d'égalité de traitement à savoir l'absence totale de discrimination fondée sur la nationalité,

Puis encore, le principe de l'unité du régime qui implique l'harmonisation des règles applicables à la navigation

¹ Lucien MORICE, les transports fluviaux, Que sais-je ? Presses Universitaires de France, Paris, 1968, pages 7, 33, 35.

Et enfin, l'intégration juridique compte tenu du pouvoir reconnu à la Commission du Rhin d'édicter des règlements communs obligatoires pour les Etats membres et de prendre des mesures en faveur de la prospérité de la navigation rhénane.

On peut voir dans ces principes les prémices de la structure communautaire. La structure polycentrique pluraliste et sociale du vieux modèle rhénan aurait ainsi été reprise dans le cadre de la construction communautaire et y aurait acquis le surcroît de dimension et de puissance qui lui manquait naguère. Mais la principale caractéristique de cet espace rhénan reste la rencontre de deux cultures, française et allemande. Cette rencontre constitue le véritable fondement de l'esprit rhénan. Et en navigation intérieure on peut dire que le régime instauré sur le Rhin est également le fruit de la rencontre de deux écoles.

Les transports fluviaux visent tous les transports effectués sur des cours d'eau et lacs et canaux, par des engins dénommés « bateaux », habituellement affectés à la navigation fluviale.

La construction du régime juridique de ces transports diffère en fonction des choix exprimés par chaque Etat qui, tantôt tentèrent de l'assimiler au droit maritime, tantôt au droit des transports terrestres. Ces divergences reposent sur des impératifs économiques et pratiques mais aussi sur des raisons politiques et juridiques.

La France a opté pour une approche « terrestre » en matière de droit des transports fluviaux. On a estimé que, même si le moyen de transport, le bateau, se prête volontiers à la comparaison avec le transport maritime, à ses débuts celui-ci était tracté depuis la terre par des chevaux ou des hommes ce qui ne manquait pas de le rapprocher des transports terrestres.

Outre cette anecdote historique, le rejet de l'assimilation au droit maritime par l'école terrestre tient aux différences économiques existant entre les deux transports.

Ainsi La navigation maritime n'est pas exposée à la concurrence des autres modes de transport. La concurrence du transport aérien est purement théorique, compte tenu du fait qu'il reste cantonné au transport de marchandises de valeur ou de voyageurs. En effet le recours au transport aérien est justifié par un impératif de gain de temps.

En revanche, le transport fluvial, est en concurrence directe avec le transport ferroviaire et le transport routier. Ainsi, les conditions économiques de ces trois modes de transport, incluant la responsabilité civile et le coût assurantiel, devraient en principe être aussi proches que possible afin d'éviter l'octroi d'avantages économiques injustifiés à tel ou tel mode de transport.

Néanmoins, les institutions et les notions de droit maritime ne sont pas dénuées d'intérêt en ce qu'elles offrent l'avantage de prendre en compte les spécificités de la navigation, même si les milieux nautiques présentent des disparités. C'est sans doute pour cette raison que le droit fluviale français présente un double rattachement d'une part, au droit des transports terrestres énoncé dans le Code du commerce, ainsi son article L133-5 prévoit que les dispositions du Chapitre III relatif aux transporteurs, sont communes aux transporteurs routiers et aux transporteurs fluviaux, D'autre part, au droit maritime par l'introduction, de quelques notions spécifiques à la navigation comme par exemple les contrats types tonnages, voyage et à temps prévues par à l'article 8-2 de la LOTI lesquels semblent plus inspirés du droit maritime que du droit des transports terrestres.

Une telle approche n'est cependant pas celle qui a été choisie par nos voisins et notamment l'Allemagne. La législation fluviale allemande est largement inspirée des principes de droit maritime.

Lors des travaux qui allaient conduire à l'élaboration de la première version du Code du commerce allemand, la problématique du statut juridique de la navigation fluviale s'est posée. La première idée fût de s'inspirer, pour le transport fluvial de marchandises, des dispositions de droit maritime. Cependant, cette suggestion a été rejetée, on avait soutenu qu'il n'existait pas de motifs suffisants pour ne pas soumettre à un même ensemble de textes législatifs aussi bien le transporteur terrestre que l'armement fluvial ou le batelier. Ainsi, pour les rédacteurs du HGB de 1897 il valait mieux étendre un certain nombre de dispositions applicables au transport terrestre de marchandises au transport fluvial. Cependant, cette idée ne parût pas plus satisfaisante que la première. Les problèmes relatifs au statut juridique du transport fluvial paraissant ainsi non résolus, ce sont les chambres de commerce et les organisations d'armateurs et de bateliers qui, à travers des groupes de travail, ont créé une réglementation nationale de la navigation fluviale. Les

travaux ont été soumis au Parlement allemand en 1895 et la « *Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältniss in der Binnenschiffahrt*² » fut promulguée.

L'Allemagne fut ainsi le premier Etat en Europe à adopter une législation propre à la navigation fluviale. Le législateur allemand a reconnu expressément le caractère particulier que revête le transport fluvial de marchandises et a pris en compte l'inadaptation des dispositions prévues dans le Code du commerce à régir cette activité. Plus encore, les rédacteurs de la BinnSchG se sont étroitement inspirés des dispositions relatives à la navigation maritime déjà existantes dans le code du commerce.

La confrontation entre les deux approches va se retrouver sur le Rhin. Aux lendemains de la guerre, du côté français, s'est vite posée la question du maintien ou du changement radical du système juridique rhénan.

Le régime appliqué en France était celui de la loi Rabier du 14 mars 1905 qui avait posé pour la première fois l'obligation pour le transporteur de garantir la sécurité du transport sans qu'il ne puisse, par une clause quelconque, se dégager de sa responsabilité. Le transport par eau n'a pu faire exception à cette loi.

Cette idée d'une responsabilité impérative du transporteur avait pour objet d'équilibrer les relations entre le transporteur et le chargeur. Idée, qui ne prévalait pas encore dans la législation allemande.

La navigation rhénane est restée en marge de toutes ces dispositions. Elle était régie en grande partie par la législation allemande dont les règles très spéciales donnent à la réglementation de la responsabilité du transporteur une physionomie propre qui ne peut être rattachée en totalité au transport terrestre ni au transport maritime.

Après la guerre, à défaut de loi spéciale française, la législation locale a été provisoirement conservée par la loi du 17 octobre 1919. D'une part le législateur français avait estimé qu'un remplacement brutal d'un système de législation par un autre allait engendrer d'importants effets économiques néfastes. D'autre part, était soulignée la grande modernité d'un certain nombre de lois allemandes ou locales par rapport aux solutions en vigueur en France³. Ainsi, l'introduction pure et simple des

² Traduite « Loi sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure », la pratique allemande la cite le plus souvent comme « Binnenschiffahrtsgesetz », c'est-à-dire « loi sur la navigation intérieure ».

³ Juris Classer Alsace-Moselle « Perspectives sur le droit local », Fasc. 30, 2001, n° 43.

dispositions françaises dans le domaine de la navigation intérieure eut été une régression pour les trois départements.

C'est le décret du 19 avril 1924, qui va rendre applicable la législation française relative à la navigation intérieure, dans les départements du Haut-Rhin, Bas-Rhin et de la Moselle. Mais il laisse en vigueur, pour le transport rhénan, le régime local tel qu'il existait en 1918. Les dispositions législatives régissant les rapports de droit privé dans la navigation du Rhin restent donc celles de la loi allemande du 15 juin 1895 sur la navigation intérieure, dite « *Binnenschiffahrtsgesetz* » (BinnSchG) et qui constitue un véritable code fluvial. Mais pour être plus précis, rappelons que cette loi a été modifiée en 1897 pour être en concordance avec le code civil et le code de commerce allemands qui avaient été modifiés. La publication actuelle de la BinnSchG date exactement du 20 mai 1898. Par ailleurs, il faut remarquer que la BinnSchG se réfère à diverses dispositions du code de commerce abrogé d'une manière générale par les lois d'introduction du droit français dans les départements recouverts (loi commerciale du 1^{er} juin 1924). On doit donc considérer que seules sont abrogées les dispositions que notre législation régleme d'une façon compatible avec la loi locale. En cas d'incompatibilité, les dispositions du Code de commerce allemand demeurent applicables comme partie intégrante de la loi locale sur la navigation intérieure (Loi du 1^{er} juin 1924 art VIII)⁴

Cette persistance de la législation allemande en matière de navigation rhénane s'explique facilement, spécialement en ce qui concerne la réglementation de la responsabilité du transporteur si on se reporte aux circonstances de la constitution de notre armement sur le fleuve et aux conditions économiques et juridiques au milieu desquelles il allait évoluer.

Au lendemain de la guerre, la France redevenue riveraine du Rhin se devait de participer à la navigation rhénane par ses propres moyens.

Pour constituer une flotte indispensable au trafic qui nous était ouvert, le Traité de Versailles imposait à l'Allemagne la livraison à la France de matériels de navigation.

⁴ Gérard AUCHTER, « *Réflexions sur le droit fluvial rhénan* », droit européen des transports, 1984, p. 174.

Mais, l'armement français sans expérience, se présentait avec des moyens bien faibles dans la concurrence redoutable qui n'allait pas manquer de se produire sur le fleuve, surtout en face des puissantes compagnies allemandes qui bénéficiaient de la supériorité d'une connaissance approfondie des conditions d'exploitation d'une flotte rhénane acquise par une longue pratique.

Parmi les conditions d'exploitation, le régime juridique imposé par la loi nationale tient évidemment une place importante. Protéger le chargeur par une réglementation nationale revenait à mettre l'armement dans une situation d'infériorité vis-à-vis des armateurs étrangers qui peuvent s'affranchir de ces obligations. De ce point de vue, les armateurs allemands bénéficiaient justement d'un régime singulièrement libéral.

Le droit commun allemand, à l'opposé du nôtre, s'est toujours montré très libéral à l'égard des clauses de limitation de responsabilité. L'ancien code civil allemand autorisait notamment le contractant à s'exonérer des conséquences de sa propre faute à l'exception du dol. De plus, il validait la convention d'exonération des fautes des préposés, même en cas de dol.

De fait, les transporteurs rhénans ont pu profiter de cette liberté pour pallier aux risques de la navigation et à la concurrence des autres modes de transport.

En effet, la navigation sur la Rhin, présentait des risques et des aléas qui la rapprochait de la navigation maritime où les clauses d'irresponsabilité étaient à l'époque des pratiques courantes. L'intensité du trafic rhénan, les conditions de chargement étaient les mêmes que pour les navires de mer et les difficultés de contrôle de ces opérations étaient similaires.

Par ailleurs, la concurrence des chemins de fer qui a toujours été une menace pour la voie d'eau, a incité les armateurs à abaisser les prix du transport. En contre partie, ils ont fait supporter tous les risques du transport aux chargeurs grâce à l'introduction de clauses diminuant ou supprimant leur responsabilité⁵.

Tous ces usages se sont concrétisés dans les connaissements, dont le connaissement type était celui de la Chambre de Commerce de Mannheim, qui était adopté à l'époque par l'ensemble de Compagnies de navigation des divers pays qui

⁵ Arrêt de la Cour d'appel de Colmar du 9 février 1935 : « attendu que si les clauses de non responsabilité aggravent incontestablement la situation du chargeur, celui-ci trouve une légitime compensation sur les tarifs réduits auxquels les Compagnies de navigation rhénane assurent le transport. », revue juridique d'Alsace Lorraine, 1931.

sont établis sur le fleuve. Puis ont été adoptées les conditions ORK. Les deux types de connaissements consacrent très largement l'irresponsabilité du transporteur⁶.

Or rappelons-le, la France ne possède pas de code fluvial. L'interdiction impérative de toute clause modifiant la responsabilité du transporteur, posée par la loi Rabier, s'applique également au transport par eau. Cette interdiction est encore aggravée par le fait qu'elle est sanctionnée par une responsabilité illimitée. Soumettre la flotte française du Rhin à ce régime eut été rendre encore plus difficile la situation de notre armement que le gouvernement soutenait par ailleurs d'une aide important (subventions, tonnage, fret) afin de conforter sa place.

Le législateur de 1924 avait d'abord songé à appliquer le droit maritime à la navigation rhénane. Mais le Code de commerce de 1804 était complètement suranné et ses dispositions ont été remplacées par les clauses purement conventionnelles des connaissements.

Le législateur a donc adopté une solution mitigée. Il a recherché dans la législation française les lois qui semblaient pouvoir s'adapter à la navigation du Rhin, comme par exemple la loi du 5 juillet 1917 sur l'immatriculation des bateaux de rivière et l'hypothèque fluviale et les a reprises dans la nouvelle législation.

Au contraire pour tout ce qui, d'après la loi française, aurait contribué à alourdir les conditions d'exploitation de nos armements vis-à-vis de leurs concurrents étrangers, la loi locale est restée en vigueur notamment « *les dispositions de la législation locale relatives à la responsabilité civile en matière de navigation intérieure* ».

C'est ainsi que la BinnSchG et les lois allemandes auxquelles se réfère la loi française forment le fond de la législation actuelle de la navigation rhénane.

Ce ne sont pas les seules sources. La loi locale laissant aux parties la plus grande liberté pour modifier conventionnellement la portée et le contenu de leurs obligations, les connaissements ont pris une importance considérable. Les transporteurs insèrent dans leurs contrats des clauses qui réglementent minutieusement les modalités du transport sur le Rhin. Les dispositions légales étant facultatives, les conditions de transport inscrites au connaissement forment ainsi un

⁶ Gérard AUCHTER, op cit, précise que pendant plusieurs années ont été utilisées les conditions prévues dans les « *Oberheinkonnossementsbedingungen* » dites « *conditions ORK* ». Elles énumèrent un certain nombre d'évènements dont la survenance a pour effet de libérer le transporteur de ses obligations.

droit contractuel qui régit le transport plus que la loi elle-même. Cependant quelque soit l'importance pratique de ce droit, ce n'est qu'un droit contractuel. Pour tous ce qu'il ne règle pas, c'est aux dispositions de la BinnSchG qu'il faut se référer.

En ce qui concerne la responsabilité du transporteur, c'est donc à la fois dans les connaissances, fortement marqués par l'influence germanique, et dans la BinnSchG que nous trouverons les sources de notre étude. La loi française sera également applicable lorsque le renvoi du Code Rhénan aux dispositions de droit commun allemand concerne une matière que notre droit réglemente d'une façon compatible avec l'esprit général du droit rhénan.

Il faut ajouter que la jurisprudence sur la question est très restreinte. Les tribunaux spéciaux pour la navigation du Rhin créés par la Convention de Mannheim de 1868, dont la procédure est simple et peu onéreuse, ne sont pas compétents en matière de responsabilité contractuelle. De plus, les transporteurs s'efforcent systématiquement de régler amiablement leurs difficultés avec les chargeurs. C'est là aussi une particularité du régime rhénan.

La BinnSchG conserve, de nos jours, une place importante en matière de réglementation de la navigation rhénane. Elle est le fruit de diverses réflexions sur le statut juridique à donner au transport fluvial. Ces réflexions ont amené ses rédacteurs à s'inspirer du droit maritime sans perdre de vue les spécificités du transport fluvial. Elle instaure par ailleurs, un régime de responsabilité cohérent et qui perdure.

On s'attachera donc, dans le cadre de la présente étude, à démontrer les spécificités de ce régime de responsabilité. Ces spécificités tiennent à la conception libérale de la loi de 1895, conception qui laisse aux parties et notamment aux transporteurs une large marge de manœuvre quant à la mise en œuvre de leur responsabilité **(Chapitre 1)** ainsi qu'à la possibilité de prévoir des cas d'exonération tenant compte des risques de navigation **(Chapitre 2)**.

L'importance de la loi de 1895 doit être aujourd'hui relativisée du fait de l'évolution de ce droit. Une évolution due à la réforme allemande de 1998 et à l'introduction de conventions internationale en droit fluvial touchant directement le Rhin en tant que fleuve international **(Chapitre 3)**.

CHAPITRE 1 : La responsabilité du transporteur rhénan de marchandises :

Le Code de commerce allemand présentait à la fin du siècle dernier déjà l'avantage de contenir un ensemble de dispositions assez précises sur le contrat de transport de marchandises (articles 425 à 452 HGB). C'est à cette même période qu'ont été élaborées les dispositions applicables au contrat de transport. Ainsi, la loi fluviale de 1895 qui était en cours de rédaction, s'est sans doute inspirée d'un certain nombre de dispositions existantes, comme en atteste celles qui sont réservées au contrat d'affrètement dans son titre IV, (articles 26 à 77)⁷.

On retrouve dans les dispositions de la BinnSchG différentes notions du droit du transport maritime. On peut prendre pour exemple, les notions de « jours de planche » ou le « paiement de surestaries ». Mais, on retrouve surtout cette influence en matière de responsabilité.

La BinnSchG, comme nous pourrions le voir, prévoit la possibilité pour les transporteurs de stipuler des cas de non responsabilité, de la même manière que cela était prévu en droit maritime avant l'adoption de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

Cette influence du droit maritime nous la retrouverons tout au long de notre étude. D'abord à travers le principe et le domaine de la responsabilité du transporteur (section 1) ensuite, à travers les moyens de constatation des dommages (section 2) et enfin, à travers les cas de responsabilité découlant de l'opération de transport (section 3).

⁷ Gérard AUCHTER « l'influence du droit maritime sur le droit fluvial international », DMF, 1995, p. 971.

Section 1) Le principe et le domaine de responsabilité de l'armement rhénan :

La responsabilité contractuelle se règle selon les dispositions de la loi du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure (BinnSchG), du Code civil allemand (BGB), du Code du commerce allemand (HGB) et souvent par les usages commerciaux fondés sur les conditions d'expédition et de transport connues sous le nom de conditions du connaissement.

Ces différentes sources du droit rhénan prévoient une responsabilité de plein droit du transporteur (§1). Par contre, la BinnSchG n'a pas pris soin de déterminer la responsabilité du propriétaire de bateau. La loi étant supplétive de volonté, toute latitude est laissée aux armateurs pour définir l'étendue de leur responsabilité. Pour, appréhender la notion il faudra donc se reporter aux clauses stipulées dans le connaissement (§2)

§1) Le principe : une responsabilité de plein droit dont l'étendue est fixée conventionnellement :

En prenant les marchandises en charge le transporteur s'engage à les rendre à destination, au complet, dans l'état où elles lui ont été remises au départ et dans un délai raisonnable. C'est en ces termes que la loi du 15 juin 1895 pose le principe de responsabilité de plein droit du transporteur (A). Cependant, elle ne fixe aucune limitation à cette responsabilité, ce sont donc les parties qui fixent librement les plafonds de limitation (B).

A) La responsabilité de plein droit du transporteur rhénan :

La responsabilité du transporteur rhénan est traitée dans les articles 58 et 59 de la loi de 1895. L'article 58 pose le principe de la responsabilité de plein droit et l'article 59 énonce les différents cas d'exonération de cette responsabilité.

L'article 58 dispose:

« Le transporteur est tenu du dommage subi par les marchandises par suite de perte ou de détérioration depuis qu'il a reçu les marchandises jusqu'à ce qu'il les ait délivrées, à moins qu'il ne prouve que la perte ou la détérioration a été causée par des circonstances que les soins d'un bon transporteur ne pouvaient écarter »

De fait, cet article pose une présomption de responsabilité du transporteur jusqu'à ce qu'il apporte la preuve qu'il n'a pas commis de faute à savoir, la preuve qu'il a apporté tous les soins nécessaires pour éviter le dommage⁸.

La loi locale fait de cette responsabilité un principe et cette règle est similaire à celle rencontrée habituellement dans les autres modes de transports. Cependant, cet article précise dans la foulée deux cas de non responsabilité qu'on étudiera dans la partie consacrée aux cas d'exonération du transporteur.

En contre partie de cette lourde responsabilité, il est généralement prévu un plafond d'indemnisation qu'on ne peut dépasser sauf à prouver une faute dolosive du transporteur. Étonnamment, aucune mention d'une telle limitation n'est prévue dans la BinnSchG.

Cela pourrait s'expliquer par le caractère supplétif de volonté de cette loi. C'est donc aux parties de fixer dans le connaissance les limites de cette responsabilité.

⁸ Gérard AUCHTER, « réflexions sur le droit fluvial rhénan », droit européen des Transports, 1984, p. 165.

