

La révision de la Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) : *Quelle effectivité dans le contexte européen ?*

> Cécile TOURNAYE

Conseiller juridique

*Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)**

La convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) a été signée à Strasbourg le 4 novembre 1988 par les six États du bassin rhénan et mosellan (Suisse, France, Allemagne, Luxembourg, Belgique, Pays-Bas) et est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1997. Quatre États en sont actuellement parties : le Luxembourg (depuis le 05.07. 93), les Pays-Bas (depuis le 16.04.97), la Suisse (depuis le 21.05.97) et l'Allemagne (depuis le 09.03.99). Calquée sur le modèle de la convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (« LLMC ») (1), elle établit un système de limitation forfaitaire de responsabilité des propriétaires de bateaux et de leurs assistants (2) (ci-après

(*) L'auteur remercie Dr Beate Czerwenka et Maître Markus Jaegers pour leur aide et leurs précieux conseils. Les propos et positions exprimées dans cet article n'engagent toutefois que son auteur à titre personnel.

(1) Convention signée le 19 novembre 1976 et modifiée par le protocole additionnel de 1996. La notion de limite globale de responsabilité est une tradition de droit maritime que l'on ne retrouve pas dans les autres secteurs.

(2) Le propriétaire du bateau est défini à l'article 1 § 2 a) comme « le propriétaire, le locataire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un bateau ». Les assistants sont définis à l'article 1 § 2 c) comme « toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage ».

dénommés « propriétaires ») en cas de dommage causé lors de la navigation. Pour y prétendre, le propriétaire doit en principe (3) constituer un fonds auprès d'un tribunal ou d'une autorité nationale compétente, dont le montant est déterminé conformément aux dispositions de la CLNI.

La CLNI a été à l'origine conçue comme un instrument fermé, conclu pour le Rhin et la Moselle, entre les seuls « États parties à la Convention Révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 et le Grand Duché de Luxembourg » (4). Les autres États ne peuvent y accéder que s'ils disposent d'une liaison navigable directe avec le Rhin ou la Moselle et uniquement sur invitation des États parties, qui doivent approuver l'adhésion à l'unanimité (5).

En 2007, les États signataires de la CLNI ont décidé de lancer un processus de révision de cette convention, dans le double objectif d'en ouvrir l'accès à tout État intéressé et d'actualiser les montants de limitation de responsabilité convenus il y a plus de vingt ans. Les négociations en cours devraient aboutir à la conclusion d'une convention révisée dans le courant de l'année 2012. Treize États participent actuellement aux négociations : la Bulgarie, la Hongrie, la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie, la Serbie, la Roumanie ainsi que l'ensemble des États rhénans et mosellans.

Ce processus s'inscrit à une époque où le principe même de limitation de responsabilité des propriétaires est remis en cause (6). Aussi convient-il de s'interroger sur l'intérêt que peut avoir, non seulement le maintien, mais encore l'élargissement du champ d'application de la CLNI dans un tel contexte.

I. – L'INTÉRÊT D'UNE LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN NAVIGATION INTÉRIEURE

Le principe d'une responsabilité limitée est loin d'être une évidence. La responsabilité civile d'une personne est traditionnellement engagée dès lors que trois éléments sont établis :

1. la violation d'une règle de droit, constitutive d'une faute, par un sujet de droit,
2. l'existence d'un préjudice,
3. l'existence d'un lien de causalité entre le préjudice et la violation d'une règle de droit ou d'une obligation juridique, qui désigne le sujet fautif comme l'auteur du préjudice.

Sitôt ces trois éléments établis, l'auteur doit réparer le préjudice dans son intégralité. À l'inverse, la responsabilité civile de l'auteur n'est pas engagée et il ne doit aucune réparation lorsque l'un des trois éléments précités n'est pas établi. La responsabilité civile, dans ses principes traditionnels, entraîne soit une responsabilité illimitée de l'auteur, soit son irresponsabilité totale. L'idée d'une responsabilité limitée paraît étrangère au mécanisme traditionnel de la responsabilité civile.

(3) voir *infra* note 14.

(4) CLNI, art. 15 § 1.

(5) CLNI, art. 16 § 3.

(6) Voir par exemple Isabelle Corbier, « la métamorphose de la limitation de responsabilité », *JPA*, 2005, p. 292-313 ou Antoine Vialard, « la limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du XXI^e siècle », *DMF*, janvier 2009, pp. 21-28.

La responsabilité limitée est à l'origine une création du droit maritime (7), qui trouve sa justification dans le constat que la responsabilité de l'auteur du préjudice est engagée en raison de la faute d'une tierce personne dont il est tenu responsable, plutôt qu'en raison de sa faute propre. Le propriétaire du navire, comme commettant, est légalement tenu responsable des dommages causés par la faute du capitaine et/ou de l'équipage. Pourtant, une fois que le navire prend la mer, le propriétaire ne peut exercer aucun contrôle sur les agissements du capitaine et de son équipage. Il est contraint de laisser toute initiative au capitaine, qui prend le contrôle effectif du navire. Le propriétaire est ainsi déclaré responsable des agissements du capitaine sans qu'il y ait réellement faute de sa part. C'est cette situation de faute « atténuée » qui justifie la limitation de responsabilité (8). Celle-ci ne peut en revanche être invoquée lorsque le préjudice est imputable à une faute personnelle du propriétaire du navire (par exemple lorsqu'il laisse partir un bateau en mauvais état de navigabilité) (9).

