

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CLNI/CONF (12) 6

20 août 2012

Or: en en/fr/de/nl

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 révisé de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012)

Communication de la délégation hongroise

Monsieur le Secrétaire général,

Veuillez trouver ci-après les observations de la Hongrie concernant le projet révisé de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de la navigation intérieure (CLNI 2012).

Le nouveau projet de Convention (CLNI/EG (12) 8) appelle les observations suivantes :

1) Remarques générales

- Dans le texte de la Convention est utilisé le mot "*limites*", *mais nous y trouvons aussi le mot "montant"*. Ceci est déroutant et nous estimons que le mot "*limites*" est plus approprié ; nous proposons par conséquent que soit utilisé le mot "*limites*". Compte tenu de l'objet de la Convention, il semble même indispensable d'utiliser le mot "*limites*". Nous proposons que soient vérifiés à cet égard les articles suivants : article 6, article 7, article 8, article 9, article 12, article 13, article 18, article 20, article 21, article 22.

2) Remarques concernant certains articles

La partie **introductive** comporte le passage suivant :

"CONVAINCUS de l'utilité d'harmoniser le droit applicable en matière de limitation de responsabilité en navigation intérieure, sur l'ensemble des voies navigables,"

Les mots "le droit applicable" devraient être remplacés par "*les règles applicables*", *étant donné que la Convention ne régleme pas le droit applicable* L'expression "*règles de la présente Convention*" est également utilisé ailleurs dans la Convention, par exemple à l'article 1^{er}.

Nous proposons d'ajouter le paragraphe suivant à l'**article 2** :

3. Les créances sont soumises à la limitation applicable au moment où les dommages ont été causés.

Nous estimons que ce paragraphe supplémentaire est extrêmement important. Dans le cas d'une action de longue durée, il est possible que les limites soient modifiées entre temps.

A l'article 3, lettre a), nous proposons la rédaction suivante (subdivisant la lettre a) en deux parties, étant donné que les deux exceptions concernent deux catégories distinctes de créances possibles) :

- "a) *aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris les créances pour les opérations d'assistance à l'égard d'un bateau qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement,*
- b) *aux créances du chef de contribution en avarie commune;"*

A l'article 7, nous proposons que les paragraphes soient numérotés.

A l'article 12, nous proposons la clarification suivante :

- 1) Si les dommages causés sont supérieurs au montant de la limite, nous proposons de préciser si les créances doivent être réglées proportionnellement ou dans l'ordre de leur acceptation.
- 2) Nous proposons en outre que soient clarifiées les modalités pour le règlement tardif de créances lorsque ces dernières ne sont pas caduques.

A l'article 15, paragraphe (1) a), nous proposons le complément suivant :

- " a) *le bateau naviguait sur une voie d'eau située sur le territoire d'un Etat contractant, en prenant en considération les voies navigables exclues conformément au paragraphe 3.*"

Dans **chaque article** du projet, nous proposons de conserver les limites de responsabilité du texte actuel de la CLNI.

Nous estimons que les limites de responsabilité sont uniquement favorables aux grandes entreprises de navigation et non aux plus petites. Ces plus petites entreprises de navigation opèrent sur les voies de navigation intérieure et génèrent le trafic local. Des limites de responsabilité élevées étant susceptibles de sérieusement compromettre le fonctionnement de ces petites entreprises, nous pensons que leurs intérêts doivent également être pris en considération. En outre, à l'article 7 ("Limites applicables aux créances des passagers", dans le nouveau projet de CLNI il s'agit de l'article 8), nous proposons de maintenir la distinction faite entre les capacités des bâtiments avec les limites maximales correspondantes.

(Par exemple : "3 millions d'unités de compte pour les bâtiments autorisés à transporter 100 passagers au maximum", etc). Ceci est une condition déterminante pour que nous puissions adhérer à la CLNI.

Nous vous remercions pour votre attention.

Veuillez agréer ...

dr. Pál Völner Ministre d'Etat pour
l'infrastructure