B) Les limitations de responsabilité du transporteur rhénan, des limitations conventionnelles :

La liberté du transporteur quant aux clauses de responsabilité est très restreinte en droit français. L'article L133-1 du Code de commerce interdit expressément toute clause exonératoire de responsabilité en dehors de celles qui sont prévues par la loi. Quant aux clauses de limitations, elles peuvent être écartées si elles sont jugées trop dérisoires, elles sont alors considérées comme des clauses de non responsabilité. Le droit français prend lui-même le soin de fixer ces montants de responsabilité dans les contrats types qui sont, rappelons le, supplétifs de volonté.

La BinnSchG est également supplétive de volonté, mais elle ne va pas jusqu'à fixer des limitations. Les parties sont totalement libres d'organiser leurs engagements contractuels et de prévoir les conséquences d'un manquement.

Le connaissement CFNR, prévoit donc des limitations de responsabilité⁹ en cas de perte, d'avarie ou de retard. Ces clauses, dès lors qu'elles sont acceptées par le donneur d'ordre, ne pourront être remises en question sauf consentement écrit du transporteur.

La BinnSchG fait peser une lourde responsabilité sur le transporteur rhénan. Mais, du fait d'une conception libérale, elle laisse au même temps aux parties la possibilité de gérer leur relation contractuelle. C'est ce qui la différencie profondément de la conception française du droit des contrats et de la responsabilité. D'ailleurs, on retrouve le même schéma en ce qui concerne les limitations de responsabilité de l'armateur rhénan. La loi pose le principe d'une limitation à la fortune flottante, mais les parties peuvent en convenir autrement.

⁹ Article 16 du connaissement CFNR. Il prévoit les plafonds d'indemnité en cas de perte totale ou partielle, de retard préjudiciable, le cumul de ces indemnités.

§ 2) La limitation de la responsabilité de l'armateur rhénan à la fortune fluviale

Un projet de Code fluvial avait été préparé en France en 1924 afin d'atténuer la rigueur de la loi Rabier. Ce projet a d'ailleurs été adopté le 1^{er} juillet 1924. L'objectif était d'écarter la responsabilité du transporteur fluvial pour la faute nautique de ses préposés. De plus, la responsabilité de l'armement devait être limitée par l'abandon de navire et de fret. Ce projet a vite été écarté car ces dispositions particulières ont été jugées très critiquables.

Alors que la notion de limitation de responsabilité du propriétaire de bateau était écartée en droit fluvial français, elle a été introduite en droit fluvial allemand. Par conséquent cette notion existe en droit rhénan, par l'application de la loi du 15 juin 1895.

La notion est apparue en droit maritime avec le système d'abandon du navire et du fret. Ce système de limitation a été consacré à l'article 216 du Code du commerce de 1807 qui a repris le modèle de l'Ordonnance de la Marine de 1681. Ainsi, en droit maritime français, jusqu'en 1986 l'armateur pouvait limiter sa responsabilité à un plafond proportionnel au tonnage du navire dès lors qu'il n'avait pas commis de faute personnelle et ce, même si le bateau avait chaviré. Puis, à partir de 1986, le système a été maintenu et seule la faute inexcusable pouvait exclure cette limitation de responsabilité.

L'abandon du navire, dépassait le domaine de la responsabilité de l'armateur. Il concernait également les dettes contractées par le capitaine.

Il a fallu attendre 1894 pour que le système de limitation en valeur fasse progressivement son apparition dans les Etats de tradition maritime¹⁰.

En Allemagne, le Code du commerce de 1861 a modifié le système prévalant en France en introduisant le « système d'exécution »¹¹. Le propriétaire de navire n'est pas personnellement responsable et par conséquent le système « d'abandon »

¹⁰ Pierre BONESSIES et Christian SCAPEL, traité de droit maritime, LGDJ, 2006, P. 263.

¹¹ Walter MULLER, « *International Encyclopedia of Comparative Law* », Volume XII, Chapitre V, p.60.

n'était plus utile. A la place, on a instauré un système de réclamation *in rem*, valable pour toutes les réclamations rattachées au navire.

La loi de 1895 a repris ce système de limitation, mais diverses réformes allemandes sont intervenues entre 1986 et 1998 qui, en matière de transport de passagers ont substitué le système de limitation réelle par un système de limitation forfaitaire. Puis, à partir de 1998, l'Allemagne en introduisant les dispositions de la Convention de Strasbourg de 1988 dite CLNI, a généralisé le système de limitation forfaitaire à la responsabilité du propriétaire de bateau.

Par conséquent, les dispositions relatives à la responsabilité de l'armement rhénan prévues par la loi de 1895 ne sont applicables qu'en France, sur le Rhin et la Moselle.

Le régime juridique de la propriété du bateau est régi par **la BinnSchG** dans les **articles 1 à 6**. La responsabilité est limitée à la valeur du bateau et au montant du fret pour les cas limitativement énumérés à **l'article 4 de la BinnSchG**. Dans les autres cas, elle est illimitée.

La loi prévoit que seul le bateau à l'origine de la dette peut faire l'objet d'une mesure d'exécution. Le créancier ne pourra donc exécuter sa créance qu'à hauteur de la valeur de ce bateau et du fret. Cela constitue donc un patrimoine d'affectation distinct du patrimoine terrestre du propriétaire. Est instituée en quelque sorte une « *fortune fluviale* » proche de la fortune de mer prévue à la même époque aussi bien en droit maritime français (article 216 du Code du commerce) qu'en droit maritime allemand (article 486 et suivants HGB).

La loi vise principalement la responsabilité du fait des préposés et notamment des préposés nautiques. **L'article 3** dispose que :

« Le propriétaire du navire est responsable à raison du dommage qu'une personne de l'équipage a dans l'exercice de ses fonctions causé par sa faute à un tiers »

C'est la responsabilité de droit commun des commettants pour les fautes des préposés. On la retrouve dans notre Code civil à l'article 1384.

La loi considère que le simple fait de la préposition, de l'activité au service d'autrui, suffit à engager la responsabilité de l'armement. Rappelons par ailleurs, que la responsabilité ainsi énoncée s'applique peu importe que le fondement soit contractuel ou délictuel. A charge pour la victime d'apporter la preuve que l'un des membres de l'équipage a commis une faute durant l'exercice de ses fonctions à bord.

En droit rhénan, les gens que l'on peut considérer comme préposés fluviaux sont l'équipage d'une part et les préposés terrestre d'autre part.

L'article 3 énumère les membres de l'équipage :

« Le capitaine, les gens de l'équipage et toutes les autres personnes remplissant des fonctions à bord à l'exception des pilotes obligatoires ».

Les autres personnes agissant pour l'armement sont régies par les dispositions de droit terrestre et en particulier par l'article 1384 Code civil qui pose une responsabilité analogue à celle de l'article 3 BinnSchG.

La loi détaille ensuite les qualifications de cet équipage :

« toutes les personnes employées sur le navire à un service de navigation spécialement les timoniers (Steuerleute), les contremaîtres (Bootsleute), les matelots (Matrosen), les gens de service (Schiffsknechte), les mousSES (Schiffsjung), les machinistes (Maschinisten) et les chauffeurs (Heizer) ».

Chaque fois qu'un dommage est causé par le fait de l'un de ces préposés la loi oblige l'armement à en répondre. Ceux-ci peuvent donc engager lourdement la responsabilité de l'armateur sans que ce dernier ne soit intervenu en quoi que ce soit. Le principe posé par l'article 3 est un fondement central de la responsabilité du propriétaire de bateau. Ce dernier ne peut s'exonérer en démontrant n'avoir commis aucune faute dans le choix de l'équipage.

Néanmoins, la loi tient compte de l'indépendance relative des préposés nautiques, spécialement du capitaine, vis-à-vis du propriétaire de navire en limitant la responsabilité de celui-ci au navire et au fret. Les actes du capitaine ne l'engagent pas personnellement mais seulement sa fortune flottante. C'est une responsabilité réelle et non personnelle.

L'article 4 précise les conditions dans lesquelles la limitation de la responsabilité du propriétaire de bateau est admise :

« 1°) Si la créance est fondée sur un acte juridique que le capitaine a fait comme tel en vertu de ses attributions légales et non conformément à une précaution ;

2°) Si la créance est fondée, soit sur la non exécution, soit sur une exécution incomplète ou défectueuse d'un contrat conclu par le propriétaire du bateau, en tant que l'exécution du contrat rentre dans les fonctions du capitaine ; peu importe que l'inexécution ou l'exécution incomplète ou défectueuse provienne ou non de la faute d'une personne de l'équipage ;

3°) Si la créance résulte de la faute d'une personne de l'équipage »

Par conséquent, tout ce qui rentre dans les pouvoirs du capitaine et tout ce que peut faire l'équipage n'expose que le navire et le fret à moins d'interventions personnelles de la compagnie. Par ailleurs, cette limitation s'applique quelque soit le fondement de la responsabilité, délictuel ou contractuel. Elle ne profite qu'au seul propriétaire du bateau. Le capitaine et le reste de l'équipage sont soumis à une responsabilité illimitée de leurs dettes nées dans l'exécution de leurs fonctions à bord du bateau¹².

Le problème d'un tel système de limitation de responsabilité est que la valeur du bateau s'apprécie au moment de l'évènement générateur de la créance. Par conséquent, en cas d'importants dommages ou de perte totale du bateau, le créancier devra se contenter d'un montant très réduit ou même nul. Pour écarter cette limitation et engager la responsabilité personnelle de l'armateur rhénan, le

¹² Christian HÜBNER, « conditions de mise en jeu de la responsabilité de l'armateur fluvial selon la loi allemande sur le navigation intérieure de 1895 », DMF 2001, n° 615.

créancier devra apporter la preuve que ce sont les décisions prises par le propriétaire de bateau seul qui sont à l'origine du dommage.

§ 3) La responsabilité personnelle de l'armateur, une responsabilité liée à l'état et à la direction du bateau :

La loi de 1895 prévoit trois types d'hypothèses dans lesquelles la responsabilité personnelle de l'armateur peut être engagée.

La première concerne le manquement à son obligation de garantir un bon état de navigabilité du bateau (A), la seconde est consacrée aux instructions qu'il donne au capitaine durant l'expédition (B) et la dernière est relative aux créances dues à son équipage.

Cette dernière hypothèse ne sera pas traitée, le contrat de travail ne faisant pas partie de l'objet de notre étude.

A) L'état de navigabilité du bateau.

Dans le cadre de l'entretien d'un bateau, plusieurs considérations rentrent en ligne de compte. L'armateur doit concilier des besoins économiques avec ses obligations relatives à la sécurité de la navigation. C'est donc à l'armateur que reviennent les décisions techniques et commerciales concernant son bateau. A savoir l'entretien, l'équipement ou encore la transformation en fonction des nécessités liées à l'exploitation. Du fait de ce pouvoir décisionnel, il a donc une responsabilité tenant à l'état de navigabilité du bateau. C'est pour cela que la BinnSchG charge le propriétaire du bateau ainsi que le capitaine de veiller au bon état de navigabilité du bateau.

L'article 8 BinnSchG prévoit la responsabilité du capitaine en ces termes :

« Le capitaine (...) doit prendre soin que le bateau soit en bon état de navigabilité, bien armé et équipé, pourvu d'un équipage suffisant et ait à bord les papiers relatifs au bâtiment et à la cargaison. ».

Cette responsabilité découle des attributions techniques de maître de navire du capitaine.

Quant à l'armateur, le même article prévoit qu'il est responsable personnellement envers les intéressés à la cargaison (expéditeur, réceptionnaire), envers les personnes transportées et l'équipage, du bon état de navigabilité du bateau au commencement du voyage.

Cette fois, l'armateur est engagé sur son patrimoine propre et pas seulement sur le bateau et le fret.

L'innavigabilité est l'une des seules hypothèses où la loi locale écarte expressément toute limitation de responsabilité de l'armateur. Ce qui nous amène à définir plus précisément la notion d'innavigabilité et les conditions nécessaires à sa constatation.

1) La notion d'innavigabilité :

En droit maritime, la notion d'innavigabilité est très large. « *Elle inclut aussi bien tout défaut du navire (système de gouvernail en mauvais état) que l'insuffisance de la documentation qui est à bord (cartes nautiques qui ne sont pas à jour), voir même l'incompétence de l'équipage (capitaine dépourvu des diplômes officiels ou d'une incompétence notoire* »¹³

En droit rhénan l'innavigabilité s'entend du point de vue de la sécurité de la navigation sur le fleuve et de l'aptitude du bateau à effectuer le voyage, avec le chargement stipulé et dans les délais prévus.

Ainsi, le navire doit être apte à recevoir la marchandise et à la transporter jusqu'au lieu de livraison. Pour cela le navire doit être pourvu de l'équipement nécessaire ainsi que d'un équipage suffisant.

Comme en droit maritime, l'absence de documents devant se trouver à bord du bateau constitue également un cas d'innavigabilité car cela peut entraîner un retard ou l'immobilisation du bateau

¹³ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, « *Traité de Droit Maritime* », LGDJ, 2006, p. 249.

Un certain nombre de dispositions de la réglementation rhénane est consacré à la constatation de l'état des bateaux.

2) *La constatation de l'état de navigabilité du bateau rhéan :*

L'article 22 de la Convention révisée de Mannheim impose aux propriétaires de bateaux rhénans de se pourvoir « *d'un certificat constatant que le bateau a la solidité et le gréement nécessaire à la navigation de la partie du fleuve à laquelle il est destiné* ». Ce certificat donne les garanties nécessaires sur l'état technique du bâtiment. Il est délivré à la suite d'une visite d'experts désignés par l'autorité compétente d'un des Etats riverains.

La patente doit toujours se trouver à bord pendant le voyage et pouvoir être présentée aux employés des ports et de la police sur demande.

La visite des experts sera renouvelée après chaque réparation ou changement important du bâtiment qui serait susceptible de modifier l'aptitude à la navigation pour le transport à effectuer. Cette visite peut également prendre place sur simple demande de l'affrètement.

Les résultats de ces examens successifs sont retranscrits sur la patente elle-même.

On voit tout l'intérêt d'une telle réglementation pour la détermination éventuelle de la responsabilité du transporteur en cas d'innavigabilité du bateau.

Le vice qui aurait échappé à la visite des experts ne saurait être imputé à l'armement. On ne peut pas lui demander de découvrir un défaut que la constatation officielle n'a pas pu trouver. La responsabilité personnelle du transporteur rhéan pourra donc être engagée s'il n'a pas fait procéder aux visites officielles dans les conditions prescrites ou si notoirement depuis le dernier examen il s'est produit une avarie importante ou enfin, si malgré l'opinion des experts il a continué à faire voyager le bâtiment.

L'article 8 précise que la responsabilité personnelle de l'armateur est limitée dans le temps. L'exécution de son obligation de veiller au bon état de navigabilité du bateau ne peut être constatée qu'au « commencement du voyage ».

Cela s'explique par les attributions du capitaine lors de l'expédition. Le capitaine tient de la loi les pouvoirs nécessaires pour maintenir cet état de navigabilité durant le voyage en effectuant de sa propre autorité les réparations nécessaires.

Par conséquent, toute innavigabilité due à un événement postérieur au départ, ne sera pas une faute propre de l'armement mais une faute du capitaine dans l'exercice de ses pouvoirs souverains en matière de navigation. En ce sens, l'armateur prend soin d'écarter sa responsabilité pour les actes du capitaine, notamment dans le cadre de la faute nautique, à condition qu'il ne soit pas intervenu dans les opérations de navigation en donnant des instructions.

B) La responsabilité de l'armateur du fait des instructions données au capitaine.

L'armateur doit choisir l'équipage et en premier lieu le capitaine. Celui-ci doit avoir obtenues toutes les certifications nécessaires à la conduite d'un bateau rhénan et notamment la patente rhénane de batelier. Si le capitaine n'en dispose pas, la responsabilité de l'armateur pourra être engagée vis-à-vis des tiers.

Par ailleurs, l'armement doit pouvoir être en mesure de surveiller le capitaine. Cette obligation est plus difficile à remplir puisque le capitaine jouit d'une certaine indépendance du fait de l'éloignement.

Dans cette hypothèse l'on vérifiera surtout les ordres formels donnés par l'armement pour savoir, en cas de dommage, si cela résulte de sa décision ou de celle du capitaine.

On sait que c'est l'armement qui ordonne d'embarquer un certain nombre de marchandises d'une certaine qualité, il peut donc être à l'origine du transport de marchandises dangereuses ou des marchandises dont le transport est incompatible avec d'autres marchandises à bord ou encore d'un excès de marchandises sur le bateau.

De plus c'est l'armement qui arrête la date de départ et il peut également changer l'itinéraire d'origine pour embarquer d'autres marchandises en cours de route. Les risques encourus du fait de ce changement d'itinéraire seront par conséquent de sa responsabilité.

Pour mieux cerner la responsabilité de l'armement lors des opérations de navigation, il faut au préalable la distinguer de celle du capitaine.

1) *Les prérogatives du capitaine lors de l'expédition :*

Le capitaine jouit d'un certain nombre de prérogatives qui lui sont reconnues par la loi locale pour diriger au mieux l'expédition.

Dans le cadre de sa mission, le capitaine est le représentant de l'armateur. Il est chargé de constater les marchandises à bord, de signer le connaissement et de veiller à apporter les soins nécessaires à la conservation de la marchandise dans l'état où elle lui a été confiée jusqu'à la destination finale¹⁴.

De plus, il a des fonctions techniques puisqu'il est chargé de la conduite du bateau et de la sécurité de la navigation¹⁵.

Du fait de ces prérogatives commerciales et techniques, il est donc pleinement responsable de ses agissements à moins qu'il n'ait fait que suivre les instructions de l'armement.

L'armement, comme nous l'avons constaté précédemment, a le pouvoir de prendre toute décision relative au bateau ou à une expédition et de ce fait de donner des instructions au capitaine.

¹⁴ L'article 7 BinnSchG prévoit : « le conducteur du navire est obligé, dans l'exercice de toutes ses fonctions, notamment dans l'exécution des contrats dont l'accomplissement lui est confié, d'apporter les soins d'un bon capitaine. »

¹⁵ L'article 8 BinnSchG prévoit « le capitaine doit, avant le commencement du voyage prendre soin que le navire soit en bon état de navigabilité, bien armé, bien équipé, pourvu d'un équipage suffisant et ait les papiers de bord relatifs au bâtiment et à la cargaison. Il doit veiller à ce que le bâtiment soit muni d'engins convenables pour opérer le chargement et le déchargement, à ce que la cargaison soit bien arrimée, à ce que le bâtiment ne soit pas chargé au-delà de ce que rendent possible la portée du bâtiment et la profondeur ».

2) *Les instructions fournies par l'armement au capitaine :*

Les articles 7 et 8 de la BinnSchG traitant de la responsabilité du capitaine dans l'exercice de ses fonctions, visent les cas où celui-ci a agi sur instruction formelle de l'armateur. La loi prévoit dans ce cas que :

« Le propriétaire du bâtiment est personnellement responsable à raison des instructions données par lui au capitaine »

Cette responsabilité personnelle de l'armateur se justifie par le lien de subordination existant entre le capitaine et l'armateur. Malgré l'étendue de ses prérogatives, le capitaine, en tant que préposé, a pour obligation principale de se conformer aux instructions de l'armateur.

Toutefois, la loi conditionne l'engagement de la responsabilité de l'armateur à la qualité des informations fournies par le capitaine. Le capitaine doit fournir à l'armement les informations exactes et nécessaires concernant la situation. C'est seulement dans le cas où l'armement, en dépit de l'avertissement du capitaine, maintient ses instructions¹⁶ que sa responsabilité personnelle sera mise en cause.

Dans le cadre de l'opération de transport, ou de déplacement de la marchandise, l'armement engage sa responsabilité seulement dans les cas où il pouvait intervenir effectivement. Ainsi, il est seul à décider de l'entretien nécessaire au bateau pour assurer son état de navigabilité et durant le voyage et il a le pouvoir de diriger l'expédition en donnant des instructions. Il doit donc assumer une responsabilité pleine et entière en cas de dommage.

La responsabilité des compagnies de navigation peut également être engagée en cas de manquement aux obligations fixées avec leurs cocontractants. Mais pour mettre en œuvre cette responsabilité, l'ayant droit de la marchandise transportée devra au préalable se constituer des moyens de preuve.

¹⁶ Titre II « Du capitaine », Article 7 BinnSchG

Section 2) Les moyens de constatation des dommages pour mettre œuvre la responsabilité du transporteur rhénan :

Le connaissement rhénan constitue la preuve de l'engagement des parties par rapport aux marchandises devant être transportées (§1). Mais les transporteurs rhénans se sont attelés à y insérer un certain nombre de clause qui ont pour effet d'atténuer la force probante du connaissement. Les chargeurs acceptant ce type de clauses sont alors obligés de recourir à d'autres moyens de preuve (§2).