La limitation de responsabilité a été appliquée à d'autres secteurs à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, pour des situations qui, là encore, concernent des cas de faute « atténuée ». Au temps de la révolution industrielle, marquée notamment par de nombreux accidents du travail, l'absence totale d'indemnisation en cas d'absence de faute a peu à peu été jugée injuste vis-à-vis des victimes. On a donc cherché à étendre la notion de faute pour faciliter l'indemnisation. Furent notamment considérées comme fautes la violation d'une obligation de gardien de la chose ou la violation d'une obligation de vigilance. L'évolution s'est poursuivie avec le passage à la notion de faute présumée, puis la reconnaissance d'une responsabilité sans faute, où l'auteur du dommage est déclaré responsable qu'il ait ou non commis une faute. La tendance est donc à un effacement de la faute et à une indemnisation fondée uniquement sur l'existence d'un préjudice.

Cette évolution s'est inévitablement accompagnée d'une augmentation du nombre des demandes en réparation, en sorte que les patrimoines individuels ne suffisent plus à garantir l'indemnisation effective. C'est pourquoi elle est souvent assortie de limites d'indemnisation. L'extension de la responsabilité civile a aussi généralisé le mécanisme de l'assurance, grâce auquel le poids de la réparation n'est plus à la charge du seul individu déclaré responsable, mais est réparti sur l'ensemble des assurés à travers les primes qu'ils versent. Ces deux mécanismes jouent désormais de concert : « *Le seuil fixé pour la limitation de responsabilité dépend des capacités de l'assurance, les plafonds d'indemnisation s'élevant au montant maximum que les assurances peuvent supporter* » (10).

(7) La limitation de responsabilité du propriétaire du navire est une coutume depuis le Moyen-âge (d'après Isabelle Corbier – *La notion d'armateur juridique*, PUF 1999, p. 52 – les premières traces ont été trouvées en Italie dans les tables d'Amalfi, datant du XI^e siècle) et commune à tous les pays de tradition maritime. Pour d'autres références historiques, voir Georges Ripert, *droit maritime*, Tome II, 1952, Paris, p. 142, n^o 1234.

(8) Ripert décrit cette règle comme un « accommodement de la règle générale à la situation particulière du préposé » en navigation maritime. Georges Ripert, *droit maritime*, Tome II, 1952, Paris, p. 144.

(9) Le principe d'une limitation pour les actes commis par le capitaine, sauf faute personnelle commise par le propriétaire, apparaît en droit international dès la convention de Bruxelles du 25 août 1924.

(10) Isabelle Corbier, « La métamorphose de la limitation de responsabilité », *JPA* 2005, p. 296.

Dans ce contexte, certains parlent de crise de la responsabilité. La responsabilité individuelle s'efface au profit du mécanisme des assurances. L'indemnisation ne pèse plus sur le responsable mais sur l'assureur. Elle devient aussi systématique : peu importe que le dommage ait été causé par un comportement fautif ou non, il sera toujours couvert, ce qui n'incite pas l'auteur à adopter un comportement responsable. Le régime en place facilite l'indemnisation mais il ne remplit plus sa fonction de régulateur des comportements (11).

Nous n'approfondirons pas davantage ces réflexions qui dépassent le cadre de cette étude puisqu'elles concernent moins les limites en tant que telles que les conséquences du déclin de la faute dans le régime juridique de la responsabilité civile.

Il suffit pour nous de constater que la limitation de responsabilité a été créée pour accompagner l'élargissement de la notion de faute et qu'elle ne peut être invoquée en cas de faute personnelle du propriétaire (12), laquelle correspond à la notion originelle de la faute dans le droit de la responsabilité civile.

Par ailleurs, quelles que soient la motivation d'origine qui les sous tendent (protection du propriétaire ou protection des victimes), les limites de responsabilité sont désormais utilisées comme un instrument de mesure de ce que les assurances peuvent prendre en charge, en vue d'une indemnisation optimale des victimes. Par la fixation de limites, en concertation avec les assureurs et les professionnels, on tente de garantir une réparation aussi adéquate et effective que possible aux victimes, sauf cas de dommages aux proportions exceptionnelles. En d'autres mots, si elles sont correctement établies, ces limites ne devraient presque jamais jouer : le montant des préjudices causés devrait rarement dépasser la limite fixée par le législateur.

Cette analyse semble confirmée par l'intérêt manifesté par les États d'Europe centrale pour cette convention. La plupart de ces États prévoient dans leur droit national un régime de responsabilité pour faute (avérée ou présumée) sans limitation de l'indemnisation. La limitation de responsabilité organisée par la CLNI paraît donc à première vue peu compatible avec leur régime juridique national. Pourtant, les administrations nationales constatent que l'indemnisation intégrale est bien souvent illusoire dans les faits, les entreprises faisant le choix de s'assurer pour des montants dérisoires, qu'elles savent être insuffisants en cas d'accident. Elles préfèrent prendre le risque de leur faillite en cas d'accident plutôt que de souscrire une assurance adaptée, laquelle n'est du reste pas toujours proposée sur le marché local des assurances. D'autres entreprises utilisent le droit des sociétés pour limiter leur responsabilité, en créant une, voire plusieurs, sociétés à responsabilité limitée, ce qui les protège contre le remboursement intégral des dommages en cas

(11) Sur cette « crise » de la responsabilité civile, voir notamment Karine Le Couviour, « Après l'Erika : réformer d'urgence le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures », *JCP la Semaine juridique*, n° 12, pp. 13-20.

