
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CLNI/CONF (12) 4
16 juillet 2012
Or. : de de/fr/nl/en

Conférence diplomatique organisée par la CCNR
en vue de l'adoption de la Convention révisée de Strasbourg
sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)
(Strasbourg, du 25 au 27 septembre 2012)

**Examen du projet de Convention révisée de Strasbourg sur la limitation de la
responsabilité en navigation intérieure
(CLNI 2012)**

Communication de l'IVR

Les milieux économiques représentés au sein de l'IVR approuvent le projet de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) d'élaborer une nouvelle Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) avec notamment l'objectif d'une extension du champ d'application. Un régime uniforme pour la limitation de responsabilité améliore la sécurité juridique et facilite l'assurance en combinaison avec une couverture appropriée. Ceci suppose toutefois une hausse appropriée des limites maximales de responsabilité de la Convention, tenant compte des critères spécifiques de la profession.

Concernant la dernière version du projet, document CLNI/EG (12) 8 du 21 mai 2012, nous proposons à la Conférence diplomatique les modifications ci-après.

Ces propositions de modifications sont appuyées par l'Association de la navigation intérieure européenne et l'association des entreprises de la profession de la navigation (VBW).

Article 1^{er} – Personnes en droit de limiter leur responsabilité, définitions

Afin de garantir un champ d'application aussi large que possible de la Convention CLNI pour la protection du propriétaire du bateau et pour éviter les lacunes, il conviendrait de compléter l'article 1^{er}, paragraphe 2, lettres b) et e) comme indiqué ci-après.

Article 1 Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de bateaux et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

2. L'expression

...

b) "bateau" désigne un bateau de navigation intérieure utilisé en navigation à des fins commerciales et englobe également les hydroglisseurs, les bacs et les menues embarcations, mais non pas les aéroglisseurs. Un bateau est un bateau de navigation intérieure au sens de la présente Convention s'il est destiné à la navigation sur les eaux intérieures ou s'il est essentiellement utilisé à cet effet. Sont assimilés aux bateaux les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue ;

e) "Voie navigable" désigne des eaux intérieures navigables, y compris un lac et les eaux côtières.

Article 6 – Limites générales

Compte tenu de l'avis déjà exprimé dans sa première prise de position (CLNI/EG (11) 4), l'IVR plaide en faveur d'une hausse des montants initiaux à l'article 6.1(a) limitée à 50 % au maximum.

Article 6 Limites générales

1. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées aux articles 7 et 8, nées d'un même événement, sont calculées comme suit:

a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :

(i) pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 300 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;

(ii) pour un bateau affecté au transport de marchandises, 400 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 1050 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;

(iii) pour un pousseur ou remorqueur, 1050 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;

(iv) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, son montant de responsabilité calculé conformément à l'alinéa (iii) est majoré de 150 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées ; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage ;

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

Article 7 – Limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses en liaison avec l'article 18, paragraphe 1, lettre b) - Réserves

En liaison avec l'introduction d'une réglementation distincte pour les créances nées de dommages découlant du transport de marchandises dangereuses, il semble par principe contraire à l'esprit d'uniformisation d'introduire des possibilités de réserves supplémentaires pour l'introduction de limites nationales supérieures, d'autant que le double des limites maximales de l'article 6 est déjà prévue en ce qui concerne la responsabilité pour le transport de marchandises dangereuses.

C'est pourquoi nous plaçons en faveur de la suppression de l'article 18, paragraphe 1, lettre b).

**Article 18
Réserves**

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion et à tout moment ultérieur, réserver le droit d'exclure l'application des règles de la présente Convention en totalité ou en partie :
 - a) aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau;
 - b)
 - c) aux créances visées à l'article 2 paragraphe premier lettres d) et e) ;
 - d) aux allèges exclusivement employées dans les ports pour les transbordements.
2. Un Etat qui fait usage de la possibilité prévue au paragraphe 1, lettre b doit informer le dépositaire des montants de limitation de responsabilité décidés ou l'informer de l'inexistence de tels montants de limitation.
3. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
4. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.
5. Les réserves autres que celles prévues par la présente Convention ne sont pas recevables.

Article 8 – Limite applicable aux créances des passagers

Selon l'article 7, un montant nettement plus élevé que celui de la Convention CLNI en vigueur sera imposé aux propriétaires de bateaux pour les créances de passagers. Afin de préserver les intérêts des parties lésées, nous estimons acceptable la hausse proposée au paragraphe 1 de la responsabilité du propriétaire du bateau jusqu'à un montant de 175 000 DTS, qui correspond au montant de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes de 1996.

Concernant les **limites générales** proposées aux lettres a) à c), nous plaidons toutefois en faveur d'une **hausse appropriée**, ceci compte tenu des aspects déjà évoqués de l'assurabilité et de la garantir de la protection des victimes

Nous plaidons par conséquent en faveur du maintien de limites appropriées par analogie à la Convention en vigueur.

Article 8 Limite applicable aux créances des passagers

1. Dans le cas des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, le montant de la responsabilité du propriétaire du bateau est fixé à une somme de 100 000 unités de compte, multipliées par :

- a) le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau ou,
- b) si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Ce montant ne peut être inférieur à 2 000 000 unités de compte.

(2)

- a) **8 millions** d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas **100 passagers** ;
- b) **12 millions** d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas **180 passagers** ;
- c) **20 millions** d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à **180 passagers**.

Article 17 – Entrée en vigueur

L'article 17 vise à éviter le maintien de deux Conventions sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure. La formulation actuelle présente le risque d'une dénonciation de la Convention actuelle avec une abrogation prenant effet avant que la nouvelle Convention ne soit entrée en vigueur. Nous proposons par conséquent un complément au paragraphe 2.

Article 17 Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle quatre Etats auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou à la date à laquelle la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) sera abrogée, la date postérieure étant retenue.

2. Un Etat qui ratifie, accepte, approuve ou adhère à la présente Convention et qui est Partie contractante à la CLNI est tenu de dénoncer cette dernière **avec effet à la date d'entrée en vigueur visée au paragraphe 1.**

Article 18 - Réserves

Voir à cet égard les observations à l'article 7: **Suppression du paragraphe 1 b).**

Article 21 – Conférence relative à l'augmentation des montants de limitation

L'article 20 actuel concernant la modification des limites a fait l'objet d'une nouvelle rédaction basée sur la Convention de Montréal, ceci afin de simplifier la révision. Ceci garantit une adaptation à l'inflation et rend inutile l'article 21. C'est pourquoi l'IVR plaide en faveur de la suppression de l'article 21.

L'IVR et le VBW invitent les délégations gouvernementales à tenir compte de ces propositions lors de l'adoption du projet au cours de la conférence diplomatique qui se tiendra en septembre 2012.

29 juin 2012