§1) La force probante du connaissement

Le connaissement est envisagé par la loi de 1895 comme le meilleur moyen de déterminer les droits et obligations des parties. Ainsi il facilite notamment à l'expéditeur, en cas de litige, la preuve du manquement du transporteur à ses obligations (A).

Cependant, du fait des difficultés de contrôle de certaines opérations effectuées par les parties, les transporteurs ont prévu des moyens d'atténuer cette force probante (B).

A) La consécration de la valeur probante du connaissement rhénan :

L'article 73 de la BinnSchG consacre le principe de la valeur probante du connaissement. Il dispose en effet :

« Le transporteur répond de l'exactitude des indications du certificat de prise en charge relatives au nombre, à la mesure, au poids des marchandises chargées, à moins que l'addition des mots : nombre, mesure, poids inconnu ou des expressions équivalentes ne fassent voir que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en présence du transporteur ».

Comme en droit maritime, le connaissement rhénan constitue la preuve de la prise en charge de la marchandise par le transporteur. Il est un reçu de la marchandise signé par le capitaine constatant la prise en charge d'une certaine quantité de marchandises qu'il énumère et décrit ainsi que leur embarquement sur un navire déterminé pour une destination déterminée.

De plus, il constate le contrat de transport et détermine les obligations respectives de chaque partie. C'est en cela qu'il est la preuve du contrat passé. A cet effet il se présente sous la forme d'un imprimé comportant les inscriptions propres à identifier les parties, le type de marchandise et toutes les indications de marquage et les éléments du voyage. Au verso, il contient les conditions d'expédition et de transport de la compagnie de navigation.

Comme en droit maritime le connaissement est l'instrument normal de preuve et il n'est délivré que sur demande du cocontractant. **L'article 72 de la BinnSchG** dispose en effet que :

« Sur la demande de l'expéditeur, le transporteur doit lui délivrer un certificat de prise en charge (Ladeschein) après que les marchandises ont été reçues par le transporteur (...) ».

L'article 20 du connaissement CFNR précise à son tour que la délivrance d'un connaissement ne se fait que sur demande de l'expéditeur et s'il en a été convenu, avant le chargement ou la prise en charge des marchandises par le transporteur.

Les parties peuvent en outre convenir que le connaissement ne sera pas délivré. La preuve du contrat se fera alors par le recours à d'autres types de documents.

Dans ce certificat ou connaissement, le capitaine prend en charge et s'oblige à délivrer au terme du voyage les marchandises qui y sont portées au possesseur légitime du connaissement c'est-à-dire le destinataire.

En signant le reçu, le capitaine reconnaît et limite l'étendue du droit que le réceptionnaire pourra faire valoir contre lui à l'arrivée.

Du fait du principe de responsabilité de plein droit du transporteur, il suffira pour le destinataire de faire constater que la marchandise livrée ne correspond pas aux mentions portées au connaissement pour que la responsabilité du transporteur soit mise en cause.

Conscients de l'étendue de la responsabilité qu'ils doivent assumer et de l'avantage que procure le connaissement à l'ayant droit de la marchandise sur le terrain de la preuve, les transporteurs veillent à atténuer la force probante du connaissement.

B) L'atténuation de la force probante du connaissement :

Comme nous l'avons remarqué précédemment, **l'article 73** BinnSchG consacre le principe de la valeur probante du connaissement.

Cette consécration permet en principe au chargeur d'exiger un reçu exact et signé par le capitaine et qui pourra lui être opposable lors de la livraison de la marchandise.

Malheureusement ce système serait beaucoup trop avantageux pour l'expéditeur et ne correspond pas aux conditions pratiques des opérations de chargement. Les transporteurs ont prévu certaines clauses qui tiennent compte des difficultés de vérification des marchandises avant la prise en charge.

Il faut bien se rendre compte que, si le capitaine doit porter la responsabilité des énonciations du connaissement constatant le chargement, il doit pouvoir suivre et contrôler les opérations de chargement, c'est-à-dire, compter, mesurer, peser, examiner l'état de toutes les marchandises au fur et à mesure qu'elles sont chargées sur le bateau. Or, la rapidité des opérations de chargement, comme d'ailleurs celles du déchargement qui, se font souvent simultanément par plusieurs panneaux et avec des engins de manutention extrêmement puissants, est absolument incompatible avec ce contrôle. Le capitaine est obligé de s'en rapporter aux indications des chargeurs, dès lors, les transporteurs ne peuvent accepter d'en assumer la responsabilité.

Ils écartent systématiquement la valeur probante du connaissance qu'ils délivrent à titre de simple renseignement, sans le prendre à leur compte, par une série de mentions qui enlèvent toute garantie aux énonciations qu'il contient. La loi a d'ailleurs prévues certaines de ces mentions. D'ailleurs, l'**article 73 alinéa 1** prévoit cette possibilité, il ajoute en effet que :

« A moins que l'addition des mots nombres, mesure, poids inconnu ou des expressions équivalentes ne fassent voir que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en présences du transporteur ».

Ces clauses sont de pratique absolument constante dans le droit rhénan, comme d'ailleurs elles l'étaient en droit maritime avant l'adoption des règles de La Haye. Elles se retrouvent dans les différents connaissances rhénans sous des formes variées. D'ailleurs ces mentions sont très précises. Les transporteurs veillent ainsi à signaler que les indications relatives à la constatation du chargement ne sauraient les engager.

La signature du batelier est précédée des mentions très générales et ne visent pas seulement la consistance mais aussi l'état du chargement. On peut prendre pour exemple la mention *« irresponsable pour quantité, poids, emballage, contenu, marques... »*.

Le recours à ce type de clauses est un moyen pratique pour le transporteur d'éviter que sa responsabilité ne soit engagée alors même que les indications relatives aux marchandises sont inscrites par le chargeur. Cependant, ces clauses, même si elles touchent à la valeur probante du connaissance, ne constituent pas des clauses d'irresponsabilité du transporteur. Les considérer comme tel, reviendrait à ôter au destinataire toute possibilité de prouver la consistance du chargement et l'obligerait à se contenter de ce que le transporteur lui remet.

A partir du moment où le chargeur a accepté les réserves du transporteur, le destinataire devra recourir à d'autres moyens de preuve pour engager la responsabilité de celui-ci.

§ 2) Les autres moyens de preuve :

Par le contrat de transport, l'armateur s'engage à restituer à l'arrivée la quantité de marchandise qui lui a été confiée au chargement. S'il ne rend qu'une quantité moindre il est présumé responsable.

Cette responsabilité se trouve explicitement consacrée dans la loi sur la navigation intérieure qui dispose dans son **article 58** :

« Le transporteur est tenu du dommage subi par les marchandises par suite de perte ou de détérioration »

Pour déterminer l'ampleur de cette responsabilité, il faut au préalable que la consistance du chargement ait été établie avant la prise en charge pour la comparer ensuite avec celle qui est constatée à la livraison.

Dans l'hypothèse où le transporteur aurait inséré une clause restreignant la valeur probante du connaissance, le destinataire ne pourra plus l'invoquer pour exiger la livraison de ce qui y est indiqué. Pour prouver le montant réel des marchandises le destinataire pourra se prévaloir des constatations émises par les sociétés de contrôle qui se trouvent dans les grands ports fluviaux (A) ou encore s'appuyer sur l'expertise qui aura été faite éventuellement avant le chargement (B).

A) Le recours aux sociétés de contrôle :

Ces sociétés ont pour mission de vérifier les quantités chargées sur les bateaux rhénans. Cependant, elles n'ont pas d'existence officielle, ni la loi ni les connaissances n'en parlent, pourtant, chargeurs et transporteurs recourent souvent à leurs services.

Les sociétés de navigation sont parfois réceptionnaires pour le compte des acheteurs pour lesquelles elles transportent des marchandises. Elles veillent à vérifier ou à faire vérifier la quantité et la qualité de ces marchandises avant

d'accepter de les prendre en charge et pour cela, elles recourent aux sociétés de contrôle.

Bien que cette vérification ne constitue pas un contrôle contradictoire, et donc ne déroge pas aux clauses qui retirent au connaissement la valeur probante au sujet des manquants, les transporteurs rhénans acceptent les chiffres de ces sociétés et se reconnaissent comme engagés par leur contrôle.

L'ayant droit de la marchandise peut alors se prévaloir des constats émis par ces sociétés afin de prouver la différence de l'état de la marchandise entre la prise en charge et la livraison.

Néanmoins, la preuve la plus aisée, la plus fiable reste l'expertise. Cette expertise pour être efficace doit être organisée avant le chargement de la marchandise dès lors que l'expéditeur se heurte à l'une des mentions qui ont pour effet d'atténuer la force probante du connaissement.

B) Le recours à l'expertise avant le chargement :

L'article 73 de la loi de 1895 fait la réserve suivante :

« Si l'expéditeur se déclare prêt à faire procéder à ses frais, au compte, au mesurage ou au pesage des marchandises, le transporteur n'a pas le droit de faire sur le certificat de prise en charge une addition de l'espèce indiquée à l'alinéa 1¹⁷ »

L'article 15 du connaissement précise que la constatation doit être faite de manière contradictoire, lors du chargement pour que la responsabilité du transporteur puisse être engagée.

¹⁷ A savoir « l'addition des mots : nombre, mesure, poids inconnu ou des expression équivalentes (faisant voir) que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en présence du transporteur ».

Cette restriction est très importante et constitue une sérieuse atténuation par rapport à l'irresponsabilité qui résultait des clauses détruisant la valeur du connaissement. Le chargeur qui craint que sa cargaison soit perdue ou avariée n'a qu'à faire constater contradictoirement au départ les marchandises qu'il fait embarquer. La consistance du droit qu'il pourra exercer à l'arrivée s'en trouvera nettement établie.

Aucune forme n'est imposée pour cette constatation. En pratique elle résulte du fait que le chargeur fait envoyer un contrôleur qui sera parfois un employé d'une des sociétés de contrôle des poids embarqués au chargement qui note au même temps que le capitaine, l'état de la marchandise qu'on met à bord. Le capitaine inscrit ensuite sur le connaissement les quantités qu'il a lui-même relevé et qui l'obligeront.

Mais même dans ce cas, il se peut que, de parfaite bonne foi, on relève une différence entre le décompte effectué par le batelier et celui du représentant du chargeur. Le chargement s'effectue rapidement et le capitaine n'a pas toujours les moyens de les suivre rigoureusement. Dans ce cas, le batelier inscrit au connaissement cette différence dans le compte ou porte plus simplement : « pas d'accord sur le nombre », « en dispute » ou toute autre formule analogue dans la case « *observations* ». Ces formules ne vaudront que si effectivement le contrôle était impossible ou si la différence était faible.

Les précautions prises tant par l'expéditeur que par le transporteur lors du chargement, conditionneront les conséquences qu'aura un éventuel dommage sur chacun d'entre eux.

Le chargeur, conscient de la tendance du transporteur à insérer des clauses délimitant étroitement les cas de mise en œuvre de sa responsabilité, veillera à se constituer des preuves solides. Ces éléments de preuve seront rapportés en cas de manquement à ses obligations contractuelles par le transporteur afin de mettre en jeu sa responsabilité.

Section 3) Les différents cas de responsabilité résultant des obligations contractuelles.

Le transporteur est de plein droit responsable des manquements à ses obligations contractuelles. Il s'oblige, lors de la prise en charge de la marchandise, à restituer la même quantité, dans l'état où il l'a prise et dans les délais prévus au contrat. Par conséquent, sa responsabilité est mise en jeu en cas de manquants (§1), d'avaries (§2) ou de retard (§3).

§ 1) La responsabilité du transporteur pour manquants

Pour pouvoir engager la responsabilité du transporteur, il faudra au préalable constater le manquant (A). Ce constat se fera le plus souvent par le biais d'une expertise et la loi prévoit quelle partie devra en supporter les frais (B). Cependant, certains manquants ne sont pas reconnus comme engageant la responsabilité, c'est le cas particulier de la freinte de route (C).

A) La constatation des manquants

Lorsque les formalités prévues par la loi ou par les parties pour certifier la valeur des indications du connaissement ont été accomplies, le connaissement a une pleine valeur probante. Si à l'arrivée, on relève une différence entre la quantité de marchandise livrée et les quantités annoncées, le transporteur devra en répondre. Mais la vérification des marchandises à l'arrivée présente les mêmes difficultés que leur constatation au départ.

Lorsque le destinataire est averti de l'arrivée de la marchandise, il présentera le connaissement au capitaine pour prendre livraison. Cependant, il ne saura pas s'il y aura manquant du fait de la rapidité des opérations de livraison. La même difficulté se présente pour le destinataire à l'arrivée que celle qu'a connu le capitaine au départ. Pour pallier à cette difficulté le BinnSchG prévoit un certain

nombre de formalités garantissant un contrôle de la marchandise à l'arrivée dans des délais rigoureux. Ainsi, elle tient compte du droit du réceptionnaire de procéder à la vérification des marchandises et du droit du transporteur de ne pas être inquiété ultérieurement pour des voyages terminés.

En premier lieu la BinnSchG distingue selon que la diminution est apparente ou non apparente.

1) *La diminution est apparente :*

L'article 61 dispose :

« Après la réception de la marchandise par le destinataire, des réclamations fondées sur la détérioration ou la diminution apparente des marchandises ne sont recevables que lorsque, avant la réception, l'état des marchandises a été constaté par des experts nommés par l'autorité compétente »

Par conséquent, dès lors que le réceptionnaire constate à première vue une détérioration ou une diminution de la marchandise, il devra recourir à une expertise donnant ainsi toute garantie à sa réclamation. A défaut d'une telle constatation, sa réclamation ultérieure sera irrecevable.

2) *La diminution est non apparente :*

Si la diminution ne peut être remarquée à première vue, **l'article 61** prévoit dans son deuxième alinéa :

« Le transporteur peut être actionné même après réception des marchandises si le dommage s'est produit dans l'intervalle de la prise en charge par le transporteur et la livraison au destinataire, et si le dommage a été constaté par des experts nommés par l'autorité compétente aussitôt après la découverte du dommage et au plus tard dans le délai d'une semaine après la réception par le destinataire ».

Ainsi, le destinataire devra respecter trois conditions cumulatives :

- il devra prouver que le dommage s'est produit lorsque la marchandise était sous la garde du transporteur, c'est-à-dire entre la prise en charge de la marchandise par le transporteur et le moment de la livraison.
- il doit organiser une expertise dès la découverte du dommage
- le délai de constatation du dommage ne doit pas excéder sept jours à compter de la date de la livraison. Ainsi, il dispose au maximum d'une semaine pour procéder à toutes les vérifications nécessaires.

L'article 61, prévoit également l'obligation pour le destinataire de prévenir le transporteur dès la constatation du dommage. Le but étant de laisser à ce dernier la possibilité de conserver ses preuves.

La charge des frais d'expertise est conditionnée par le respect de ces conditions ainsi que par les résultats de l'expertise.

B) La charge des frais d'expertise :

Les frais de constatation du dommage demandée par le destinataire sont à la charge du transporteur dès lors que la constatation du manquant est établie et que la responsabilité de ce dernier est reconnue¹⁸.

Par ailleurs, le transporteur ne peut invoquer les exigences des alinéas 1 et 2 relatifs à la constatation des manquants apparents ou non apparents dès lors que le dommage a été causé par son dol ou par sa faute lourde.

Néanmoins, la loi prévoit que certains manquants écartent automatiquement la possibilité de mettre en cause la responsabilité du transporteur, c'est le cas particulier de la freinte de route.

¹⁸ Article 61, alinéa 4 de la BinnSchG.

C) Le cas particulier de la freinte de route

Les opérations de chargement et de déchargement ainsi que le transport peuvent entraîner une perte inévitable du volume de la marchandise et ce, sans qu'aucune faute ne puisse être attribuée au transporteur, c'est la freinte de route. On la rencontre dans tous les modes de transport mais cela ne concerne que certains types de marchandises.

La BinnSchG fixe la freinte de route à ½ pour cent. En principe donc, le transporteur ne peut être tenu responsable que d'une diminution de marchandise dépassant ce pourcentage, sauf à apporter la preuve que le manquant est dû à sa faute¹⁹.

Cependant, puisque les dispositions de la BinnSchG ne sont que supplétives de volonté, les transporteurs ont alors fixé dans les connaissements un pourcentage de freinte de route beaucoup plus élevé. En effet, elle est fixée à 2% par **l'article 15 du connaissement CFNR**. De fait, pour un manquant inférieur à 2% aucune indemnité n'est due.

Le transporteur ne doit pas seulement restituer à l'arrivée la quantité de marchandise qu'il a transportée, il doit les rendre dans l'état où il les a prises. Il devra donc répondre des détériorations qui se seraient produites depuis le moment où il les a sous sa garde jusqu'au moment de la livraison.

§ 2) La responsabilité pour avaries

La comparaison de l'état des marchandises au départ et à l'arrivée, établira si le transporteur a manqué à son obligation de conserver et de soigner les marchandises qui lui ont été confiées.

¹⁹ Article 60 BinnSchG.

L'article 58 qui pose le principe de la responsabilité du transporteur, traite en même temps de la perte et des avaries. Cette identité de traitement est justifiée par le fait que la perte d'un colis ou l'avarie de la marchandise qui y est contenue, représente le même dommage pour l'intérêt marchandise.

Comme dans le cas des pertes, la constatation de l'état de la marchandise lors de la prise en charge a toute son importance quant à la preuve de la responsabilité du transporteur. Les mêmes conditions que celles décrites précédemment doivent être remplies par le destinataire pour qu'il puisse faire valoir ses droits à indemnisation²⁰.

Même si la procédure de constatation est semblable, en matière d'avarie, des cas d'exclusion de responsabilité sont prévus par la loi et le connaissement. Ces cas d'exclusion concernent les marchandises particulièrement exposées ou certains événements prévus par la loi ou par le connaissement (B). Mais en contre partie, la loi ne permet pas au transporteur d'atténuer la valeur probante des mentions du connaissement relatives à la qualité de la marchandise, d'où la nécessité d'émettre des réserves au départ (A).

A) La nécessité pour le transporteur d'émettre des réserves au départ.

Comme cela a été expliqué précédemment le connaissement a une valeur probante en ce qu'il établit un descriptif de l'état de la marchandise au départ. Le capitaine, en signant le connaissement, s'engage à transporter la marchandise et à la restituer à destination dans le même état où elle lui a été confiée, il s'engage aussi à en prendre soin durant toute la période où elle est sous sa garde et sous sa surveillance. Par conséquent, s'il ne fait pas de réserve concernant l'état de la marchandise il est considéré comme les avoir reçues en bon état. En cas d'avarie, il

²⁰ Rappelons brièvement toute de même ces exigences : l'ayant droit de la marchandise doit veiller à ce que les marchandises aient été constatées au départ et que les réserves nécessaires aient été émises. A l'arrivée le destinataire devra procéder à la constatation de l'état des marchandises selon que les avaries soient apparentes ou non apparentes et le faire dans les délais impartis.

ne pourra se dégager de sa responsabilité qu'en apportant la preuve qu'il a assumé la responsabilité que l'on pouvait attendre d'un bon transporteur²¹.

La BinnSchG consacre la valeur probante pleine et entière du connaissance en ce qui concerne l'état qualitatif de la marchandise au départ. **L'article 74** dispose que :

« Le transporteur est responsable de l'inexactitude des énonciations du certificat de prise en charge relatives à la description des marchandises s'il ne prouve que l'inexactitude ne pouvait être reconnue avec le soin d'un bon transporteur »

Ainsi, le transporteur ne peut pas insérer dans le connaissance des clauses qui viendraient annuler la valeur probante du connaissance. Par conséquent, sa responsabilité est beaucoup plus sévère que celle prévue dans le cas des manquants.

Il lui faudra donc apporter la preuve que la détérioration ne pouvait pas être connue lors du chargement.

Cependant la BinnSchG fait une distinction entre les marchandises emballées ou contenues dans des vases fermés et les marchandises dont l'état est apparent au départ. Dans le premier cas en effet, on suppose que le transporteur était dans l'impossibilité de procéder à une vérification de l'état de la marchandise, il n'aurait donc pas pu prendre les réserves nécessaires. Dans le second cas, on estime qu'il était en mesure de constater l'état de la marchandise et de le comparer au descriptif fait dans le connaissance afin d'y inscrire des réserves en cas d'inexactitude.