(12) La faute personnelle correspondant à la notion de faute inexcusable en droit français.

d'accident de grande ampleur (13). Cette situation ne peut être jugée satisfaisante par les États qui cherchent à promouvoir le transport par voie d'eau. Du point de vue de l'image tout d'abord, le transport fluvial apparaît comme un secteur d'activité aux pratiques archaïques, inadaptées aux contraintes économiques et sociétales d'aujourd'hui. Du point de vue factuel d'autre part, le risque de voir les préjudices causés par des accidents de navigation laissés sans indemnisation effective est une source, non seulement de discorde sociale, mais aussi de coût pour l'État, qui sera souvent politiquement contraint de pallier l'insolvabilité du propriétaire. Enfin, le risque non couvert confère au secteur une fragilité qui empêchera son développement sur des bases saines et pérennes.

Les assureurs semblent partager ce point de vue, estimant que la fixation de limites communes à l'ensemble des voies d'eau européennes accroîtra la prévisibilité des risques et leur permettra de couvrir une palette plus large de risques.

Le système de limites globales, mis en place par la CLNI, favoriserait ainsi l'assainissement du marché des assurances en navigation intérieure, sans remettre en cause le régime de responsabilité civile des États signataires. En effet, contrairement à la plupart des conventions internationales de responsabilité civile, qui visent en premier lieu à harmoniser le régime de responsabilité, la CLNI se limite à harmoniser le montant global de l'indemnisation pouvant être demandée au propriétaire en cas d'accident qui n'a pas été causé par sa faute inexcusable, au sens de l'article 4 de la CLNI. Le régime de responsabilité (pour faute, sans faute ou pour faute présumée), l'obligation éventuelle d'assurance ou la possibilité d'un recours direct contre l'assureur, restent du domaine du droit national. Le niveau d'harmonisation atteint par la CLNI reste donc modeste.

Selon nous, l'intérêt suscité par une extension de la CLNI s'explique par le fait qu'elle répond à un besoin et ne va pas au-delà de ce besoin. L'objectif n'est pas tant d'obtenir une harmonisation du régime de responsabilité civile que d'harmoniser l'offre du marché européen des assurances en navigation intérieure et de garantir ce faisant un plus haut niveau *d'assurabilité*. En l'état actuel de développement de la navigation intérieure en Europe, les limites globales de responsabilité apparaissent comme une étape utile pour rendre plus effective l'indemnisation et rapprocher les pratiques, tant juridiques que commerciales, des entreprises de navigation intérieure en Europe. Compte tenu de l'hétérogénéité du secteur et de son faible niveau de développement en l'état actuel, il serait prématuré, voire dommageable pour le secteur, de passer dès maintenant et sans transition à une étape d'harmonisation plus poussée.

La limitation de responsabilité conserve donc un intérêt dans un domaine comme la navigation intérieure, même si cet intérêt diffère désormais de celui qui justifia sa mise en place à l'origine.

(13) L'on pense notamment au développement de la pratique dite du « single ship company », consistant pour le propriétaire de plusieurs bateaux à créer plusieurs sociétés de transport, une par bateau, afin qu'en cas d'accident, la survie commerciale des autres bateaux ne soit pas menacée.

II. – FONCTIONNEMENT ET EFFECTIVITÉ DU SYSTÈME MIS EN PLACE PAR LA CLNI

Les développements précédents ont montré que les limites globales posées par la CLNI devraient avant tout être utilisées par les assureurs pour fixer le montant maximum du risque qu'ils assurent : le montant des dommages causés lors d'un incident de navigation ne devrait qu'exceptionnellement dépasser la limite globale fixée par la convention, en sorte que le propriétaire aura rarement intérêt à faire valoir sa limitation de responsabilité, objet initial de la CLNI.

Encore faut-il, pour que cette logique fonctionne, que les limites globales fixées dans la CLNI soient effectivement respectées lorsque le montant des dommages excède la limite globale. Dans le cas inverse, les assureurs ne pourront valablement s'y fier. Il importe donc d'évaluer l'effectivité des limites globales fixées par la CLNI car c'est elle qui finalement déterminera la décision des États d'en devenir partie et, partant, les chances de succès du processus en cours de révision de la CLNI.

Lorsque le montant des dommages excède la limite globale, le propriétaire doit engager une procédure de constitution d'un fonds de limitation (14) pour faire valoir sa limitation de responsabilité.

La procédure de constitution du fonds est propre à chaque État mais elle s'apparente toujours à la procédure de liquidation judiciaire. L'on peut donc en exposer les grandes lignes, communes à l'ensemble des États.

Le propriétaire dépose tout d'abord une requête sollicitant la constitution du fonds. Cette requête n'est dirigée contre personne mais doit fournir la liste des créanciers potentiels, avec cause et montant de leurs créances, ainsi que le montant de la limitation du fonds à constituer.

Sur la base de cette requête, le juge ordonne l'ouverture de la procédure. Il fixe les délais dans lesquels le(s) fonds doi(ven)t être constitué(s), désigne les créanciers dont les créances, selon la requête, doivent être englobées dans la procédure et nomme un commissaire chargé de répartir le(s) fonds entre les créanciers.