Par ailleurs, **l'article 76** précise que :

« Si le transporteur reçoit des marchandises dont la détérioration, le vice propre ou l'emballage défectueux était reconnaissable lors du chargement, il peut le constater dans le certificat de prise en charge. Dans le cas contraire, il est

²¹ Article 58 alinéa 1 de la BinnSchG.

responsable envers le réceptionnaire de l'amoindrissement de valeur des marchandises résultant de ces vices ».

Les réserves que le transporteur est invité à prendre dans ce cas serviront à préserver ses droits de recours directs contre le chargeur.

L'état de la marchandise devant être établi lors de la prise en charge, à l'arrivée la constatation des avaries se déroule dans les mêmes conditions que celles décrites précédemment dans la partie consacrée aux *manquants*. En effet, les articles de la BinnSchG parlent de « détérioration et de diminution ».

Nous retrouvons ici également l'intervention fréquente des sociétés de vérification. Ces sociétés ne se contentent pas de faire un constat pour le poids, mais, procèdent à une expertise de la qualité. Elles prélèvent des échantillons et les cachètent.

En accordant une telle valeur aux mentions émises par le chargeur sur le connaissance, le transporteur, pour se prémunir, n'a pas d'autres choix que de veiller à émettre des réserves ou à faire constater la qualité des marchandises par une société de vérification.

Même si la loi locale ne facilite pas la preuve au transporteur, elle prévoit en contrepartie des exclusions de responsabilité en cas d'avarie.

B) Les exclusions de responsabilité pour certaines causes d'avarie :

La loi prévoit une série de causes d'avarie qui surviennent sans que l'on puisse reprocher au transporteur un comportement fautif.

Ainsi, **l'article 58** exclue la responsabilité du transporteur lorsque l'avarie provient de l'état défectueux du bâtiment et de ses accessoires, ou des engins de chargement ou de déchargement qu'un transporteur soigneux ne pouvait pas découvrir.

Cette cause d'exclusion rejoint l'exclusion prévue en droit maritime en cas de vice caché du navire.

Comme nous l'avons expliqué précédemment²², l'état de navigabilité est constaté par des experts lors de la procédure de délivrance de la patente rhénane. Par conséquent, si le transporteur a procédé régulièrement aux visites d'expertise, il ne peut lui être reproché une défectuosité du bateau ou de ses accessoires qui n'a pas été décelée par les experts.

Cet article prévoit également que cette responsabilité est écartée pour le transport d'objets précieux, des objets d'art, de l'argent et des titres. En revanche, sa responsabilité est maintenue lorsqu'il a été informé de la nature ou de la valeur de la marchandise transportée.

Dans ce cas, l'irresponsabilité du transporteur peut s'expliquer par l'utilisation même du transport fluvial. Le transport fluvial est utilisé pour le transport de marchandises pondéreuses et de faible valeur. Par ailleurs, le recours à ce mode de transport est motivé par ses coûts bas par rapport aux autres modes de transports. Par conséquent la surveillance des marchandises par le transporteur est fonction de ces considérations et des risques limités quant à la valeur de la marchandise. D'où l'importance de faire une déclaration de valeur. De cette façon, le transporteur devra, s'il accepte le transport, prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires et d'en assumer la responsabilité. Cependant, le chargeur devra participer au frais de surveillance et le prix du transport s'en trouvera ainsi augmenté.

Il est également prévu dans **le connaissance à l'article 15 e) et f)**, que si l'avarie constatée à l'arrivée provient d'un défaut de soin dont l'origine est le manque de clarté des marques et des indications fournies par le chargeur ou encore une insuffisance d'emballage, le chargeur ne pourra se retourner contre le transporteur.

Le but poursuivi par le transporteur en insérant de telles clauses est de se prémunir contre un éventuel recours qui engagerait sa responsabilité. Cependant, cela n'est pas suffisant pour le dégager totalement des conséquences de l'inexécution d'une obligation contractuelle lors du transport. L'irresponsabilité du transporteur rhénan est fondée sur l'idée qu'il existe des risques indépendants de sa volonté. Cependant, dans les cas où le transporteur a contribué, par sa faute à la survenance du risque, il devra en assumer les conséquences.

²² Cf. Chapitre I, section 1, §3 responsabilité personnelle de l'armateur, A) l'état de navigabilité du bateau, 1) la constatation de l'état de navigabilité du bateau rhénan.

La loi prévoit en outre une exclusion responsabilité du transporteur si la preuve d'une faute du capitaine ou de ses gens est apportée²³.

Les cas d'irresponsabilité prévus dans la loi n'ont pas pour effet de décharger complètement le transporteur de sa responsabilité mais d'obliger le chargeur à apporter la preuve de la faute précise du transporteur. Reste que cette preuve est très difficile à apporter. Conscients de cette difficulté, les transporteurs en usent pour ajouter des cas d'exclusion supplémentaires au connaissement. Néanmoins, ces clauses doivent recevoir une acceptation formelle de la part du chargeur.

La mise en oeuvre de la responsabilité du transporteur n'est pas identique selon que l'on se trouve dans le cadre d'une perte ou dans le cadre d'un retard. On estime que du seul fait des manquants ou des avaries, le chargeur subi un préjudice. Par contre, un retard n'est pas en soit préjudiciable.

§ 3) La responsabilité du transporteur pour retard

En plus de livrer la marchandise dans l'état où elle a été prise en charge, le transporteur rhénan s'oblige à le faire dans les délais convenus.

La mise en œuvre de sa responsabilité dépendra de la signification de la notion de retard (A), une fois celle-ci déterminée, il faudra examiner quelles sont les conditions d'indemnisation du retard (B).

²³ Article 59 BinnSchG.

A) La notion de retard

La responsabilité du transporteur pour retard est visée à l'**article 62 de la BinnSchG** :

« Le transporteur répond du dommage provenant d'une livraison tardive, à moins que le retard n'ait sa cause dans des circonstances qui ne peuvent être écartées par les soins d'un bon transporteur »

La question qui se pose en matière de livraison est de savoir à partir de quel moment on peut considérer qu'elle est tardive. La réponse à cette question est logique lorsque le délai de livraison est prévu dans le connaissement. La livraison est considérée comme tardive dès lors que le délai fixé est dépassé. Mais dans le cas où aucun délai n'est prévu ou lorsque le transporteur prend soin de prévoir qu'il n'est pas tenu de livrer dans un délai déterminé, la réponse est plus délicate.

L'article 3 du connaissement rhénan prévoit que l'armement se réserve le droit d'effectuer le transport selon les moyens qu'il désigne, dans l'ordre et par une voie de son choix.

Cette clause est justifiée par les aléas de la navigation sur le Rhin. De plus, le connaissement n'oblige pas le capitaine à suivre une route déterminée. Il lui permet de faire le transport en fonction de l'itinéraire de son choix. Ceci peut paraître extrêmement gênant pour l'expéditeur qui a un intérêt à savoir où se trouve sa marchandise et à quel moment il peut la recevoir.

On peut donc en déduire que la mise en cause de la responsabilité du transporteur pour retard est fondée sur la notion d'un « *retard anormal* » par rapport à la durée de transport normale que l'on peut attendre d'un transporteur diligent dans des conditions normales de navigation.

Une fois que la preuve du retard est établie, le chargeur ne sera pas indemnisé pour autant car on estime que tout retard n'est pas indemnisable.

B) Le retard indemnisable :

Le retard n'est pas, en lui-même, constitutif d'un dommage, le chargeur devra donc établir qu'un préjudice a été subi du fait que la marchandise n'a pas été reçue à temps.

Par ailleurs, **l'article 62** prévoit que :

« Si le fret et les dettes accessoires afférentes aux marchandises ont été reçues, une demande ne peut être formée, à moins que le transporteur n'ait amené le retard par dol ou faute lourde »

La preuve du préjudice doit être accompagnée de la preuve d'un dol du transporteur. C'est seulement dans ces conditions que la demande de l'ayant droit sera jugée recevable.

La loi de 1895 pose un principe de responsabilité de plein droit de l'armement rhénan mais ses conséquences sont atténuées par un certain nombre de dispositions très libérales. Ce système rappelle celui qui existait en droit maritime avant l'adoption de certaines conventions internationales (convention de Bruxelles de 1924 et la Convention de 1957).

Par ailleurs, les transporteurs rhénans ont su, dans la pratique, user de la faculté qui leur était offerte de délimiter les cas de mise en jeu de leur responsabilité. Pour cela, d'une part, ils limitent les moyens de preuve dont peuvent disposer leurs cocontractants et d'autre part, ils veillent à émettre les réserves nécessaires pour se protéger contre les conséquences des mentions relatives à la marchandise émises par les chargeurs ou encore imposent leurs propres conditions quant au déroulement de l'opération de transport. Parallèlement à cela les transporteurs rhénans prévoient une seconde ligne de défense quant aux cas d'exonération.

CHAPITRE II : L'exonération du transporteur rhénan de marchandises :

Les cas d'exonération du transporteur rhénan sont expressément visés à l'article 59 de la loi de 1895 (section 1). Ces causes légales d'exonérations sont supplétives de volonté, par conséquent les transporteurs rhénans ont profité de cette opportunité pour prévoir des clauses d'irresponsabilité au connaissance (section 2).

Section 1) Les causes légales d'exonération du transporteur rhénan :

Les cas d'exonération du transporteur prévus par la BinnSchG peuvent être rassemblés dans trois catégories, la première concerne le vice propre de la marchandise (§1), la seconde catégorie est celle des dommages résultant d'une faute du cocontractant (§2) et la dernière catégorie est celle du cas de force majeure (§3).

§1) Le vice propre : l'exonération en raison de la nature particulière de la marchandise

Le vice propre de la marchandise peut être défini comme la détérioration d'une marchandise pour une cause qui lui est interne. Similaire au droit français, la notion de vice propre est envisagée en droit interne rhénan comme la prédisposition de la marchandise à se détériorer au cours du voyage.

Le droit rhénan prévoit en effet le cas où des marchandises sujettes à la diminution de leur poids suite au transport (A) et le cas des marchandises qui sont impropres au transport rhénan (B).

A) Les marchandises sujettes à la diminution de poids durant le transport :

Les transporteurs ont pris l'habitude d'écarter expressément dans les connaissements leur responsabilité pour manquants à raison de la nature particulière de certaines marchandises sujettes à diminution.

L'article 59, 4°) prévoit que le transporteur est exonéré de toute responsabilité lorsque :

« (...) les marchandises qui, à raison de leur nature propre, courent des risques spéciaux de perte ou de détérioration, notamment de bris, de rouille, de destruction interne, de coulage extraordinaire, de dessiccation et de dissémination ».

Il existe en effet, certaines catégories de marchandises qui peuvent perdre du poids lors du transport malgré toute la diligence du transporteur. Ce dernier ne peut donc être tenu responsable que dès lors que le manquant proviendrait d'une faute commise par le capitaine ou de ses gens. A savoir, un manquement qui serait dû à un vol ou à un manque de précaution durant l'expédition²⁴.

Certains connaissements, en plus de ces risques ajoutent d'autres hypothèses : « évaporation, absorption d'humidité, défectuosité d'emballage ainsi que pour tous les fourrages ».

De même est exclue la responsabilité du transporteur lorsque la marchandise a été chargée en vrac, mode de chargement qui rend le contrôle quantitatif particulièrement difficile et peut entraîner des pertes.

²⁴ Article 14 j) du connaissement rhénan CFNR.

Du fait des aléas que peut présenter le transport de ce type de marchandises, le transporteur écarte sa responsabilité, le chargeur ainsi prévenu devra assumer les risques seul.

Ces clauses n'excluent pas pour autant l'obligation pour le transporteur de prendre soin de la marchandise durant le voyage et d'éviter une aggravation des risques de perte. De ce fait, le chargeur pourra apporter la preuve que le dommage n'est pas dû à la nature particulière de la marchandise mais à la faute du transporteur.

Ces clauses ont pour but non pas d'écarter totalement la responsabilité du transporteur mais de renverser la charge de la preuve.

D'autres marchandises ne sont pas seulement sujettes à diminution mais peuvent en outre subir des détériorations, elles ne peuvent supporter tout déplacement.

B) Les marchandises impropres à supporter le transport :

Le transporteur n'a pas à assumer des risques ou des dommages qui seraient complètement indépendants de son action. C'est au chargeur d'assumer le risque lié à une marchandise qui, de par sa nature, est impropre à supporter le transport rhénan dans des conditions normales de navigation.

Mais, du fait du principe de responsabilité de plein droit, c'est au transporteur qu'incombe la charge de la preuve d'un vice propre de la marchandise. En effet, sauf réserve de sa part, la marchandise est présumée prise en charge en bon état. D'où l'importance de faire constater les anomalies de la marchandise avant le départ.

Parallèlement, comme dans le cas précédent, une fois la preuve du vice propre rapportée, le transporteur devra en plus prouver qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter d'aggraver les risques.

Les juges devront donc apprécier quelle est la part de risque liée à la nature de la marchandise, dans des conditions normales de transport et quelle est la part de

l'aggravation de ce risque du fait d'une faute du transporteur. Le transporteur ne devra répondre que de cette aggravation. Cette appréciation dépendra des circonstances de fait.

Pour illustrer cela on peut prendre pour exemple un transport de denrées périssables. De par leur nature très fragile, elles requièrent un soin particulier durant le transport. De plus, elles ne peuvent supporter un voyage de longue durée. Ainsi, si la durée du voyage était prévue pour un mois et que finalement la livraison a tardé d'un mois, les juges devront apprécier la part de responsabilité du transporteur dans détérioration des marchandises du fait de ce retard et s'il avait pris les précautions nécessaires pour l'éviter.

Dès lors que le vice propre de la marchandise a été démontré, l'article 65 BinnSchG prévoit que le fret est entièrement dû. En principe, seul le fret de distance devrait être dû, la loi sanctionne donc l'expéditeur d'avoir confié au transporteur une marchandise impropre au transport rhénan.

De même, si la marchandise a détérioré le bâtiment ou une parties des autres marchandises, l'expéditeur devra en répondre vis-à-vis des autres chargeurs et du transporteur.

La réglementation du vice propre de la marchandise conduit à sanctionner le chargeur.

Dans la catégorie des marchandises impropres à supporter le transport on peut ranger le cas du transport d'animaux vivants.

Les différents modes de transport réservent un régime juridique particulier à cette catégorie de marchandises et le transport rhénan ne fait pas exception à la règle.

Si on prend pour exemple le droit maritime, la loi française du 18 juin 1966, applicable au transport d'animaux vivants, prévoit dans son article 30, la possibilité pour le transporteur d'insérer au connaissance des clauses dérogatoires aux dispositions légales. De plus, la convention de Hambourg précise dans son article 5 que le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité lorsqu'il prouve qu'il s'est conformé raisonnablement aux instructions du client. De même, la CMR, dans son article 18 §5 prévoit cette exonération dès lors que le transporteur aura pris préalablement toute disposition pour éviter les risques.

Que cela soit dans les conventions internationales ou dans les législations internes, on estime que ce transport présente un risque de perte très élevé. Ces risques sont le stress, les blessures, les morsures, les maladies par contagion etc. Les pertes étant courantes, on estime que le transporteur ne peut assumer une telle responsabilité. Par conséquent, il ne pourra être responsable que des dommages survenus du fait d'un manque de soin de sa part. A savoir qu'il a manqué à son obligation de les abreuver, de les nourrir ou n'a pas suivi les consignes du chargeur quant aux soins à leur apporter durant le voyage.

Le transporteur peut en outre être exonéré lorsqu'il prouve que la cause du dommage provient d'un manquement du chargeur à l'une de ses obligations contractuelles.

§ 2) L'exonération de responsabilité du transporteur par le fait du cocontractant :

Celle-ci peut découler de fausses déclarations faites par le chargeur au transporteur ou bien de déclarations incomplètes (A) ou encore de certaines conditions de transport voulues ou acceptées par le chargeur et notamment le cas du transport en pontée (B).

A) Les déclarations incomplètes ou inexactes faites par le donneur d'ordre :

Le chargeur a pour obligation de remettre une marchandise régulière au transporteur et de payer le fret. Par ailleurs, transporteur, le chargeur doit fournir les documents d'accompagnement requis au cours du voyage.

Les documents que le chargeur doit fournir doivent concerner tout ce dont le transporteur a besoin pour exécuter son obligation.

Il faudra lui signaler les particularités des marchandises et les déclarations qui y sont liées. Il doit lui donner toutes les consignes appropriées pour éviter un dommage aux marchandises ou même une confiscation de celles-ci.

Tout ce qui est nécessaire au voyage doit être remis au même temps que la marchandise, à défaut, le chargeur sera tenu pour responsable si un manquement à ces obligations est à l'origine d'un dommage. **L'article 45 BinnSchG** pose ce principe en ces termes :

*« L'expéditeur qui donne des indications inexactes sur les marchandises chargées, ou qui fait charger des marchandises dont l'exportation ou l'importation au lieu de livraison est défendu, ou qui viole par le chargement les dispositions légales, spécialement les lois de police, fiscales ou douanières, est, s'il y a faute de sa part, responsable non seulement envers le transporteur, mais aussi envers les autres intéressés dans la cargaison, envers les personnes transportées et les gens de l'équipage, du dommage causé par son fait
Le fait qu'il ait agi avec le consentement du transporteur n'exclut pas sa responsabilité envers les autres personnes»*

Ainsi, toute partie lésée du fait de la détérioration de sa marchandise ou encore du fait d'une avarie causée par un comportement répréhensible du chargeur pourra se retourner contre ce dernier. En cas de complicité du transporteur, la responsabilité du chargeur sera engagée tout autant que celle du transporteur.

Par ailleurs, le transporteur a la possibilité de prévoir certaines sanctions dans le connaissement pour se prémunir contre les dommages qu'une fausse déclaration ou une déclaration incomplète pourrait lui causer. On pourrait envisager la possibilité de prévoir des pénalités qui seraient encourues même si la marchandise n'a pas causé de dommage. Une telle clause viendrait en plus compenser le manque à gagner du transporteur du fait des risques plus élevés qu'il aurait pu assumer durant le transport. La fausse déclaration ou la déclaration inexacte pourrait avoir pour objet d'éviter de payer un fret élevé mais n'avoir aucun rapport avec la cause du dommage.

Une telle clause serait parfaitement légale, dès lors qu'elle est acceptée par le cocontractant.

Néanmoins, le connaissement CFNR ne prévoit pas ce type de clause mais prévoit de faire supporter la responsabilité des conséquences dommageables de telles déclarations à l'expéditeur et au destinataire en stipulant :

« Si le bateau est arrêté par mesure administrative ou de police, à raison de documents insuffisants ou de documents qui ne sont pas dressés dans la forme réglementaire, de déclaration inexacte ou insuffisante dans lesdits documents, l'expéditeur et respectivement le destinataire sont responsables de tous risques, danger, dommage, perte de temps et frais quelconque qui pourraient en résulter »

En droit rhénan, **l'article 45 BinnSchG** prévoit que l'expéditeur est responsable en cas de faute de sa part et du dommage causé par son fait. Il faut donc que la perte, l'avarie ou le retard proviennent de sa faute. C'est seulement une fois cette faute établie que le transporteur sera exonéré. La seule fausse déclaration ne suffit donc pas.

Une autre sanction est prévue dans la loi. Ainsi, les marchandises irrégulièrement chargées mettant en danger le navire ou les autres marchandises pourront être mises à terre ou, en cas d'urgence, jetées par-dessus bord. La similitude du droit rhénan avec le droit maritime est ici flagrante.

Comme en droit maritime, le droit rhénan connaît le concept de l'avarie commune. Pour protéger le navire et une partie de la marchandise, le capitaine peut décider de sacrifier une partie de la cargaison. Ce sacrifice est supporté par tous les participants au voyage. Cependant, du fait que la marchandise ait été irrégulière, ce sacrifice ne sera supporté que par son propriétaire, il n'y aura donc aucune rémunération pour compenser les pertes.

Dernière sanction prévue par la loi en matière de déclaration fautive, la confiscation de la marchandise découlant de son irrégularité (interdiction d'importation ou d'exportation...). Celle-ci sera supportée par le propriétaire de la marchandise alors même que le fret sera dû dans son intégralité.

En plus de la déclaration inexacte, l'expéditeur ou le destinataire pourra supporter les conséquences d'une déclaration incomplète, le transporteur étant irresponsable. Sa responsabilité ne commence qu'à partir du moment où il a la garde de la marchandise.