Dans le cadre de la procédure, appel est lancé par notification publique aux éventuels créanciers inconnus du propriétaire. Des délais sont aussi prévus pour que les créanciers puissent contester le montant du fonds ou le montant de leur créance.

Si la limitation de la responsabilité doit être invoquée selon cette procédure, celle-ci n'emporte pas par elle-même l'application automatique de la limitation de responsabilité. Le fonds est certes constitué conformément aux montants fixés dans la CLNI, mais les créanciers conservent la possibilité de contester le principe même de la limitation de responsabilité du propriétaire, soit dans le cadre de cette

(14) CLNI, article 11. La CLNI dispose que la limitation peut être invoquée même si le fonds n'est pas constitué. Cependant, tous les États actuellement parties à la CLNI exigent qu'un fonds soit effectivement constitué : Article 642a du code de procédure civile néerlandais ; loi allemande „Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt "(Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung – Sveto) ; chapitre VI de l'ordonnance suisse sur la navigation maritime du 20 novembre 1956 (état le 1^{er} septembre 2007).

procédure (le cas aux Pays-Bas) soit parallèlement à celle-ci (le cas en Allemagne), en invoquant notamment la faute inexcusable du propriétaire (15). De même, le propriétaire peut contester sa responsabilité tout en déposant une requête de constitution du fonds (16). En toute logique, ce n'est qu'au terme de la procédure que la responsabilité du propriétaire sera définitivement établie et la limitation de sa responsabilité éventuellement reconnue.

La constitution du fonds a un autre intérêt pour le propriétaire. L'ouverture de cette procédure a pour effet automatique et immédiat d'empêcher la saisie de ses biens, notamment de son bateau. L'article 13 § 2 dispose que « *tout bateau ou tout autre bien [du propriétaire] qui a fait l'objet d'une saisie dans la juridiction d'un État Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée* » sitôt que le fonds est constitué conformément aux dispositions de la CLNI. La CLNI cherche ce faisant à garantir que les créanciers pouvant obtenir réparation auprès du fonds ne se fassent pas indemniser par d'autres biais. Cette protection peut toutefois n'être que temporaire : si, au terme de la procédure de constitution et de répartition du fonds, la juridiction compétente conclut à la responsabilité illimitée du propriétaire, le fonds est liquidé et les biens du propriétaire peuvent à nouveau faire l'objet de mesures conservatoires ou d'exécution dans le cadre d'autres procédures (17).

L'effet de la procédure de constitution et de répartition du fonds sur les mesures de saisies justifie que le propriétaire puisse l'initier à titre préventif, avant même qu'une action n'ait été engagée contre lui (18) : la constitution du fonds à titre préventif permet au propriétaire de prévenir toute mesure de saisies.

L'intérêt de la procédure ne devrait toutefois pas se limiter à éviter les mesures de saisies conservatoires. Cet aspect devrait bien plutôt être considéré comme la conséquence d'une justification plus profonde, visant à garantir l'effectivité des limites globales prévues par la CLNI, laquelle suppose que toutes les mesures d'indemnisation soient exécutées contre le fonds. Deux possibilités sont théoriquement envisageables à cet effet. Soit l'on tente de canaliser toutes les demandes d'indemnisation sur le fonds, en interdisant tout recours en dehors du fonds. Cette solution paraît être la plus simple et la plus évidente. Soit l'on permet aux créanciers d'intenter une action en responsabilité en dehors du fonds, mais on empêche l'exécution du jugement sur d'autres biens que le fonds, si la procédure de constitution du fonds conclut à l'application des limites prévues par la CLNI. Cette deuxième hypothèse

(15) CLNI, Article 4.

(16) CLNI, Article 1 § 6 : « le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité ».

(17) Frank Smeele, « Recognition of Foreign Limitation Proceedings under the European Jurisdiction and Judgments Convention », *IPRax* 2006, Heft 3, pp. 229-233.

(18) CLNI, article 11 : « Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout État Partie dans lequel une action est engagée ou, si aucune action n'est engagée, (...) dans lequel une action peut être engagée » [c'est nous qui soulignons].

consiste au fond à laisser un créancier agir en dehors du fonds tout en sachant que l'exécution forcée de son jugement sera presque impossible si le tribunal chargé de la répartition du fonds conclut à l'application de la limite globale. Cette solution paraît judiciairement lourde et risquée pour le créancier, qui ne pourra plus demander réparation auprès du fonds s'il n'a pas pris part à la procédure en temps utile.

C'est pourtant cette deuxième option que semble retenir la CLNI. Tel qu'il est aujourd'hui libellé, l'article 13 de la CLNI n'oblige pas les créanciers à intervenir dans le cadre de la procédure du fonds (19). La CLNI empêche seulement les créanciers de participer à la fois à la procédure de répartition du fonds et à un procès en dommages et intérêts. Un créancier avisé de la procédure de répartition du fonds peut actuellement choisir de ne pas intervenir dans le cadre de cette procédure et d'agir plutôt par voie de requête individuelle en dommages et intérêts. Dans ce cas, l'article 13 § 2 de la CLNI l'empêche certes d'assortir sa requête d'une demande de saisie conservatoire, mais le montant du fonds ne constitue plus la limite maximum de l'indemnisation pouvant être réclamée au propriétaire (sauf considérations liées à l'exécution forcée du jugement).