Le connaissement peut prévoir que la prise en charge de la marchandise par le transporteur commence bien avant l'opération de déplacement elle-même. Dans ce cas sa responsabilité est étendue à ces opérations annexes. Il peut notamment avoir recours, pour certaines marchandises, à un chargement en pontée. L'article 59 de la BinnSchG prévoit expressément ce cas et oblige le transporteur à demander l'autorisation de son cocontractant. Dès lors que le chargeur donne son consentement, il en assume entièrement les risques

B) Le transport en pontée accepté par le donneur d'ordre :

Le transporteur n'est pas responsable pour les marchandises chargées sur le pont. En principe la marchandise est placée dans les cales du bateau mais pour certaines raisons particulières (notamment en cas d'encombrement ou lorsque la densité de la marchandise est trop importante pour être chargée en cale), il peut être prévu que la marchandise sera arrimée sur le pont.

Ce mode de transport présente des risques pour les marchandises. Elles sont exposées aux intempéries et aux dangers de la navigation.

En principe, en droit fluvial rhénan, le transport en pontée est interdit. Le transporteur ne peut pas, de sa propre initiative, effectuer un transport en pontée sauf autorisation expresse de l'expéditeur.

Les conditions rhénanes sont de ce point de vue similaires à celles du droit maritime. Le transporteur doit avertir l'expéditeur qu'il a usé de la faculté de charger sa marchandise sur le pont pour des besoins d'assurance notamment. Une fois l'autorisation obtenue, si un dommage survient, le transporteur est exonéré de sa responsabilité.

De même, le transporteur ne supporte pas les risques liés à la réalisation des opérations de manutention ou de conditionnement de la marchandise dès lors qu'il a été prévu dans le contrat qu'elles incombent à l'ayant droit de la marchandise.

C) Le conditionnement et la manutention, effectuées par l'expéditeur ou le destinataire :

Le connaissement prévoit que les opérations de chargement et de déchargement doivent en principe être effectuées par l'expéditeur ou le destinataire. C'est également à ces derniers de veiller à emballer la marchandise de telle sorte qu'elle ne subisse pas de détérioration ou de perte durant le transport. Un manquement à ces obligations constitue une cause d'exonération du transporteur.

1) *Le chargement et le déchargement effectué par les intéressés à la marchandise :*

Le chargement est l'opération qui consiste à mettre la marchandise à bord du navire et le déchargement est l'ensemble des opérations matérielles tendant à réaliser le désarrimage de la marchandise et son retrait du bateau²⁵.

Ces opérations sont effectuées sous la responsabilité du transporteur, représenté en général, par le capitaine.

L'article 14 du connaissement rhénan prévoit l'exclusion de la responsabilité du transporteur lorsque les opérations de chargement et de déchargement sont effectuées par le chargeur ou le réceptionnaire ou par leurs agents.

Le donneur d'ordre a la responsabilité de la marchandise jusqu'à la réalisation de ces opérations. Cependant, c'est au transporteur notamment au capitaine, maître de la sécurité à bord, de donner les indications et de surveiller la sécurité. Il peut dès lors, en cas de défaillance demander l'interruption des opérations et leur réfection dans des conditions satisfaisantes. Ou encore, prendre les réserves nécessaires.

²⁵ Lexique des termes juridiques et techniques, « Lamy transport », tome 2, 2007.

On pourrait donc penser, comme en droit maritime français, que ces opérations incombent normalement au du transporteur et qu'il devrait donc assumer tous les risques qui leur sont inhérents et ce, même si le connaissement les met à la charge de la marchandise²⁶. Cependant, la loi locale, contrairement au décret français du 31 décembre 1966, prévoit expressément dans son **article 59, 3°**) l'exclusion de la responsabilité du transporteur :

« Pour les marchandises dont le chargement et le déchargement ont été fait par l'expéditeur ou par le destinataire : du dommage provenant du danger inhérent au chargement et au déchargement défectueux »

Cependant, la clause du connaissement et la disposition légale ne libèrent pas totalement le transporteur de toute responsabilité. Il bénéficie en quelque sorte d'une présomption. Elles permettent seulement de lui faciliter la preuve, il devra donc établir qu'il y a eu défaillance lors de ces opérations et la vraisemblance que le dommage a pour origine cette défaillance. Le doute lui profite et c'est à l'ayant droit de la marchandise de démontrer que le dommage n'a pas pour origine une faute lors des opérations en question.

Le même article prévoit aussi l'exclusion de toute responsabilité en cas d'absence ou de défectuosité de l'emballage.

2) L'absence ou la défectuosité de l'emballage

En droit français²⁷, c'est aussi une cause exonératoire du transporteur par le biais de la faute de l'ayant droit à qui il appartient d'effectuer ces opérations. Ce dernier doit veiller à ce que ses marchandises soient conditionnées de telle sorte qu'elles puissent supporter le voyage.

²⁶ La réglementation française (article 38 du décret du 31 décembre 1966) prévoit que les opérations de chargement, de déchargement et d'arrimage incombent au transporteur, qui doit les exécuter de façon « appropriée et soigneuse ». Cette obligation est impérative et les opérations se déroulent sous sa responsabilité, même si elles sont effectuées par une entreprise de manutention et même si les frais sont à la charge de la marchandise. Par conséquent le transporteur doit répondre des avaries dues à ces opérations.

²⁷ En droit fluvial interne les contrats types voyage (article 6), tonnage (article 7) et à temps (article 11) prévoient que le conditionnement, l'emballage, l'étiquetage et le marquage des marchandises incombent au donneur d'ordre.

Le transporteur peut prendre les réserves relatives à l'état des marchandises qui lui ont été remises au départ. Cependant, s'il ne le fait pas cela ne le prive pas du droit de se prévaloir du défaut, de l'absence ou de l'insuffisance d'emballage ou de conditionnement.

Le transporteur rhénan, afin de rappeler au donneur d'ordre ses obligations contractuelles, prévoit dans le connaissement, à **l'article 14, f)** que son obligation ne saurait être engagée en cas d'incidents de manutention, d'insuffisance ou d'absence d'emballage.

La loi locale vient confirmer cette exclusion de responsabilité en disposant à **l'article 59, 2) :**

« Pour les marchandises qui, bien que leur nature exige un emballage pour les protéger pendant le transport contre la perte ou la détérioration, ont été mise, d'après les énonciations de la lettre de voiture ou de l'acte de chargement, sans être emballées ou avec un emballage défectueux, du dommage provenant du danger inhérent au défaut ou à l'insuffisance d'emballage »

Cette fois-ci encore, la charge de la preuve est inversée. Il suffira au transporteur d'invoquer le défaut d'emballage et de prouver qu'il était à l'origine du dommage.

Pour s'exonérer de sa responsabilité en cas de dommage survenu durant le transport, le transporteur n'aura qu'à apporter la preuve que c'est le cocontractant qui en est à l'origine car il n'a pas exécuté correctement ses obligations.

A côté des cas d'exonération inhérents à la nature de la marchandise ou au comportement des intéressés à la marchandise, la loi prévoit le cas de force majeure.

§ 3) La force majeure.

Le transporteur rhénan a, comme les autres transporteurs, la possibilité de s'exonérer totalement de sa responsabilité en cas de dommage dû à une cause de force majeure (A).

Cependant, contrairement aux autres transporteurs, il bénéficie en plus de la possibilité de demander au chargeur le paiement d'un supplément de rémunération pour surmonter certains événements (B).

A) La notion de force majeure en droit interne rhénan

En droit français, le cas de force majeure est défini comme un événement indépendant de la volonté humaine, extérieur et qui rend l'exécution du contrat impossible.

La BinnSchG ne donne pas de définition des cas de force majeure, ils sont traités dans des termes généraux. Elle utilise le terme « *obstacle permanent résultant d'un cas de force majeure* » aux articles 68 et 69.

La loi de 1895 reprend le principe existant en droit français et en droit allemand de la libération du débiteur de ses obligations contractuelles par suite d'un événement de force majeure. Là non plus, elle ne développe pas les conséquences d'une telle rupture.

On peut expliquer ce silence par le fait que, d'une part, que les deux systèmes juridiques français et allemand le font déjà. Et d'autre part, elle pose un régime qui laisse une grande liberté aux parties quant à la définition de leurs obligations au connaissance.

La survenance d'un cas de force majeure a pour conséquence la rupture automatique du contrat et chaque partie devra supporter les frais engendrés par le dommage. Cependant la BinnSchG prévoit que le chargeur paye les frais de transport proportionnellement à la partie du voyage accomplie avant la survenance de l'obstacle l'ayant interrompu.

Par ailleurs, la loi locale n'envisage le cas de force majeure que dans trois hypothèses. La première est la destruction ou la détérioration du navire avant le commencement du voyage et la seconde hypothèse est la perte ou la destruction des marchandises. Enfin, la dernière hypothèse est celle de l'empêchement de la continuité du voyage.

De son côté, le connaissement rhénan énumère une série de cas de force majeure et passe en revue les risques qui sont à craindre dans la navigation rhénane.

Pour qu'un évènement puisse être considéré comme un cas de force majeure, trois conditions doivent être réunies : l'extériorité, l'imprévisibilité et l'irrésistibilité. Précisons dès maintenant qu'en droit français, depuis un arrêt de l'Assemblée Plénière de 2006, les notions d'imprévisibilité et d'irrésistibilité suffisent à qualifier un évènement de cas de force majeure. Cependant, les juridictions de fond recourent encore à l'extériorité pour refuser la qualification dans certains cas. Enfin, la qualification d'un évènement de force majeure n'est pas aisée, elle dépend principalement des circonstances des faits.

1) *L'évènement doit être extérieur aux parties :*

Pour qu'un évènement soit considéré comme extérieur à la volonté et à l'action du transporteur et de ses préposés, il ne doit pas être rattachable aux conditions d'exploitation.

Est considéré comme des cas de force majeure, une tempête qui n'a pas été prévue par les services météorologiques ou encore un ordre inopiné d'interruption de la navigation des autorités fluviales. Dans ces deux hypothèses l'évènement est indépendant de l'exercice de la profession.

Mais en plus de l'extériorité, l'évènement doit revêtir deux autres caractères essentiels.

2) *L'imprévisibilité de l'évènement :*

Le transporteur doit prévoir et se prémunir contre les conséquences dommageables de certains évènements découlant des risques normaux de la navigation. Il sait par exemple que son bateau est exposé à la pluie, au brouillard, aux baisses brutales des niveaux d'eau au cours du trajet.

En effet, en cas de dommage dû à un évènement extraordinaire, le transporteur devra apporter la preuve que les dommages découlent d'un évènement d'une intensité anormale et imprévisible lors de la conclusion du contrat et ne peut être rattachée à une initiative fautive de sa part.

3) *L'évènement irrésistible :*

Pour que l'évènement soit considéré comme imprévisible et donc libératoire, le transporteur devra prouver que non seulement il n'a pas contribué à sa survenance mais aussi, qu'aucune action de sa part n'aurait pu empêcher la réalisation du dommage ou encore en atténuer les conséquences.

Comme nous pouvons le constater, la qualification de force majeure en droit rhénan est similaire à la qualification française. Néanmoins, il existe toute de même une particularité en droit rhénan. Cette particularité n'est pas prévue par la loi mais par les parties. Les connaissements prévoient le cas des évènements surmontables en contre partie d'une rémunération plus onéreuse.

B) Les évènements surmontables en contrepartie d'une rémunération plus onéreuse :

Le connaissement prévoit certains cas qui, peuvent en apparence être rangés dans la catégorie de la force majeure, mais l'exécution du contrat reste tout de même possible. Les transporteurs demandent alors, un complément de rémunération.

En principe, le contrat devrait être maintenu dès lors que son exécution est possible malgré un effort supplémentaire de la part du transporteur. L'obligation principale de ce dernier étant le déplacement des marchandises quelque soit les moyens qu'il doit mettre en œuvre pour y parvenir.

Mais les connaissements prévoient l'éventualité de pouvoir surmonter un évènement contre une rémunération supplémentaire afin d'éviter d'aggraver leurs obligations. Ils se donnent donc le choix. Soit le chargeur accepte de maintenir le contrat moyennant une rémunération supplémentaire du fret soit le transporteur décide de résilier purement et simplement le contrat, la partie du fret exécutée restant intégralement due comme dans les cas de force majeure.

Le transporteur ne garantit en rien l'exécution du contrat en cas de survenance de l'un des évènements mentionnés dans le connaissement.

Ces évènements sont la force majeure, la guerre, un arrêt de l'autorité, les troubles de toutes nature, les grèves, les émeutes ou les révoltes, les inondations, le charriage de glace, l'impossibilité d'approvisionnement en hydrocarbures ou encore le niveau d'eau trop bas, l'entrave même partielle du trafic dans le port de mer, le retard d'un navire de mer attendu pour l'exécution du contrat de transport.²⁸

Ces clauses seraient considérées en droit français comme contraires aux principes généraux du droit des obligations, en tant qu'elles modifient substantiellement la portée des obligations contractuelles du transporteur.

De plus, les connaissements organisent des règles automatiques de la fixation de l'indemnité à verser au transporteur, à défaut de clause contractuelle expresse. Ainsi, pour un cas fréquent en navigation rhénane, les basses eaux, un tarif est fixé automatiquement par le connaissement à l'article 11 (exemple: en aval de Duisburg pour un niveau d'échelle de Ruhrort de 3.00 à 2.92 m, le fret supplémentaire sera de 10% du fret totale.)

Cette exigence de fret supplémentaire s'explique par le fait que la navigation présenterait des risques plus importants qui obligeraient le transporteur à fournir une

²⁸ Article 12 du connaissement rhénan CFNR.

prestation plus importante que celle promise lors de la conclusion du contrat et qui, par conséquent ne serait plus représentative de la valeur des prestations de transport réalisées dans les faits.

Par ailleurs, le connaissement prévoit des frais supplémentaires dès lors qu'un retard est occasionné par l'un de ces événements. Cette indemnité est la même que celle prévue en cas de dépassement des jours de planche, ce sont des surestaries.

Le transporteur se donne le droit, en cas de refus de payer du chargeur, de résilier le contrat et d'invoquer la force majeure. Une telle clause serait difficilement acceptée par les chargeurs puisqu'elle semble rompre l'équilibre du contrat en « forçant » sa décision qui, s'il accepte ou refuse le choix de l'armement, devra néanmoins payer le fret à proportion du voyage effectué. C'est pour cela que le connaissement prévoit le recours à un arbitrage en cas de désaccord persistant.

Parallèlement à ces cas d'exonération qui, a priori sont similaires aux cas prévus dans notre droit national, mais qui, dans la pratique reçoivent une interprétation beaucoup plus libérale, il existe des cas d'exonération conventionnels

Section 2) Les cas d'exonération conventionnels :

Du fait du caractère supplétif de volonté de la loi locale, les parties peuvent ajouter des causes conventionnelles d'exonération. Ces causes prennent en compte les risques particuliers de la navigation. Ils sont d'ailleurs largement similaires à ceux qui étaient prévus auparavant en droit maritime.

Ainsi, les armateurs rhénans n'ont pas omis d'encadrer strictement leur responsabilité en cas de faute de leurs préposés. C'est le cas notamment de la faute nautique ou de la négligence des préposés (§1). Les armateurs prévoient même des clauses d'irresponsabilité pour certains actes de leurs préposés (§2).

La validité de ces clauses a été admise par la doctrine allemande puisque leur interprétation est parfaitement conforme à la loi de 1895²⁹. Par ailleurs, l'article 276

²⁹ Gérard AUCHTER, « réflexions sur le droit fluvial rhénan », op.cit, p.166.

BGB permet au transporteur de s'exonérer de toute responsabilité pour faute personnelle même lourde, ainsi que de toute faute même dolosive de ses préposés. Les clauses exonératoires doivent avoir été acceptées sans équivoque par le cocontractant³⁰.

§1) La clause de négligence ou négligence-clause :

L'armement transforme l'indépendance pratique des préposés en une indépendance juridique. C'est la clause d'exonération pour négligence ou négligence-clause selon le nom quelle porte en droit maritime. Afin d'appréhender cette notion il nous faut au préalable étudier son énoncé dans les connaissances rhénans (A) ensuite les faits qu'elle couvre (B) et enfin les conditions de son application (C).

A) Enoncé de la négligence-clause :

Certains connaissances fluviaux stipulaient qu' « en cas de pertes ou d'avaries survenant aux marchandises par suite de collision, abordage, échouage, incendie ou toutes autres fortunes de navigation, les propriétaires des marchandises, non plus que les assureurs de ces derniers, n'ont aucun recours ni contre l'armement ni contre le batelier du chef des faits et des actes du batelier et de l'équipage du bateau, qu'il s'agisse de fausses manœuvres, virages maladroits ou d'imprudence, incapacité ou négligence prouvée. L'armement décline en conséquence toute responsabilité³¹ ».

A l'examen de cette clause on remarque qu'elle ne traite que des faits nautiques. Ceux-ci étant imputables à l'action du capitaine et de tout l'équipage, échappent à la responsabilité de l'armement. En effet, le propriétaire du navire et le transporteur ne répondent que des gens qu'ils dirigent et quand ils les dirigent effectivement. Ne sont

³⁰ Association internationale du registre des bateaux d Rhin (IVR), « navigation du Rhin et de la Moselle », 2000, p. 25à 27.

³¹ Conditions de transport autrefois utilisées en Allemagne et dont l'utilisation est encore valable sur la partie française du Rhin puisque la BinnSchG a été maintenue. Les compagnie de navigation se référaient aux « conditions ORK » ou « *Oberheinkonnossementsbedingungen* », voir Gérard AUCHTER, op. cit, P. 167.

donc pas concernés des gens sur lesquels ils n'ont pas d'action efficace ou de contrôle. C'est la conséquence logique des pouvoirs du capitaine en matière nautique.

B) Les faits couverts par la négligence-clause :

Elle vise uniquement les préposés nautiques du propriétaire du bateau et ne concerne que les événements qui se sont produits lors de la navigation. Les préposés terrestres, agents ou représentants de l'armement, ne sont pas couverts par la clause d'irresponsabilité. Les ordres qu'ils peuvent donner au capitaine sont censés être passés par l'armateur lui-même et l'engageant comme les siens propres.

La clause de négligence supprime le lien qui devrait normalement exister entre l'armement et son équipage du point de vue de la responsabilité. Mais, si par le fait de son intervention directe, le transporteur rétablit ce lien, il redeviendra responsable personnellement (Article 7 BinnSchG). Lorsque l'intervention fautive de l'armement aura été établie, la clause de non responsabilité pour fautes des préposés ne pourra être appliquée.

La négligence clause ne vise que les fautes nautiques du capitaine, les événements de la navigation et pas les fautes commerciales qu'il peut commettre en tant que représentant de l'armement. Par contre, en cas de dommage causé par le « dol » du capitaine, la BinnSchG prévoit toujours l'exclusion des fautes caractérisées de l'exonération du transporteur. Ici, ce n'est pas la loi mais le connaissance qui est source d'irresponsabilité. Il ne contient aucune restriction. L'essence de la clause étant de mettre le transporteur à l'abri des fautes ou négligences du capitaine qui pourraient l'engager lourdement. Par conséquent, cette protection ne sera efficace que si l'irresponsabilité est étendue aux cas de faute lourde ou au dol des préposés.

Le droit allemand autorise du reste le commettant à s'exonérer des fautes de ses préposés sans aucune réserve, mais il ne permet pas pour autant de s'exonérer des conséquences d'une faute dolosive commise par l'armement lui-même.

On peut donc considérer que le transporteur sera à l'abri dans tous les cas, même celui du dol de ses préposés nautiques.

Il faut enfin remarquer que la rédaction du connaissement enlève tant à l'expéditeur ou au destinataire qu'à leurs assureurs tous recours, et cela en ce qui concerne non seulement l'armement mais aussi le batelier, auteur de l'acte dommageable. Alors même qu'ils devraient encourir une responsabilité personnelle pour leur faute volontaire.

C) L'application de la négligence clause :

La mise en œuvre de la négligence clause pose la question de la charge de la preuve.

Le connaissement vise des cas limités pour lesquels l'armement fluvial pourra invoquer cette clause et s'exonérer de toute responsabilité. Il vise des hypothèses déterminées : abordage, incendie, fortune de navigation. Il existe de nombreuses autres sources de dommage. En cas de survenance de l'un des dommages visés, c'est à l'armement que revient la charge d'établir qu'il s'est produit dans les conditions prévues dans le connaissement.

L'expéditeur quant à lui est libre d'établir qu'il y a eu intervention personnelle de l'armement engageant sa responsabilité personnelle.

Le point important reste que l'armement, pour se décharger des conséquences de l'activité de ses subordonnés, doit apporter la preuve de la faute de ses préposés dans la partie nautique du transport, alors qu'ils ne sont plus sous son contrôle.

Cette question se rattache directement à la clause générale d'exonération pour toutes les fautes des préposés qu'il nous faut examiner maintenant comme complément du système rhénan de la responsabilité du transporteur, pour l'activité de ses subordonnés.

§2) La clause d'irresponsabilité générale pour fautes des préposés :

La négligence clause constitue pour les propriétaires de bateau une première ligne de défense. Mais, il peut y avoir une faute commerciale des préposés nautiques, des dommages au chargement ou au déchargement ou encore lors de la livraison. Ainsi, les connaissements établissent une seconde ligne de défense beaucoup plus générale.

« Dans tous les cas ou, d'après ce qui précède, la responsabilité de l'armement n'est pas formellement exclue, il n'est responsable que de sa propre faute et du dol de son personnel permanent ». Par cette clause on peut comprendre que quoiqu'il arrive, si le dommage provient du fait d'un préposé, il faut que ce fait soit dolosif pour que le transporteur en assume la responsabilité.

Il faut déterminer ce qu'on entend par dol en droit rhénan. C'est l'intention d'amener le dommage ou tout au moins le fait d'agir en pleine conscience que l'abstention ou l'action entraîneront nécessairement l'endommagement de la marchandise à transporter³².

Contrairement à la solution française le dol n'est pas assimilable à la faute lourde.

Ce point étant acquis, la différence avec la clause de négligence réside en ce que la négligence clause ne recouvre que les actes nautiques. Tandis que nous sommes ici en présence d'une exonération beaucoup plus générale qui s'applique même aux fautes commerciales des préposés nautiques mais s'arrête au cas de dol. On peut dire qu'il n'y a pas responsabilité en l'absence de dol, et c'est à l'expéditeur d'établir le dol du transporteur ou de son personnel permanent.

Ainsi, se trouve complétée l'irresponsabilité de l'armement. Les clauses d'irresponsabilité particulières couvrent totalement la plupart des dommages et des marchandises

³² IVR, op cit, p.26.

On voit jusqu'à quel point les connaissements poussent l'irresponsabilité des transporteurs. On doit retenir, d'une part que le propriétaire supporte les conséquences de ses actes personnels, du dol de ses préposés et les conséquences de l'activité de ses employés terrestres. D'autre part, il ne répond pas de l'action nautique de ses préposés. Ceux-ci étant les principaux exécutants du contrat de transport, le chargeur sera le plus souvent privé de tout recours.

Cette législation fluviale assure au transporteur rhénan un régime bien favorable, comportant de nombreuses exonérations de responsabilité. La pratique a développé progressivement un système de très large exonération rappelant à bien des égards les clauses que le droit maritime a connu avant l'entrée en vigueur de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

Cependant, les dispositions de la BinnSchG et les clauses des connaissements rhénans paraissent bien décalées par rapport à l'évolution qu'a connue le transport fluvial. Les moyens techniques permettent aujourd'hui au transporteur de garder un contrôle sur son équipage durant le transport. De plus, la concurrence accrue des autres modes de transports, ne permettent plus aux transporteurs rhénans d'imposer des conditions aussi défavorables aux chargeurs. Ce déséquilibre contractuel a obligé l'Allemagne à réformer sa législation sur le transport fluvial. Le régime rhénan tel que décrit précédemment se retrouve aujourd'hui profondément remis en cause et astreint à suivre l'évolution du transport fluvial.

CHAPITRE III. L'évolution du droit rhénan du transport de marchandises.

Le Bundestag a adopté une Loi sur la Réforme du Droit des transports le 25 juin 1998. Cette réforme a eu pour effet l'abrogation partielle de la BinnSchG et a par conséquent mis fin d'une part, à plus d'un siècle d'application d'un régime spécifique à la navigation en eaux intérieures et d'autre part, à l'unicité du régime juridique rhénan (section 1).

Par ailleurs, le transport international de marchandises par voies de navigation intérieures bénéficie d'un régime juridique uniforme, et plusieurs Etats riverains du Rhin dont l'Allemagne ont introduit les dispositions internationales dans leur droit interne (section 2).

Section 1. L'évolution de la législation allemande des transports :

Le législateur allemand a entrepris dans les années 1998 une profonde refonte du droit des transports. Il est apparu nécessaire de le moderniser afin de tenir compte des évolutions techniques et commerciales et veiller ainsi à maintenir un niveau de concurrence du transport fluvial par rapport aux autres modes de transports et par rapport à la concurrence étrangère.

Le nouveau HBG prévoit que toutes les dispositions relatives au contrat de transport sont applicables aussi bien aux transports par voie terrestre qu'à ceux effectués en navigation intérieure et par la voie aérienne. Ainsi, le régime de responsabilité (prévu aux articles 425 à 428) qui en découle est identique pour

l'ensemble de ces transports. Seuls les transports maritime bénéficient d'un régime particulier³³.

Le législateur allemand a ainsi exprimé son intention de mettre fin à la pratique des clauses d'exonération stipulées dans les conditions générales de transport.

Cette réforme a pour conséquence une abrogation des dispositions de la BinnSchG relatives à la responsabilité du transporteur. De ce fait, elle met fin à l'application d'une loi spécifique à la navigation intérieure.

On pourra remarquer qu'en matière de responsabilité, la loi du 25 juin 1998 pose des dispositions très similaires avec celles de la Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route dite CMR en date du 19 mai 1956 (§1).

Le législateur allemand prévoit également des plafonds de responsabilité mettant ainsi un terme à la liberté contractuelle des parties dans ce domaine (§2).

§1. La responsabilité du transporteur sur la rive allemande du Rhin :

L'article 425 HGB vise les trois cas *traditionnels* de responsabilité du transporteur. A savoir la perte, l'avarie ou le retard.

Cette responsabilité est présumée dès lors que le dommage est survenu durant le transport. C'est-à-dire entre la prise en charge de la marchandise et sa livraison effective. Pour se dégager de cette responsabilité, c'est au transporteur d'apporter la preuve qu'il n'est pas à l'origine du dommage.

On revient ici à une stricte application du principe de responsabilité de plein droit. En contre partie, la nouvelle loi allemande prévoit un certain nombre de cas d'exonération du transporteur.

Comme dans la CMR, le transporteur peut s'exonérer en apportant la preuve « *de circonstances qu'il ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier* ». Cette expression peut être rapprochée des cas de force majeure, à part que

³³ Gérard AUCHTER, « *le nouveau droit allemand des transports* », DMF 1998, n°586.

contrairement au droit français, l'imprévisibilité n'est pas un critère déterminant d'exonération, seule l'irrésistibilité compte.

Les autres cas d'exonération sont ceux relatifs aux obligations du donneur d'ordre et sont traités de la même manière que la CMR³⁴. Ainsi, si le dommage résulte d'une faute de l'ayant droit dans l'exécution de ses obligations relatives au conditionnement, l'emballage, le marquage, le chargement ou le déchargement ou encore à un vice propre de la marchandise, c'est à lui d'en supporter les risques.

Le nouveau HGB s'est certes beaucoup inspiré des dispositions de la CMR, mais il a en même temps révisé et précisé certains cas d'exonération propres à la navigation fluviale.

C'est d'abord le cas du chargement en pontée. Comme dans la loi locale, il n'est exonératoire qu'à partir du moment où il a été convenu conventionnellement par les parties. Cependant, **l'article 427-3 HGB** apporte davantage de précisions. La BinnSchG ne précise pas la forme que doit prendre le consentement du donneur d'ordre. Cette loi présente l'avantage pour les transporteurs, de leur permettre d'insérer dans le connaissement des clauses qui peuvent largement les couvrir de toute responsabilité. Ceci constitue bien entendu un inconvénient pour le chargeur. Ainsi, les connaissements rhénans peuvent prévoir une clause stipulant par avance le consentement du chargeur pour un chargement en pontée. Le nouveau HGB prévoit que le chargement en pontée doit être « accepté » par l'expéditeur et que l'utilisation de véhicules ouverts ou non bâchés soit « expressément convenue ou conforme aux usages ». Dans tous les cas il revient au transporteur d'aviser le chargeur de son intention de charger sa marchandise en pontée. Il reviendra ensuite au chargeur de donner son autorisation ou pas et surtout, dans le cas où il accepte, il pourra prendre les précautions nécessaires pour se prémunir des conséquences dommageables éventuelles grâce à une assurance adéquate.

³⁴ Pour une étude plus poussée voir, « Mémoire CDMT, Santa PIERI, « *le cadre juridique du transport fluvial de marchandises en Europe : une indispensable uniformisation* », 2002, P. 55 à 57.

Le second cas d'exonération propre à la navigation et révisé par le nouveau Code de commerce allemand est l'exonération du transporteur pour la défectuosité du bateau.

Comme nous l'avons précédemment étudié, la BinnSchG dans son article 58 exclut toute responsabilité du transporteur du fait d'un dommage causé par l'état défectueux du bâtiment ou de ses accessoires dès lors qu'il n'a pas été décelé au commencement de l'expédition.

L'article 426 HGB ne permet plus au transporteur d'écarter sa responsabilité en cas de vice caché du bateau. Il reste donc garant de l'état de navigabilité du bateau tout au long du voyage.

Autre cas d'exonération faisant l'objet de débats houleux que cela soit en droit maritime qu'en droit rhénan, l'exonération de responsabilité pour faute nautique. Le législateur allemand a purement et simplement exclu la possibilité pour le transporteur d'invoquer la faute nautique du capitaine, du pilote et des membres de l'équipage pour s'exonérer. Il a été décidé de soumettre le transporteur fluvial au droit commun des transporteurs.

Pour compléter la modernisation du régime de la responsabilité du transporteur fluvial, le législateur allemand a fixé des plafonds de responsabilité.

§2. Les limitations de responsabilité du transporteur :

Seule la limitation de responsabilité du propriétaire de bateau est prévue par la BinnSchG. Comme nous l'avons examiné, elle est limitée à la fortune fluviale de l'armateur rhénan. De plus, aucune disposition n'est consacrée à la limitation de responsabilité du transporteur. C'était par conséquent aux transporteurs de prévoir, dans le connaissance l'étendue de leur responsabilité.

Le Code du commerce allemand est venu palier ce vide juridique dans son article **431 HGB**³⁵. Il est prévu qu'en cas de perte ou d'avaries survenues durant le

³⁵ Christian HUBNER, « note sur l'arrêt Bateau Bandol », DMF n° 615 mai 2001

transport, le montant de responsabilité du transporteur est 8.33 Unités de Compte par kilogramme de marchandise perdues ou avariées. L'unité de compte visée est le DTS.

Quant au retard, dès lors que cela a causé un dommage, il donnera lieu au paiement de trois fois le montant du fret.

Enfin, comme en droit maritime, la limitation de responsabilité est écartée dès lors que la preuve d'une faute intentionnelle ou inexcusable³⁶ du transporteur aura été rapportée. **L'article 435 H.G.B** définit ces fautes comme suit :

« Un acte ou omission du transporteur commis de façon intentionnelle ou imprudente et avec la conscience qu'un dommage en résulterait ».

La fixation de montants de responsabilité a le mérite de permettre une plus grande clarté des risques encourus par chacune des parties mais surtout de mettre fin à l'habitude des transporteurs de faire supporter les risques à leur cocontractant en déséquilibrant de ce fait la relation contractuelle dans son ensemble.

Concernant les limitations de responsabilité de l'armement, **l'article 15 §2** de la Convention de Strasbourg de 1988 dite CLNI, laisse aux Etats parties la possibilité d'étendre le champ d'application de la convention à d'autres voies d'eau nationales sur simple notification. L'Allemagne a usé de cette faculté et a introduit les dispositions de la CLNI dans son droit interne par la loi du 31 août 1998, abrogeant ainsi les articles 4 et suivants du BinnSchG.

Nous aurons l'occasion d'étudier l'étendue de cette responsabilité dans la section qui suit, consacrée à l'introduction des règles internationales en droit fluvial interne.

³⁶ La notion de faute inexcusable a été introduite dans plusieurs conventions internationales de droit maritime. La convention de 1976 sur les limitations de responsabilité énonce dans son article 4 « (...) fait ou omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ». pour plus de développement sur la notion en droit maritime voir, Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL « Traité de droit maritime », LGDJ, 2006, p. 283.

Section 2. L'introduction des règles internationales en droit fluvial rhénan :

Le transport par voie de navigation intérieure a longtemps souffert de disparités législatives. Les législations internes soumettaient ce transport soit au régime maritimiste soit au régime des transports terrestres. Cela a eu pour conséquence de rendre les transports transfrontaliers très complexes. Seul le transport rhénan bénéficiait d'une unicité de régime et d'une sécurité juridique des opérateurs.

Afin de résoudre le problème, il fallait mettre au point un régime juridique international propre à ce mode de transport notamment en matière de responsabilité du transporteur (§1) et de l'armateur fluvial (§2).

§1. La responsabilité du transporteur international de marchandises par voie fluviale :

L'article 1 du connaissement CFNR stipule « l'expédition des marchandises s'effectue conformément aux conditions fixées par la CMNI, en l'absence de dispositions de cette Convention par les lois et règlements sur la navigation intérieure pour le Rhin et le droit français ainsi qu'aux clauses et conditions énumérées ci-après ».

Le nouveau connaissement rhénan fait expressément référence à la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure adoptée le 3 octobre 2000. Cette convention a été établie sous l'égide de l'Institut pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et met fin à la complexité juridique régnant dans ce mode de transport.

C'est la première Convention internationale consacrée à la définition des obligations contractuelles de chaque partie et surtout à la définition des cas de mise en cause de la responsabilité du transporteur (B) ainsi que des cas d'exonération de ce dernier (C). Avant de traiter ces sujets, il nous faut au préalable délimiter son champ d'application (A).

A) Le champ d'application de la CMNI : les contrats de transport fluviaux internationaux.

Le champ d'application est fixé à l'article 1 §1 qui dispose que la Convention est applicable aux contrats de transport de marchandises par voie fluviale « *selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux Etats différents dont au moins l'un est un Etats Partie à la présente Convention* ».

La CMNI s'applique donc exclusivement aux transports fluviaux internationaux et exclut les transports internes ou encore le cabotage. Cela signifie également qu'elle ne s'applique pas en principe au contrat de commission. A charge pour le commissionnaire de soumettre volontairement, avec l'accord du donneur d'ordre, le contrat de transport au régime de la CMNI.

Par ailleurs, les critères de rattachement habituels, le pavillon, le lieu d'immatriculation ou le port d'attache, la nationalité, le domicile, la résidence ou le siège social des parties ne sont pas les critères de rattachement de la CMNI (**article 2§3**)³⁷. Le seul critère de rattachement est celui d'un Etat partie à la convention.

De plus, la CMNI prévoit dans ses **articles 30 et 31** la possibilité pour les Etats Contractants d'exclure certaines voies navigables nationales, non soumises à un régime international ou bien d'étendre l'application des dispositions de la CMNI aux transports internes.

A ce jour, l'Allemagne et le Royaume des pays Bas ont décidé d'étendre l'application de la CMNI à l'ensemble de ses voies navigables. De même la Suisse l'a déclaré applicable entre Bâle et Rheinfelden et le Luxembourg aux parties navigables de la Sûre.

La CMNI prévoit en outre que dans le cas d'un transport fluvio-maritime, ses dispositions sont applicables à la condition qu'un connaissance maritime n'ait pas été émis ou que la distance à parcourir en mer ne soit pas supérieure à celle des

³⁷ Christian HÜBNER, cours de droit des contrats de transport fluvial, 2009.

eaux intérieures (**article 2 §2**). La CMNI ne reprend donc pas la distinction de la CMR entre dommage localisé ou non localisé, elle fait prévaloir les règles de droit maritime. Ainsi, un transporteur fluvial, en cas de dommage survenu durant le transport, sera soumis aux régime de responsabilité des transporteurs maritimes dès lors qu'un connaissement a été émis ou que la distance maritime est supérieure.

En ce qui concerne, les contrats de transports qui ne sont pas soumis à la CMNI (les transports qui ne rentrent pas dans son champ d'application ou encore les transports exclus du fait d'une absence de ratification des pays desservis), ils seront soumis, en cas de litige, aux règles de droit international privé³⁸.

En matière de responsabilité du transporteur cette convention s'inspire largement des principes contenus dans la Convention de Genève relative au contrat de transport de marchandises par route dite CMR, mais aussi de certains principes de droit maritime (Convention de Bruxelles du 25 août 1924 et Convention de Hambourg du 31 mars 1978). Pour autant et contrairement à ces dernières, la CMNI n'établit pas clairement si ses dispositions sont impératives ou supplétives. On sait que la CMR poser clairement dans ses articles 1 et 43 qu'elle est impérative vis-à-vis des Etats (qui ne peuvent y apporter aucune modification ni aménagement) et vis-à-vis des parties (qui ne peuvent prévoir des clauses dérogeant aux dispositions de la CMR dans leur contrat).

³⁸ Le règlement Rome I au du 17 juin 2008 relatif à la loi applicable aux obligations contractuelles prévoit qu'en matière de transport de marchandises, le contrat est en principe régi par la loi choisie par les parties (loi d'autonomie) et à défaut de choix, c'est la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle qui s'appliquera, à condition que le lieu de résidence corresponde au lieu de chargement ou de livraison ou encore le lieu de résidence habituelle de l'expéditeur. A défaut, c'est la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu par les parties.

B) La responsabilité du transporteur fluvial prévue par la CMNI : un texte inspiré des conventions internationales abouties.

L'article 16.1 de la CMNI pose le principe de la présomption de responsabilité du transporteur fluvial international en ces termes :

« Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes et dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de 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 ».

Ce principe est aussi posé de la même manière à l'article 5§1 de la Convention de **Hambourg** et il est sans rappeler la formulation de l'article 17.2 de la **CMR**.

La responsabilité s'axe autour de trois principes classiques. D'abord, le principe d'une responsabilité de plein droit, ensuite une responsabilité limitée et enfin, des causes précises d'exonération sont prévues.

La responsabilité ne peut être invoquée que lorsque le dommage s'est produit durant la période où la marchandise était sous la garde du transporteur. En l'absence d'indication contraire dans le contrat, la prise en charge de la marchandise par le transporteur se fait à bord du bateau. Les parties peuvent toutefois prévoir une durée plus longue de prise en charge. La marchandise peut être remise au transporteur avant le chargement et récupérée après le déchargement. Dans ce cas, si un dommage survient durant ce laps de temps, la CMNI renvoi à la loi applicable au contrat de transport pour déterminer la responsabilité du transporteur (**article 16§2**).

La CMNI étend la responsabilité du transporteur aux actes et omissions des préposés et mandataires auxquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport. Elle prévoit également une extension de cette responsabilité aux actes ou omission des substitués et des préposés ou mandataires de ce dernier. Parallèlement, les

préposés et mandataires du transporteur peuvent se prévaloir des mêmes exonérations et limitations de responsabilité que le transporteur.

La CMNI, contrairement à la BinnSchG, pose clairement le principe de responsabilité du commettant du fait de ses préposés et permet ainsi d'éviter la prolifération de clauses d'irresponsabilité telle que celles rencontrées dans les connaissements rhénans.

Cependant, la CMNI ne précise pas si la responsabilité du transporteur ne fait l'objet des seuls préjudices matériels ou immatériels (perte de bénéfice, immobilisations diverses, annulation d'un marché...)

Si l'on se réfère à la CMR dont s'inspire la CMNI, on peut penser que le transporteur n'est tenu que du préjudice matériel. L'ayant droit ne peut pas réclamer la réparation d'un préjudice commercial sauf en cas de retard (**article 23 §4**).

Par contre, la généralité des termes employés par la CMNI et l'absence de mentions excluant l'indemnisation des dommages immatériels, pourrait laisser penser que le transporteur répond de tous les éléments du préjudice.

M. C. Hübner³⁹, estime que la responsabilité du transporteur ne peut faire l'objet que des préjudices matériels. Il s'appuie sur l'**article 19** qui prévoit qu'en cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité due est égale à la valeur de la marchandise au lieu et jour de la livraison. Et en cas de perte partielle ou de dommage subie par la marchandise l'indemnité équivaut à la perte de valeur. Enfin, en cas de retard ayant causé un préjudice à l'ayant droit, la CMNI prévoit que le transporteur devra indemniser ce préjudice.

Un autre auteur, M. Tilche⁴⁰, relève qu'a priori la CMNI exclut « l'immatériel », mais que cette analyse n'est pas forcément évidente.

L'interprétation de l'article 19 de la Convention et sa similitude avec la CMR nous amène à rejoindre M. Hübner dans son interprétation.