Certains États parties ont tenté de rectifier cette anomalie lors de l'intégration de la CLNI dans leur ordre juridique national. Ainsi, les droits allemand (20) et suisse (21) disposent que, sitôt le fonds constitué devant leur juridiction nationale compétente, les créanciers ne peuvent faire valoir leur créance que vis-à-vis du fonds. Toute action en réparation intentée par un créancier qui peut opposer sa créance au fond, doit être déclarée irrecevable. Cette correction effectuée au moment de la transposition n'est toutefois pas parfaite. Fidèle au texte de la CLNI, le règlement allemand autorise un créancier à engager une action en réparation devant une juridiction allemande même lorsqu'un fonds a été constitué devant la juridiction d'un autre État partie à la CLNI, si ledit créancier a choisi de ne pas faire valoir sa créance dans le cadre de la procédure de répartition du fonds (22).

Il serait souhaitable qu'à l'occasion du processus de révision de la CLNI, cette anomalie soit rectifiée par une modification de l'article 13 § 1 afin de garantir, au niveau des États parties à la CLNI, la concentration de toutes les demandes d'indemnisation sur le fonds. L'on pourrait pour ce faire s'inspirer de la solution retenue dans la convention de Bruxelles de 1957 qui prévoyait que les créanciers n'avaient pas la possibilité de déposer une requête individuelle pour le recouvrement de créances auxquelles la limitation de responsabilité

(19) CLNI, article 11 § 1 : « si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué ».

(20) Gesetz über das Verfahren bei der Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung in der See- und Binnenschifffahrt (Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung – SvertO), § 8.

(21) Ordonnance sur la navigation maritime, article 46.

(22) Schiffahrtsrechtliche Verteilungsordnung, § 50. Voir aussi S. Rittmeister, « Die internationale Wirkung der Fonderrichtung », in *Das Recht der Haftungsbeschränkung. Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht, Heft 1005*, (ed. Dr Ramming), pp. 75-77.

était opposable (23). Dans le même esprit, l'article VI (1) de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (24) dispose que, lorsque le propriétaire a constitué un fonds, « *aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire* ».

Le dépôt d'une requête individuelle pour le recouvrement d'une créance à laquelle la limitation de responsabilité est opposable ne serait alors plus possible, dans aucun des États parties à la CLNI, dès lors que le propriétaire aurait constitué un fonds CLNI auprès de la juridiction compétente d'un État partie et que le créancier concerné en aurait été notifié. Outre son effet préventif contre toute mesure de saisie, la constitution du fonds à titre préventif par le propriétaire aurait alors pour autre intérêt de lui épargner les frais judiciaires encourus par des recours individuels multiples, déposés devant plusieurs juridictions, parfois de plusieurs États.

Même si cette correction est apportée durant les négociations en cours, le dépôt d'une requête individuelle en dommages et intérêts, assortie éventuellement d'une demande de saisie conservatoire, restera possible devant la juridiction d'un État non partie à la CLNI. À titre d'exemple, un passager domicilié en Italie et ayant subi un dommage lors d'une croisière sur le Rhin, peut, en tant que consommateur, déposer une requête contre le propriétaire devant la juridiction compétente de son domicile en Italie (25). Il pourrait le faire même si un fonds a été constitué auprès de la juridiction d'un État partie à la CLNI car l'Italie n'est pas liée par les dispositions de cette convention. Si le propriétaire possède des biens en Italie, le demandeur pourra assortir sa requête d'une demande de saisie conservatoire.

Pour éviter cette situation, il faudrait d'une part que le libellé de l'article 13 soit modifié, d'autre part que le plus grand nombre d'États possible devienne partie à cette convention.

Il est pourtant prévisible que la CLNI soit essentiellement ratifiée par les 18 États européens pour lesquels la navigation intérieure de dimension internationale représente un intérêt économique (26). Dans le contexte européen, caractérisé par la liberté d'établissement et de circulation entre les 27 États membres, il est pourtant possible qu'un propriétaire ou un armateur siège dans un État membre non riverain du fleuve sur lequel ses bateaux opèrent (27). Un

(23) Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et protocole de signature du 10 octobre 1957. L'article 2 § 4 de cette convention dispose : « *Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur* ». Cette convention est entrée en vigueur le 31 mai 1968 mais a depuis lors été dénoncée par de nombreux États.

(24) Convention du 27 novembre 1992 (FIPOL).

(25) Règlement 44/2001, article 16.

(26) Ces 18 États sont les États rhénans et mosellans (Pays-Bas, Allemagne, Belgique, France, Suisse, Luxembourg), les États danubiens (Allemagne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie, Roumanie, Bulgarie, Ukraine, Russie, Moldavie), la République tchèque (pour l'Elbe) et la Pologne (Oder et Vistule principalement).

(27) De nombreuses délocalisations d'entreprises de navigation intérieure vers Chypre ou Malte sont actuellement constatées.

recours déposé contre le propriétaire devant la juridiction compétente de cet État, probablement non partie à la CLNI, ne sera pas gouverné par les règles de la CLNI, en sorte qu'il pourra être assorti de toute mesure de saisie conservatoire et se poursuivre indépendamment du point de savoir si le propriétaire a par ailleurs constitué un fonds auprès de la juridiction compétente d'un État partie à la CLNI.

Les dispositions du droit communautaire réduisent toutefois beaucoup ce risque et renforcent ce faisant l'efficacité de la CLNI. En particulier, la plupart des 18 États précités sont liés par le Règlement CE 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (« Règlement Bruxelles I »), soit en tant que membres de l'UE, soit en vertu d'accords signés avec l'UE (28).

Certes, le droit communautaire n'interdit pas le dépôt d'une requête individuelle devant la juridiction d'un État membre autre que l'État devant lequel la procédure de répartition du fonds a été engagée. La jurisprudence communautaire a confirmé qu'il n'y avait pas, dans ce cas, litispendance au sens de l'article 27 du Règlement Bruxelles I (29). Toutefois, cette possibilité n'existe que dans la mesure où le droit de l'État dans lequel le fonds a été constitué ne l'exclut pas. Si, par exemple, le fonds est constitué en Allemagne, dont on a vu que le droit interdisait à un créancier d'intenter une action en dehors du fonds, la juridiction d'un autre État européen, saisie par ledit créancier, devrait aussi rejeter sa requête. En effet, selon F. Smeele (30) et S. Rittmeister (31), qui raisonnent par analogie avec les règles communautaires relatives aux procédures d'insolvabilité (32), la décision de constitution du fonds devrait produire dans tous les États membres de l'Union européenne les mêmes effets que dans l'État d'origine. Les États parties à la CLNI ont donc les moyens de renforcer significativement l'effectivité de la CLNI si, comme en Allemagne et en Suisse, leurs règles nationales relatives à la constitution du fonds interdisent le dépôt d'une requête individuelle pour le recouvrement d'une créance opposable au fonds sitôt que ledit fonds est constitué.

En dehors même de cette hypothèse, le Règlement Bruxelles I prévoit que la juridiction saisie en second lieu (dans notre exemple, la juridiction italienne) puisse choisir, sans y être contrainte, de surseoir à statuer ou de se dessaisir au profit de la première juridiction saisie, en raison du caractère connexe des deux

(28) Ce Règlement s'applique notamment en Serbie. La Suisse est aussi liée par ces dispositions, en vertu de la Convention de Lugano concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale du 30 octobre 2007. L'Ukraine, la Moldavie et la Russie ne sont pas liées par le Règlement mais il est aussi peu probable qu'elles deviennent parties à la CLNI dans un avenir proche. Ces États ne participent pas aux négociations en cours.

(29) CJCE, 14 octobre 2004, C-39/02, *Maersk Olie & Gas A/S contre Firma de Haan en W. de Boer*. Pour un commentaire de cet arrêt, voir notamment Pierre Bonassies, « la coordination des compétences entre le juge du fonds et le juge du fond lorsqu'ils ressortissent d'États différents », *DMF* 2005, n° 655.

(30) Frank Smeele, « Recognition of Foreign Limitation Proceedings under the European Jurisdiction and Judgments Convention », *IPRax* 2006, Heft 3, p. 232.

(31) S. Rittmeister, « Die internationale Wirkung der Fonderrichtung », in *Das Recht der Haftungsbeschränkung, Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht, Heft 1005*, (ed. Dr Ramming), p. 82.

(32) En particulier l'article 17 du Règlement 1346/2000 relatif aux procédures d'insolvabilité.

affaires. La jurisprudence communautaire a en effet confirmé qu'il s'agissait, dans ce cas, d'affaires connexes (33) au sens de l'Article 28 du Règlement Bruxelles I (34).

L'affaire *Happy Fellow* (35) en est une illustration : suite à une collision à l'embouchure de la Seine entre le *Happy Fellow* et le *Darfour*, ce dernier navire, considéré comme responsable de la collision, a été arrêté au Havre, et les propriétaires du *Happy Fellow*, de même que sept autres demandeurs français, ont déposé un recours contre son propriétaire devant la juridiction française. Quelques temps plus tard, les armateurs du *Happy Fellow* ont engagé une action en réparation contre le propriétaire du *Darfour* en Grande-Bretagne. Les propriétaires du *Darfour* ont alors déposé devant la juridiction britannique une demande en limitation de responsabilité, indiquant sur la liste des créanciers le nom des requérants devant les juridictions françaises et les armateurs ayant déposé un recours au Royaume Uni. La juridiction britannique, sur demande de l'armateur du *Happy fellow*, a sursis à statuer au profit de la juridiction française en raison du caractère connexe des deux affaires. La juridiction britannique a estimé plus opportun que la juridiction française statue aussi sur la question de la limitation.