On peut remarquer que certaines dispositions de la CMNI mériteraient davantage de précisions. Il est en effet important de savoir si toutes ses dispositions s'imposent aux parties ou si des clauses dérogatoires peuvent être prévues dans les

³⁹ Christian HÜBNER, « *la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure* », DMF 2000, p. 972.

⁴⁰ M. TILCHE, « *Quelle indemnisation ?* », BTL 2005, p. 613.

contrats. La question se pose également de savoir qu'elle est l'étendue de l'indemnisation due par le transporteur.

Ces questions se posent d'autant plus que, comme nous le verrons, elle prévoit expressément que les limitations de responsabilité qu'elle fixe sont impératives.

C) Les causes d'exonération prévues par la CMNI :

A l'instar du transporteur international maritime et du transporteur international routier, le transporteur international fluvial de marchandises a une obligation de résultat. Néanmoins, il peut s'exonérer en démontrant que « le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier » (**Article 18.1**).

Cette formule est parfaitement similaire à de l'article 17.2 de la CMR. Il est admis, en droit routier, qu'elle correspond à la notion de force majeure et la charge de la preuve des « circonstances » et de leur lien avec le dommage incombe exclusivement au transporteur et la conduite du transporteur est appréciée in abstracto.

Suivant le schéma de la CMR, la CMNI privilégie le transporteur quant à la preuve en contre partie de sa responsabilité de plein droit. La CMNI énumère sept cas d'exonérations du transporteur à l'article 18. Lorsqu'il invoque l'un de ces cas, il bénéficie de la présomption que le dommage avait pour origine l'évènement en question. S'opère alors un renversement de la charge de la preuve sur l'ayant droit de la marchandise qui devra prouver que le dommage ne provient pas des circonstances invoquées.

Les cas exceptés sont pour l'essentiel des évènements liés aux obligations de l'expéditeur ou du destinataire. C'est le cas par exemple des opérations de chargement et de déchargement, du conditionnement des marchandises, la nature des marchandises et le transport d'animaux vivants.

La CMNI prévoit également le cas du transport en pontée ou en cales ouvertes. Comme en droit maritime, le transporteur a la possibilité de stipuler une

clause de non responsabilité, dès lors que l'expéditeur en a été informé et a donné son accord ou si cela correspond aux usages.

Par ailleurs, la CMNI admet la possibilité d'insérer au contrat trois types de clauses exonératoires qui viennent s'ajouter aux cas d'exonération particuliers décrits précédemment. Elle offre une opportunité aux parties de stipuler des clauses dérogatoires au régime d'exonération décrit précédemment. Mais, contrairement à la BinnSchG, la Convention encadre la liberté des parties en limitant leur choix à seulement trois clauses supplémentaires. Les parties peuvent prévoir que le transporteur est exonéré de toute responsabilité pour les dommages dus à une faute nautique, un incendie ou à la défectuosité du bateau.

L'article 25.2 a) vise la faute nautique en ces termes :

« Le transporteur ne répond pas des préjudices causés par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou d'un pousseur ou d'un remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage »

La CMNI permet donc la stipulation d'une clause de non responsabilité pour faute nautique et elle lui accorde un champ d'application relativement large. En effet, en plus des actions ou omissions du conducteur ou du pilote, elle vise les actes de toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur.

La seule condition devant être remplie par le transporteur est de doter son bateau d'un équipage répondant aux exigences réglementaires en vigueur.

Il faut rappeler que l'exonération pour faute nautique pose énormément de difficultés que cela soit en droit maritime ou droit de la navigation intérieure.

La question de l'exonération du transporteur pour les pertes ou dommages imputables à une faute nautique du capitaine, du pilote ou des membres de l'équipage a fait l'objet de désaccords entre différents Etats qui ont été d'ailleurs à l'origine de plusieurs interruptions des travaux d'harmonisation en matière fluviale.

Tenant compte de l'opposition irréductible entre partisans et adversaires de l'exonération pour faute nautique, la CMNI a opté pour une position consensuelle en laissant la possibilité aux Etats partisans d'une telle exonération, la possibilité de déclarer à tout moment qu'elle s'applique au transport effectué au départ et à destination d'un port de leur territoire ou sur le territoire d'un autre Etat ayant fait la même déclaration.

Par contre la CMNI prévoit que l'exonération pour faute nautique ne peut être invoquée en cas de faute inexcusable de l'intervenant (préposé ou non). La définition de la faute inexcusable est définie comme en droit maritime, c'est « *intention de provoquer le dommage ou un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ».

La seconde clause pouvant être prévue par les parties est l'exonération pour incendie (feu ou explosion) à bord du bateau. Pour que cette clause puisse s'appliquer, le sinistre ne doit pas provenir d'une faute du transporteur ou de ses préposés et substitués ou encore d'une défectuosité du bateau.

Enfin, la dernière cause conventionnelle d'exonération est la défectuosité du bateau. Le transporteur devra prouver qu'elle existait antérieurement au voyage et qu'elle n'a pu être décelée avant le commencement du voyage en dépit de sa due diligence.

Bien que les termes de droit maritime « vice caché » ou « innavigabilité » ne soient pas utilisés, on peut y voir une ressemblance à travers la notion de « due diligence ».

On peut donc s'inspirer du droit maritime pour l'interprétation de cette notion.

Cette expression a été utilisée pour la première fois dans le Harter Act américain et elle signifiait « *la diligence due par un bon professionnel*⁴¹ ». En droit maritime français, la loi de 1966 parle seulement de « diligence » mais en matière de vice caché du navire elle vise « l'examen vigilant ». La due diligence est interprétée par les tribunaux comme l'examen vigilant que doit tout professionnel compétent à ses co-contractants.

⁴¹ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, "Traité de droit maritime", op. cit. p. 639.

Le transporteur devra apporter la preuve de sa *due diligence* à assurer la navigabilité de son bateau au même temps qu'il démontre que le dommage résulte de la défectuosité du bateau.

En matière d'exonération de responsabilité, la CMNI a le mérite de fixer un cadre précis. Elle prévoit des cas précis d'exonération et laisse la possibilité aux parties d'en prévoir d'autres. Cependant, contrairement à la BinnSchG, cette liberté des parties est extrêmement encadrée et évite ainsi de donner lieu à des dérives contractuelles qui se sont traduites, en droit interne rhénan, par des clauses d'irresponsabilité totale du transporteur allant jusqu'à vider le contrat de sa cause. D'ailleurs, la CMNI va jusqu'à fixer expressément l'étendue de l'indemnisation due par le transporteur en cas de dommage en prévoyant des plafonds de limitation impératifs.

D) Les plafonds de limitations prévus par la CMNI, des limitations impératives :

La CMNI prévoit une limitation exprimée en droit de tirage spécial (DTS)⁴². **L'article 28** de la Convention prévoit que le cours du TS à prendre en compte est celui de la date du jugement ou de la date adoptée d'un commun accord par les parties. Elle prévoit également un dispositif de révision des montants des limites et un changement de l'unité de compte est possible à la demande d'un quart au moins des Etats parties.

Le transporteur bénéficie d'une double limite alternative par kilogrammes ou par unité de marchandises perdues ou endommagées. Mais, c'est le montant le plus élevé donc le plus favorable à l'intérêt marchandises, qui s'appliquera.

Ces montants sont fixés à 666,67 DTS pour chaque colis ou autre unité perdue ou endommagée et 2 DTS pour chaque kilogramme du poids, de marchandises perdues ou endommagées, mentionné dans le document de transport.

⁴² DTS: monnaie internationale fictive, déterminée à partir d'un panier de monnaies nationales (dollar US, euro, yen et livre sterling). Elle fait l'objet d'un cours quasi quotidien.

Les limitations ainsi fixées sont impératives. Les parties ne peuvent pas prévoir des limites inférieures, elles ne peuvent fixer que des limites supérieures (**article 20.4**). Contrairement à la BinnSchG, les parties n'ont plus la possibilité de prévoir les montants d'indemnisation.

Signe de modernité et d'originalité, cette convention prévoit en outre des limitations spécifiques au transport en conteneur. Ainsi, en l'absence de précision sur le document de transport quant aux colis ou unités de chargement réunis dans le conteneur, la limitation par colis est fixée à 15000 DTS pour le conteneur sans les marchandises, auxquels s'ajoutent 25 000 DTS pour les marchandises.

En ce qui concerne, l'indemnisation des préjudices causés par un retard de livraison, il est prévu un plafond égal au montant du fret. Et en cas de cumul avec une perte totale de la marchandise, l'indemnisation ne pourra dépasser les limites précédentes.

Ces limitations sont écartées dès lors qu'une déclaration de la valeur réelle de la marchandise a été mentionnée sur les documents de transport. A condition que cette déclaration n'ait pas été réfutée par le transporteur. Le transporteur ne peut pas refuser le principe de cette déclaration, il peut seulement en contester le contenu. Notons que cette déclaration n'est pas assimilable à la déclaration de valeur ou à la déclaration d'intérêt spécial dès lors qu'elle ne donne pas droit à une rémunération supplémentaire ou à l'accord du transporteur⁴³.

Comme en droit maritime ou aérien, la convention prévoit qu'en cas de faute inexcusable ou dolosive commise par le transporteur ou son substitué ou encore par leurs préposés ou mandataires, ils ne peuvent invoquer le bénéfice des limitations.

S'inspirant des règles de droit maritime et de droit routier, la CMNI instaure ainsi un régime juridique unifié et cohérent de responsabilité du transporteur fluvial. Elle a en plus le mérite de tenir compte des évolutions de ce mode de transport et de ses impératifs de compétitivité. Pour cela, elle vient préciser certaines notions de

⁴³ Lamy transport, Tome II, 2007, p. 43.

droit fluvial et tente d'instaurer une relation plus équilibrée entre transporteur et chargeur, équilibre qui manquait dans la loi de 1895.

Pour être complète cette unification et cette modernisation du droit fluvial doit aussi tenir compte de la responsabilité du propriétaire de bateau. Ainsi, la CMNI dispose à l'**article 27** qu'elle ne fait pas obstacle à l'application des dispositions de conventions internationales ou de droit interne concernant la limitation de responsabilité des propriétaires de bateaux ou de navires.

La limitation de responsabilité du transporteur s'intègre plus généralement dans la limitation de responsabilité du propriétaire de bateau, c'est pour cette raison que nous allons étudier les dispositions de la Convention de Strasbourg du 4 novembre 1988 relative à cette dernière responsabilité. Cette étude est d'autant plus importante qu'elle est l'élément centrale de différenciation du régime Français et Allemand sur le Rhin. En effet, n'ayant pas ratifié cette convention, alors même que l'Allemagne l'a intégré dans son système juridique interne, il existe aujourd'hui deux régimes applicables sur le Rhin, celui de la réforme allemande de 1998 et celui de la BinnSchG maintenu par la France.

§ 2. L'avènement d'un système forfaitaire de limitation de responsabilité du propriétaire de bateau de navigation intérieure :

Il a été admis que le système de limitation de la responsabilité du propriétaire de navire, prévu par la **Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957**, pouvait être repris, avec les adaptations nécessaires, en droit rhénan.

Le système de 1957 reprenait le système de limitation britannique.

Contrairement au système français d'abandon du navire, le Royaume Uni a institué dès 1845 la possibilité pour l'armateur de limiter sa responsabilité en constituant un fonds de limitation dont la valeur devait correspondre au tonnage du navire⁴⁴.

⁴⁴ Walter MULLER « *International Encyclopedia of Comparative Law* », Chapitre 5 "Inland Navigation", Volume XII, p.55.

Voir aussi, Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL "Traité de droit maritime", op. cit, p. 263.

Ce système a ensuite été repris lors de l'élaboration de la **Convention relative à la limitation de la responsabilité du propriétaire de bateaux de navigation intérieure (CLN), signée le 1^{er} mars 1973 à Genève**. Cependant, cette convention n'est jamais entrée en vigueur. Les difficultés rencontrées en droit maritime ayant ressurgies en droit fluvial.

Le système anglais avait également été repris par la Convention de 1976 « relative à la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes » dite LLMC⁴⁵ qui a reçu un nombre important de ratification dont celui de la France ; l'Allemagne, Pays Bas, Suisse et la Belgique.

Cette convention prévoit dans son article 15 §2 a) la possibilité pour les Etats Parties d'adapter ses dispositions à la navigation intérieure. C'est ce qu'ont fait la Belgique⁴⁶ et la Suisse⁴⁷ qui ont étendu le système la Convention de 1976 à la navigation intérieure tout en adaptant les montants de limitation. Ces deux Etats ainsi que les Pays Bas estiment en effet qu'une harmonisation des réglementations maritimes et fluviales est nécessaire.

Les différentes méthodes de limitations de responsabilité en matière maritime se retrouvent en matière fluviale, non seulement dans les Etats qui ont des législations fluviale et maritime distinctes, mais aussi dans les Etats disposant d'une législation spécifique au transport fluvial, adaptée au modèle maritime pour des besoins d'unification. Le résultat de cette adaptation en matière de responsabilité du propriétaire de bateau est la Convention de Strasbourg de 1988 dite CLNI. En effet, la CLNI a repris ces dispositions dans le but de créer un système uniforme entre le maritime et la navigation intérieure. Seule la créance relative aux dommages résultant d'une pollution a été omise car il n'existe pas de similitude entre les deux modes de transport, c'est pour cela qu'en matière de pollution la CLNI prévoit la possibilité pour les Etats d'émettre des réserves à l'application de ses dispositions.

⁴⁵ LLMC : Limitation of Liability For Maritime Claims.

⁴⁶ La Belgique a introduit les articles 1 à 15 de la convention de 1976 dans sa législation interne par un décret du 27 novembre 1989. Ce décret royal a fixé des seuils inférieurs de limitation que ceux prévus dans la Convention afin de ne pas accabler les propriétaires de bateau.

⁴⁷ Après la ratification de la convention LLMC en 1987, les articles 1 à 14 ont été introduits dans le Code maritime Suisse.

Pour mieux appréhender les enjeux posés par la CLNI en matière de responsabilité, il nous faut au préalable traiter de son champ d'application qui est restreint (A) avant d'aborder les limitations de responsabilités posées par la Convention, des montants encore aujourd'hui très discutés (B).

A) Un champ d'application restreint:

A l'origine, la CLNI est destinée à la navigation rhénane et mosellane. L'article 15 prévoit que la Convention s'applique :

« Lorsqu'au moment de l'évènement donnant naissance aux créances :

- a) le bateau a navigué sur l'une des voies d'eau soumises au régime de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ou à celui de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle, ou*
- b) des services d'assistance ou de sauvetage ont été 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 les cargaisons d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs »*

La CLNI s'applique donc à partir du moment où un dommage survient sur une voie d'eau rhénane ou mosellane. La Convention prévoit toute de même la possibilité d'étendre son champ d'application en dehors des seules voies d'eau rhénanes. Elle offre en effet la possibilité aux Etats de l'appliquer à leurs voies d'eau nationales⁴⁸ (L'Allemagne, la Suisse⁴⁹ et les Pays Bas ont fait usage de cette possibilité). Par ailleurs, la Convention se veut un modèle d'unification du système de responsabilité du propriétaire de bateau et par conséquent envisage la possibilité d'une adhésion des autres Etats européens et notamment danubiens ;

⁴⁸ Article 15 §2 de la CLNI.

⁴⁹ En Suisse, la CLNI est applicable sur la partie Bâle à Rheinfelden.

A ce jour la CLNI a été adoptée par 6 Etats dont la France mais elle n'a été ratifiée que par l'Allemagne, la Confédération Helvétique, le Luxembourg et les Pays-Bas. Le nombre restreint de ratification reflète le désaccord des Etats quant au principe même de limiter la responsabilité de l'armateur fluvial, alors même que cette limitation de responsabilité se justifie tant par les risques de la navigation qu'affronte le propriétaire de bateau que par le caractère d'intérêt général de son activité⁵⁰.

B) La limitation de responsabilité du propriétaire de bateau fixée par la CLNI, une limitation forfaitaire :

La CLNI retient une limitation forfaitaire de responsabilité. Celle-ci peut être limitée à la somme correspondant au tonnage et à la puissance du bateau.

Tout comme la Convention de 1976 dont elle s'est inspirée, la CLNI ne vise que la limitation de responsabilité pour les créances liées au bateau ou à son exploitation et ce, que le fondement soit délictuel ou contractuel.

La Convention énumère un certain nombre de créances soumises à la limitation⁵¹, et écarte certaines créances de son champ d'application⁵². De plus, elle laisse la possibilité aux Etats d'exclure les créances pour changement physique de la qualité de l'eau, les créances nées du transport de matière dangereuses, celles du fait du renflouement, destruction d'épaves ou encore la navigation de plaisance⁵³.

La Convention ouvre le droit à la limitation aux « propriétaire de bateaux », aux assistants et les assureurs couvrant la responsabilité à l'égard des créances soumises à la limitation. La similitude avec la Convention de 1976 est flagrante.

⁵⁰ La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 dispose dans son article 1 : « *Le système de transports intérieurs (...) concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire ainsi qu'à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.* »

⁵¹ L'article 2 de la CLNI prévoit que les sont soumises à la limitation, quelque soit le fondement de la responsabilité six types de créances dès lors qu'elles sont liées à l'exploitation du bateau.

⁵² Article 3 de la CLNI exclut de la limitation: les créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune, créances pour dommage nucléaire, créances de l'équipage

⁵³ Article 18 CLNI.

La notion de propriétaire avait été appréhendée de la même manière par la Convention de 1957 qui avait étendu le bénéfice de la limitation à tous ceux qui ont la responsabilité de l'exploitation du navire⁵⁴, notion reprise ensuite par la Convention de 1976⁵⁵.

En matière rhénane la CLNI a le mérite de donner une définition plus précise du « propriétaire de bateau » que celle qui a été donnée par la BinnSchG. En effet, elle étend la notion au locataire, à l'affrèteur et à l'armateur gérant d'un bateau⁵⁶. Ainsi, l'affrèteur au voyage, à temps ou bien même l'affrèteur d'espace peuvent bénéficier des limitations fixées dans la Convention.

De son côté la BinnSchG donne une définition très large de propriétaire, elle y assimile l'exploitant du bateau qui dirige lui-même le bateau ou le confie à un capitaine⁵⁷.

Enfin, contrairement à la BinnSchG qui écarte le bénéfice de la limitation qu'en cas de faute personnelle de l'armement, la CLNI introduit la notion de faute inexcusable ou intentionnelle. **L'article 4** définit cette notion comme en droit maritime et en droit aérien :

« (...) fait ou omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

Par ailleurs, la CLNI distingue trois types de limitations selon le type de créances :

- limitation à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles
- limitation pour les autres créances
- limitation pour les créances de passagers qui est calculé en fonction du nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter.

Comme cela a été le cas en droit aérien ou encore en droit maritime, il existe en matière de limitation de responsabilité du propriétaire de bateau en navigation

⁵⁴ BONASSIES et SCAPEL « Traité de droit maritime », op. cit. p. 276.

⁵⁵ La Convention de 1976 énonce : le propriétaire de navire désigne : le propriétaire, l'affrèteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer »

⁵⁶ Article 1 §1

⁵⁷ Cours du professeur Christian HÜBNER.

intérieur un débat sur les créances de passagers notamment en cas de lésions corporels ou en cas de mort. Il existe en effet une certaine sensibilité sociétale pour les accidents causés aux personnes et les montants de 1988 semblent aujourd'hui dérisoires pour certains Etats.

En matière aérienne, les montants de limitation ont été progressivement augmentés avant qu'il soit décidé de les supprimer. La Convention de Montréal de 1999 instaurant une responsabilité illimitée du transporteur aérien pour les dommages excédant 100 000 DTS.

En matière maritime les montants ont été également augmentés par le Protocole d'Athènes.

Rappelons tout d même que dans ses deux matières, l'augmentation des montants était notamment motivée par la volonté d'attirer une ratification des Etats-Unis puisque le transport mondial de passagers est assuré principalement par des transporteurs américains. Une telle motivation ne semble cependant pas être celle de la CLNI. En matière fluviale la plupart des Etats, dont la France, estiment que les montants fixés dans la CLNI pour les créances passagers sont trop bas. De leur côté par contre, les assureurs et les P&I Clubs estiment qu'ils ne pourraient garantir des montants plus élevés.

En plus du débat concernant le montant de responsabilité, il existe un autre qui concerne cette fois l'action directe.

La CLNI contrairement au Protocole d'Athènes de 2002, en droit maritime, ne pose pas de principe d'une action directe de la victime contre l'assureur de responsabilité du propriétaire de bateau.