Même en l'absence d'interdiction formelle d'engager une action en dehors du fonds, il est donc possible pour la deuxième juridiction saisie de surseoir à statuer, voire de se dessaisir au profit de la première juridiction et de canaliser ainsi l'ensemble des procédures sur une seule juridiction. Aussi peut-on penser que des considérations liées à l'exécution du jugement inciteront la deuxième juridiction saisie à choisir cette voie : dans l'hypothèse où elle déciderait de ne pas se dessaisir, l'on peut s'interroger sur l'effectivité de son jugement dans le contexte du Règlement Bruxelles I. En effet, toute décision rendue par un État

(33) CJCE, 14 octobre 2004, C-39/02, *Maersk Olie & Gas A/S contre Firma M. de Haan en W. de Boer* ; voir notamment les conclusions de l'Avocat général Philippe Léger présentées le 13 juillet 2004, § 45, p. 9 : « Le juge saisi en second lieu d'une demande en dommages et intérêts pourrait ainsi, dans un tel cas de figure, se dessaisir au profit de la juridiction préalablement saisie d'une procédure en limitation de responsabilité. De même, dans l'hypothèse où, [...] une action en dommages et intérêts a été introduite en premier lieu, la juridiction saisie de la procédure en limitation de responsabilité pourrait surseoir à statuer jusqu'à ce que la décision sur la demande de dommages et intérêts ait été rendue » ; l'avis, rendu sur la base d'une question préjudicielle posée par une juridiction danoise, concernait un litige de droit maritime ayant entraîné la constitution d'un fonds de limitation en vertu de la convention internationale sur la limitation de responsabilité des propriétaires des navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 octobre 1957 ; l'avis précise les conséquences juridiques de la constitution d'un fonds de limitation dans un État membre sur une procédure engagée entre les mêmes parties dans un autre État membre dans le cadre d'une action en responsabilité.

(34) Règlement n° 44/2001, article 28 : « 1. Lorsque des demandes connexes sont pendantes devant des juridictions d'États membres différents, la juridiction saisie en second lieu peut surseoir à statuer. 2. Lorsque ces demandes sont pendantes au premier degré, la juridiction saisie en second lieu peut également se dessaisir, à la demande de l'une des parties, à condition que le tribunal premier saisi soit compétent pour connaître des demandes en question et que sa loi permette leur jonction. 3. Sont connexes, au sens du présent article, les demandes liées entre elles par un rapport si étroit qu'il y a intérêt à les instruire et à les juger en même temps afin d'éviter des solutions qui pourraient être inconciliables si les causes étaient jugées séparément. »

(35) [1997] 1 *Lloyd's Rep* 130 et [1998] 1 *Lloyd's Rep* 13 (CA) ; arrêt de la Cour d'appel de Rouen (2 ch. Civ.) 26 juillet 2000, navires *Darfur* et *Happy Fellow*, DMF 2001 n° 612 ; pour un commentaire de cette affaire, voir Pierre Bonassies, DMF 2001 n° 612, Philippe Delebecque « La limitation de responsabilité de l'armateur : quel est le juge compétent ? », DMF 2002, n° 632, ou Patrick Simon, « Qui est compétent pour statuer sur la limitation en cas de procédure multipartite ? », DMF 2001, n° 616.

lié par le Règlement Bruxelles I doit être reconnue (36) et est exécutoire (37) dans l'ensemble des États liés par ce Règlement. La reconnaissance de la décision de répartition du fonds ne se limite plus aux seuls États parties à la CLNI mais devient une obligation pour l'ensemble des États liés par le Règlement Bruxelles I (38). La jurisprudence communautaire (39) a confirmé à cet égard qu'une décision ordonnant la création d'un fonds limitatif de responsabilité constituait une décision de justice au sens de l'article 32 du Règlement Bruxelles I, dans la mesure où les créanciers potentiels ont bien été notifiés (40). En tant que telle, elle doit être reconnue dans l'ensemble des États liés par le Règlement sans qu'il soit nécessaire de recourir à aucune procédure (41). La reconnaissance devrait inclure les conséquences prévues dans l'État membre de la première juridiction saisie, en l'occurrence la mainlevée de toute mesure de saisie. Si la décision de répartition du fonds est rendue en premier, celle-ci devra être immédiatement reconnue et exécutée sur requête dans tout État lié par le Règlement Bruxelles I. La reconnaissance de cette décision paraît incompatible avec l'exécution d'un jugement en paiement de dommages et intérêts pour une créance opposable au fonds. L'avocat général, dans l'affaire *Maersk Olie*, notait à cet égard qu'il ne lui paraissait pas exclu que la reconnaissance de cette décision « s'oppose à l'exécution d'un jugement qui condamnerait [le propriétaire] à payer des dommages et intérêts au titre de l'événement dommageable » objet de la décision de répartition du fonds (42). Ce n'est que si le jugement rendu sur la base d'une requête individuelle en dommages et intérêts est rendu en premier, qu'il pourra être exécuté, même si une procédure de répartition d'un fonds de limitation est parallèlement en cours. Dans cette hypothèse, les limites globales fixées par la CLNI perdraient leur effectivité.

Pour éviter cette dernière hypothèse, le propriétaire aura intérêt à constituer le fonds avant même que toute action en réparation soit engagée contre lui. Nous avons vu que la CLNI offrait au propriétaire la possibilité de constituer le fonds à titre préventif, afin de prévenir toute mesure de saisie contre son patrimoine. Compte tenu du paysage juridique européen, cette démarche aura pour deuxième intérêt de mieux garantir l'effectivité des limites globales posées par la CLNI. Enfin, par le jeu du Règlement Bruxelles I, la constitution du fonds à titre préventif

(36) Règlement 44/2001, article 33.

(37) Règlement 44/2001, article 38.

(38) Voir S. Rittmeister, « Die internationale Wirkung der Fondserichtung », in *Das Recht der Haftungsbeschränkung, Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht, Heft 1005*, (ed. Dr Ramming), pp. 73-83.

(39) CJCE, 14 octobre 2004, C-39/02, *Maersk Olie & Gas A/S* contre Firma M. de Haan en W. de Boer.

(40) Exigence prévue à l'article 34 § 2 du Règlement 44/2001. La CJCE précise en outre que la décision doit être rendue au terme d'une procédure permettant un débat contradictoire. À cet égard, le décret français 67-967 du 27 octobre 1967 qui fixe, dans ses articles 59 et suivants, la procédure pour la mise en œuvre de la limitation globale prévue par la LLMC, n'est pas entièrement satisfaisant (sur ce point, voir DMF hors série n° 6, suppl. 01/06/2002 et hors série n° 7, suppl du 1^{er} juin 2003) ; si la France devenait partie à la CLNI, il serait souhaitable que les dispositions de ce décret soient revues sur ce point avant d'être étendues à la procédure de constitution d'un fonds CLNI.

(41) Règlement 44/2001, article 33.

(42) CJCE, 14 octobre 2004, C-39/02, *Maersk Olie & Gas A/S* contre Firma M. de Haan en W. de Boer, conclusions de l'Avocat général Philippe Léger présentées le 13 juillet 2004, § 62.

a pour troisième avantage, non négligeable, de laisser au propriétaire un certain choix dans la saisine de la juridiction compétente.

La CLNI dispose que le propriétaire doit constituer le fonds auprès de la juridiction compétente de l'État « dans lequel une action peut être engagée » (43). Dans le cadre européen, l'État « dans lequel une action peut être engagée » est désigné en vertu des dispositions du Règlement Bruxelles I. L'article 2 dudit Règlement dispose en particulier que l'action est en principe engagée auprès du tribunal du domicile du défendeur. Le propriétaire du bateau se présente bien comme le défendeur potentiel d'une action en réparation pour dommages causés lors d'un incident de la navigation. Il peut donc faire valoir la limitation de sa responsabilité auprès de la juridiction compétente de l'État de son domicile (44). Cette règle renverse en quelque sorte la règle désignant le domicile du défendeur comme juridiction compétente puisque c'est ici la juridiction du domicile de la partie qui prend l'initiative de la procédure qui est compétente.

Cette possibilité, qui s'avérera souvent la plus favorable au propriétaire, n'est toutefois pas exclusive. D'autres choix s'offrent au propriétaire, en application des articles 2 à 7 du Règlement Bruxelles I. Ainsi, en matière contractuelle, l'action peut être engagée « devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée », lequel correspond habituellement au lieu de livraison de la marchandise (45). De la même manière, si l'incident peut donner lieu à une action en réparation quasi-délictuelle, le propriétaire pourra choisir de constituer le fonds « devant le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire » (46). Une entreprise néerlandaise ayant eu un accident en Allemagne pourra ainsi choisir de constituer le fonds en Allemagne plutôt qu'aux Pays-Bas.

Le choix du propriétaire sera généralement conditionné par les montants de limitation appliqués dans les différentes réglementations nationales. Si, par le jeu des réserves à la CLNI, ces montants sont, par exemple, plus faibles dans l'État de livraison, il pourra trouver intéressant de centrer la procédure dans cet État. Ce n'est qu'en limitant le jeu des réserves à la CLNI que cette pratique de *forum shopping* pourra être réduite. Si les montants sont uniformes dans tous les États parties à la CLNI, le propriétaire choisira naturellement de constituer le fonds auprès de la juridiction compétente de son domicile.

Le propriétaire ne dispose plus d'un tel choix si une action en responsabilité a été intentée contre lui avant qu'il n'engage la procédure de constitution du fonds. Dans cette hypothèse, il ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité que devant la juridiction compétente de l'État dans lequel l'action en dommages et intérêts a été déposée.

(43) C'est, d'une certaine manière, ce que dit aussi l'art. 7 du Règlement 44/2001 : « lorsque, en vertu du présent règlement, un tribunal d'un État membre 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 État membre connaît aussi des demandes relatives à la limitation de cette responsabilité ».

(44) C'est aussi devant cette juridiction que l'exécution forcée des jugements pourra être le plus facilement demandée, car c'est a priori sur le territoire de cet État que seront situés la plupart des biens du propriétaire.

(45) Règlement 44/2001, art. 5 § 1.

(46) Règlement 44/2001, art. 5 § 3.

Malgré les anomalies dans la formulation actuelle de la CLNI et du fait que les États intéressés par la CLNI sont aussi, dans leur très grande majorité, liés par le Règlement Bruxelles I, la probabilité que le fonds canalise l'ensemble des demandes en réparation est donc élevée. Dans ce contexte, l'application effective des limites globales de responsabilité posées par la CLNI est assurée de manière satisfaisante. Elle l'est d'autant plus que le propriétaire, par la combinaison des dispositions de la CLNI et du Règlement Bruxelles I, peut maîtriser la procédure en décidant de constituer le fonds avant que toute action en réparation soit engagée contre lui. Ceci garantit une très bonne prévisibilité aux assureurs, qui devraient en retour être en mesure de concéder des limites plus élevées, pour une meilleure protection des victimes. Rappelons à cet égard que l'objectif des États et des assureurs, lorsqu'ils négocient de telles conventions aujourd'hui, devrait être de convenir des montants suffisants pour garantir une réparation adéquate par règlement amiable dans la très grande majorité des accidents.