En matière fluviale ce sont principalement les P&I Clubs qui garantissent la responsabilité civile de l'armateur fluvial. Ceux-ci prévoient dans leurs règles, la clause « pay to be paid » qui signifie que le Club n'indemniserait l'assuré qu'une fois qu'il aura indemnisé lui-même la victime du dommage. Or, même si certaines législations ignorent ce principe d'action directe, en droit français des assurances il s'agit d'une disposition d'ordre public. Ainsi, la règle « pay to be paid » ne peut être stipulée dans un contrat d'assurance en France. D'où la crainte des P&I de voir une croissance des recours à leur encontre. Crainte par ailleurs accrue par le développement du droit de la consommation et une tendance jurisprudentielle,

notamment française, à écarter l'avantage des armateurs quant à la limitation de leur responsabilité.

Tout le problème qui se pose aujourd'hui en matière fluviale, réside dans la nécessité de garantir aux victimes une réparation satisfaisante et au même temps acceptable pour les armateurs et leurs assureurs. Par contre l'idée de fixer des plafonds de responsabilité est reçue favorablement par ces derniers. Cela leur permet d'évaluer avec certitude l'ampleur des risques à garantir en cas de survenance d'un dommage, sachant en plus que la CLNI prévoit la possibilité de constituer un fonds de limitation dont le montant sera affecté à l'indemnisation des victimes.

La constitution d'un fonds de limitation a pour avantage de libérer le navire d'une saisie ou encore d'éviter que chaque créancier agisse contre le propriétaire. De plus, les créanciers ne pourront exercer aucun droit sur un autre bien du propriétaire.

Le fonds peut être augmenté par des taux d'intérêt entre la date de constitution du fonds à la date de survenance de l'événement. Le taux d'intérêt est fixé en fonction de la loi interne de l'Etat de constitution du fonds. En effet, la CLNI renvoi à la juridiction de l'Etat de constitution du fonds en ce qui concerne les questions de procédure et précise que la constitution d'un fonds dans une juridiction de l'un des Etats contractants prévaut également à l'égard des juridictions des autres Etats contractants.

Sur cette question, il faut relever la problématique de l'exception de litispendance. Dans l'éventualité où un créancier décide de saisir une autre juridiction que celle dans laquelle le fonds a été constitué, est-ce que cette dernière juridiction doit surseoir à statuer, est-ce une situation de litispendance ?

La litispendance européenne est réglée par l'article 27-1 du règlement n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000 qui prévoit que les demandes ayant le même objet et la même cause et qui sont formées entre les mêmes parties devant les juridictions d'Etats membres différents, la juridiction saisie en second lieu sursoit d'office à statuer jusqu'à ce que la compétence du tribunal saisi soit établie.

La CJCE en a donné une interprétation dans un arrêt du 14 octobre 2004, *affaire Maersk Olie & Gas*⁵⁸. Des dégâts avaient été causés par un chalutier sur un oléoduc et un gazoduc en mer du Nord. L'entreprise Maersk, qui avait immergé ces structures a informé les armateurs qu'elle entendait mettre en jeu leur responsabilité. Les armateurs décidèrent alors de constituer un fonds de limitation devant une juridiction néerlandaise. Maersk décide d'attaquer cette décision sur le fondement de l'exception d'incompétence en invoquant les articles 2⁵⁹ et 6 bis⁶⁰ de la Convention de Bruxelles mais l'argument a été rejeté. Parallèlement Maersk a saisi une juridiction danoise d'une action en responsabilité contre les armateurs.

La Cour a estimé que les conditions relatives à l'identité d'objet et de la cause n'étaient pas remplies. L'objet est différent puisque l'action devant le juge néerlandais vise à la création d'un fonds limitatif de responsabilité tandis que l'action devant le juge danois est une action en responsabilité.

La CJCE avait donné une définition de la notion de cause dans *l'arrêt Tatry* du 6 décembre 1994, comme comprenant les faits et la règle juridique invoqués comme fondements de la demande. En l'espèce, il s'agissait du droit de la responsabilité extracontractuelle et dans un autre cas de la convention internationale de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Ainsi, on pourrait transposer ce raisonnement dans l'hypothèse où un propriétaire de bateau en navigation intérieur constitue un fonds de limitation dans un Etat contractant de la CLNI et que l'un des créanciers décide de saisir la juridiction d'un autre Etat, il semblerait qu'il n'y aurait pas litispendance.

⁵⁸ Laurence IDOT, « *litispendance* » CJCE 14 octobre 2004, aff. C-39/02, *Maersk Olie & Gas*, *Revue Europe* n° 12, décembre 2004, commentaire 435.

⁵⁹ L'article 2 de la Convention de Bruxelles dispose : « *sous réserve des dispositions de la présente convention, les personnes domiciliées sur le territoire d'un État contractant sont atraites, quelle que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet État. Les personnes qui ne possèdent pas la nationalité de l'État dans lequel elles sont domiciliées y sont soumises aux règles de compétence applicables aux nationaux* »

⁶⁰ L'article 6 bis de la Convention de Bruxelles dispose : « *lorsque, en vertu de la présente convention, un tribunal d'un Etat contractant est compétent pour connaître des actions en responsabilité du fait de l'utilisation ou de l'exploitation d'un navire, ce tribunal ou tout autre que lui substitue la loi interne de cet Etat connaît aussi des demandes relatives à la limitation de cette responsabilité* ».

Le régime de responsabilité du propriétaire de bateau diffère à plusieurs égards de celui prévu par la BinnSchG. Alors que la loi locale instaure une limitation de responsabilité du propriétaire de bateau à la fortune fluviale, la CLNI instaure un système moderne qui est le système de fonds de limitation. La CLNI a par ailleurs, le mérite de préciser ce régime de responsabilité et d'établir des dispositions qui tiennent compte des droits des créanciers mais également de l'intérêt de l'armement à protéger son patrimoine personnel.

A l'échelle européenne, la CLNI instaurerait également une sécurité juridique quant à la limitation de responsabilité des opérateurs de tous les bassins européens.

Malgré ces avantages, la CLNI peine encore à attirer les ratifications de certains Etats et notamment celle de la France. La réticence des Etats concerne essentiellement les montants de limitation jugés trop bas, notamment pour les créances passagers. Pour répondre à ces attentes un protocole additionnel à la CLNI est actuellement en discussion.

Parallèlement à cette nécessité d'harmonisation, se pose à plus court terme, la nécessité de rétablir l'unicité du régime rhénan. L'introduction des dispositions de la CLNI en droit interne allemand et l'absence de ratification de celle-ci par la France a pour conséquence de mettre fin à l'unicité du régime juridique sur le Rhin. Le champ d'application des dispositions de la BinnSchG relatives à la responsabilité du propriétaire de bateau se trouve aujourd'hui réduit aux transports effectués sur la rive française du Rhin, à savoir les transports entre Strasbourg et Huningue.

CONCLUSION :

La loi du 15 juin 1895 a longtemps eu le mérite d'être un texte adapté aux conditions particulières de la navigation fluviale. La solution jadis retenue par le législateur allemand avait l'avantage de prévoir pour la première fois un régime spécifique au transport par voie de navigation intérieure.

Par ailleurs, la BinnSchG appliquée depuis plus d'un siècle parait, dans l'ensemble donner satisfaction aux professionnels. Ces derniers, ont toujours considéré ce texte comme suffisant, dans la mesure où ses dispositions sont supplétives de volonté et consacrent une liberté d'exercice de leur activité.

Cependant, les conditions économiques et techniques de la navigation fluviale ont bien évolué depuis l'adoption de la BinnSchG. De plus, la conception libérale de cette loi a eu pour conséquence de voir fleurir un nombre considérable de clauses écartant la responsabilité des transporteurs.

Par ailleurs, au niveau international s'est progressivement développée l'idée de la nécessité d'uniformiser le régime juridique du transport par voie de navigation intérieure. Les efforts d'uniformisation se sont axés principalement sur le contrat de transport de marchandises et sur la responsabilité du propriétaire de bateau et ont abouti à l'adoption de deux conventions internationales, la CMNI et la CLNI. Ces dernières offrent actuellement un cadre juridique tenant compte des évolutions du transport fluvial, certains Etats profitant de cette opportunité ont, en plus de ratifier ces conventions, ont introduit certaines de leurs dispositions dans leur droit interne. C'est notamment le cas de l'Allemagne qui a élargi le champ d'application de la CLNI à ses voies d'eau nationales. Ainsi, l'Etat allemand a au même temps abrogé un certain nombre de dispositions de la loi de 1895, mettant un terme aux nombreuses critiques de cette loi.

Cette abrogation a d'une part, mis fin à la spécificité du régime juridique de la navigation intérieure, le législateur allemand ayant aligné ce mode de transport aux

transports terrestre et aérien. D'autre part, il a sonné le glas de l'unicité du régime juridique applicable à la navigation rhénane. En effet, l'absence de ratification française de la CLNI a pour conséquence de soumettre l'armateur fluvial et ses créanciers à un régime juridique qui diffère selon qu'ils soient du côté français ou du côté allemand du Rhin.

Pour rétablir l'unicité du système juridique sur le Rhin, deux options sont possibles.

La première consisterait en une ratification française de la CLNI. Cette ratification, en plus de rétablir l'unicité juridique rhénane, aurait pour avantage d'instaurer une sécurité juridique quant à la limitation de responsabilité des armateurs rhénans. Plus encore, si, à l'instar de la réforme allemande, la France consent à une introduction des dispositions de la CLNI dans son système fluvial interne, cette sécurité juridique serait étendue à l'ensemble des transports fluviaux européens.

Malgré ces avantages, l'introduction d'un système de limitation de responsabilité du propriétaire de bateau irait à l'encontre de la conception juridique française de la responsabilité de ce dernier.

La seconde option serait de tirer avantage de la dualité du droit fluvial français en entreprenant une profonde révision de la BinnSchG. Un tel projet est actuellement en cours et il a pour objectif de moderniser la loi de 1895 en tenant compte des évolutions techniques, économiques et juridiques du transport fluvial.

Ce projet consiste donc à intégrer les différentes conventions internationales touchant à la navigation fluviale et notamment la CMNI et la CLNI, et surtout à clarifier le régime de responsabilité du propriétaire de bateaux sur le Rhin.

Le projet aboutirait par conséquent à une codification des règles internationales, nationales et locales relatives à la navigation fluviale.

Une telle révision du droit local alsacien mosellan aurait pour avantage de rétablir l'unicité du régime juridique avec les bassins de navigation transfrontaliers.

TABLE DES ANNEXES

Annexe1 : Loi du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure (BINNENSCHIFFFAHRTSGESETZ)

Annexe 2 : Conditions d'expédition et de transport CFNR

Annexe3 : Connaissance Rhénan. CFNR

Annexe 4 : Convention de Budapest du 22 juin 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)

Annexe 5 : Convention de Strasbourg du 4 novembre 1988 relative à la limitation de responsabilité du propriétaire de bateau en navigation intérieure (CLNI).

ANNEXE 1 :

**Loi du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure
(BINNENSCHIFFFAHRTSGESETZ)**

ANNEXE 2 :

Conditions d'expédition et de transport CFNR

ANNEXE 3 :

Connaissance Rhéna. CFNR

ANNEXE 4 :

**Convention de Budapest du 22 juin 2001 relative au contrat de transport de
marchandises en navigation intérieure (CMNI)**

ANNEXE 5

Convention de Strasbourg du 4 novembre 1988 relative à la limitation de responsabilité du propriétaire de bateau en navigation intérieure (CLNI

BIBLIOGRAPHIE :

OUVRAGES GENERAUX

- Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, « Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre dans sa teneur du 20 novembre 1963 »
- Association Internationale pour la Sauvegarde des Intérêts Communs de la Navigation Intérieure Européenne et de l'Assurance et pour la Tenue d'un Registre des Bateaux Intérieurs en Europe, IVR, 2008.
- Les Actes du Rhin et de la Moselle, Editions de la Navigation du Rhin, 1966.
- Jurisclasseur Alsace Moselle.
- Code Fluvial Rhénan, loi su 15 juin 1895 en vigueur en Alsace et en Lorraine traduite par Ch. LYON-CAEN, Recueil Sirey, 1922.
- Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, « *Traité de Droit Maritime* », LGDJ, 2006.
- Lexique des termes juridiques et techniques, Lamy Transport, Tome 2, 2007.

THESES ET MONOGRAPHIES

- Santa PIERI, « *le cadre juridique du transport fluvial de marchandises en Europe : une indispensable uniformisation* », CDMT, 2002.
- Sébastien AUBERT, « *Le régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers et de leurs bagages* », CDMT, 2003.

ARTICLES DE DOCTRINE.

- Jean-Marie WOEHRING, « *Le Rhin : un modèle ?* », Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande, 2004.

- Christian HÜBNER, « *Le transport international par voie d'eau : lois applicables et régime uniforme* », Droit Maritime Français, n° 664, novembre 2005.
- Dominique MALECOT, « *l'Europe peut miser sur le fleuve !* », Bulletin des transports et de la logistique, 2000.
- Marie TILCHE, « *Fluvial, de grandes espérances* », Bulletin des transports et de la logistique, 2000.
- Christian HÜBNER, « *Convention de Budapest* », Bulletin des transports et de la logistique, 2000.
- Julie HA NGOC, « *Ratification de la Convention CMNI de Budapest* », Revue de Droit des Transports, n°3, avril 2007.
- Natalie GRANGE, « *Fluvial, quelle modernisation* », Bulletin des transports et de la logistique, 2002.
- Christian HÜBNER, « *Conditions de mise en jeu de la responsabilité de l'armateur fluvial selon la loi allemande de la navigation intérieure de 1895* », Droit Maritime Français, 2001.
- Christian HÜBNER, « *Navigation rhénane, mise en harmonie* », Bulletin des transports et de la logistique, 2009.
- Gérard AUCHTER, « *Le nouveau droit allemand des transports* », DMF, 1998.
- Gérard AUCHTER, « *Le nouveau droit allemand des transports* », Journal de la Marine Marchande, n°2039, 11 septembre 1998.
- Gérard AUCHTER, « *l'influence du droit maritime sur le droit fluvial international* », DMF, 1995
- Gérard AUCHTER, « *Réflexions sur le droit fluvial rhénan* », Droit Européen des Transports, 1984.
-

NOTES DE JURISPRUDENCE :

- Christian HÜBNER, obs. sous Cour d'appel de Paris, 22 novembre 2000, « *Bateau Bandol* », DMF, mai 2001,
- Laurence IDOT, note sous CJCE 14 octobre 2004, aff. C-39/02, Maersk Olie & Gas, Revue Europe, décembre 2004, commentaire 435.

SITE INTERNET :

- Observatoire de la navigation intérieure : www.europa.eu.int
- Commission Centrale pour la Navigation du Rhin : www.ccr-zkr.org.

TABLE DES MATIERES

Sommaire	6
Introduction	11

CHAPITRE I

LA RESPONSABILITE DE L'ARMEMENT RHENAN DE MARCHANDISES

SECTION 1. - LE PRINCIPE ET LE DOMAINE DE RESPONSABILITE DE L'ARMEMENT RHENAN	19
§ 1. - Le principe : une responsabilité de plein droit dont l'étendue est fixée conventionnellement	20
A. - <i>La responsabilité de plein droit du transporteur rhénan</i>	20
B. - <i>Les limitations de responsabilité du transporteur rhénan, des limitations conventionnelles</i>	22
§ 2. - La limitation de la responsabilité de l'armateur rhénan à la fortune fluviale	23
§ 3. - La responsabilité personnelle de l'armateur, une responsabilité relative à l'état et à la direction du bateau	27
A. - <i>L'état de navigabilité du bateau</i>	27
1. - <i>La notion d'innavigabilité</i>	28
2. - <i>La constatation de l'état de navigabilité du bateau rhénan</i>	29
B. - <i>La responsabilité de l'armateur du fait des instructions données au capitaine</i>	30
1. - <i>Les prérogatives du capitaine lors de l'expédition</i>	31
2. - <i>Les instructions fournies par l'armement au capitaine</i>	32
SECTION 2. - LES MOYENS DE CONSTATATION DES DOMMAGES POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR RHENAN	33
§ 1. - La force probante du connaissance	33
A. - <i>La consécration de la valeur probante du connaissance rhénan</i>	33
B. - <i>L'atténuation de la force probante du connaissance</i>	35
§ 2. - Les autres moyens de preuve du chargement	37
A. - <i>Le recours aux sociétés de contrôle</i>	37
B. - <i>Le recours à l'expertise avant le chargement</i>	38
SECTION 3. - LES DIFFERENTS CAS DE RESPONSABILITE RESULTANT DES OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	40
§ 1. - La responsabilité du transporteur pour manquants	40
A. - <i>La constatation des manquants</i>	40
1. - <i>La diminution est apparente</i>	41
2. - <i>La diminution est non apparente</i>	41
B. - <i>La charge des frais d'expertise</i>	42
C. - <i>Le cas particulier de la freinte de route</i>	43

§ 2. - La responsabilité pour avaries	43
A. - <i>La nécessité pour le transporteur d'émettre des réserves au départ</i>	44
B. - <i>Les exclusions de responsabilité pour certaines causes d'avarie</i>	46
§ 3. - La responsabilité du transporteur pour retard	48
A. - <i>La notion de retard</i>	49
B. - <i>Le retard indemnisable</i>	50

CHAPITRE II

L'EXONERATION DU TRANSPORTEUR RHENAN DE MARCHANDISES

SECTION 1. - LES CLAUSES LEGALES D'EXONERATION DU TRANSPORTEUR RHENAN	51
§ 1. - Le vice propre : l'exonération en raison de la nature particulière de la marchandise	51
A. - <i>Les marchandises sujette à la diminution de leur poids durant le transport</i>	52
B. - <i>Les marchandises impropres à supporter le transport</i>	53
§ 2. - L'exonération de responsabilité d transporteur du fait du cocontractant	55
A. - <i>Les déclarations incomplètes ou inexactes faites par le donneur d'ordre</i>	55
B. - <i>Le transport en pontée accepté par le donneur d'ordre</i>	58
C.- <i>Le conditionnement et la manutention effectués par l'expéditeur ou le destinataire</i>	59
1. - <i>Le chargement et le déchargement effectués par les intéressés à la marchandise</i>	59
2. - <i>L'absence ou la défectuosité de l'emballage</i>	60
§ 3. - La force majeure	62
A. - <i>La notion de force majeure en droit interne rhéna</i>	62
1. - <i>L'évènement extérieur aux parties</i>	63
2. - <i>L'imprévisibilité de l'évènement</i>	64
3.- <i>l'irrésistibilité de l'évènement</i>	64
B. - <i>Les évènements surmontables en contrepartie d'une rémunération plus onéreuse</i>	64
SECTION 2. - LES CAS D'EXONERATION CONVENTIONNELS	66
§ 1. - La clause de négligence ou négligence-clause	67
A. - <i>Enoncé de la négligence-clause</i>	67
B. - <i>Les faits couverts par la négligence-clause</i>	68
C.- <i>L'application de la négligence clause</i>	69
§ 2. - La clause d'irresponsabilité générale pour faute des préposés	70

CHAPITRE III

L'EVOLUTION DU DROIT RHENAN DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

SECTION 1.-	L'EVOLUTION DE LA LEGISLATION ALLEMANDE DES TRANSPORTS	72
§ 1.-	La responsabilité du transporteur sur la rive allemande du Rhin	73
§ 2.-	Les limitations de responsabilité du transporteur	75
SECTION 2.-	L'INTRODUCTION DES REGLES INTERNATIONALES EN DROIT FLUVIAL RHENAN	77
§ 1.-	La responsabilité du transporteur international de marchandises par voie de navigation intérieure	77
A.-	<i>Champ d'application de la CMNI : les contrats de transports internationaux</i>	78
B.-	<i>La responsabilité du transporteur fluvial prévue par la CMNI, texte inspiré des conventions internationales abouties</i>	80
C.-	<i>Les clauses d'exonération prévues du transporteur international de marchandises par voie de navigation intérieure.....</i>	82
D.-	<i>Les plafonds de limitation prévus par la CMNI, des limitations impératives</i>	85
§ 2.-	L'avènement d'un système forfaitaire de limitation de responsabilité du propriétaire de bateau de navigation intérieure	87
A.-	<i>Un champ d'application de la CLNI restreint.....</i>	89
B.-	<i>La limitation de responsabilité du propriétaire de bateau fixée par la CLNI, une limitation forfaitaire.....</i>	90
	Conclusion	96
	Table des annexes	98
	Bibliographie	168
	Table des matières	171

