



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6567

Projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012

Date de dépôt : 23-04-2013

Date de l'avis du Conseil d'État : 08-04-2014

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
18-07-2014	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
23-04-2013	Déposé	6567/00	<u>5</u>
05-02-2014	Avis du Conseil d'Etat (4.2.2014)	6567/01	<u>26</u>
10-03-2014	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration	6567/02	<u>29</u>
08-04-2014	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (4.4.2014)	6567/03	<u>32</u>
05-05-2014	Rapport de commission(s) : Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Rapporteur(s) : Monsieur Gusty Graas	6567/04	<u>35</u>
05-06-2014	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°23 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6567	<u>40</u>
26-06-2014	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (26-06-2014) Evacué par dispense du second vote (26-06-2014)	6567/05	<u>43</u>
05-05-2014	Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Procès verbal (22) de la reunion du 5 mai 2014	22	<u>46</u>
10-03-2014	Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Procès verbal (13) de la reunion du 10 mars 2014	13	<u>54</u>
03-03-2014	Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Procès verbal (11) de la reunion du 3 mars 2014	11	<u>62</u>
04-08-2014	Publié au Mémorial A n°147 en page 2318	6567	<u>71</u>

Résumé

PL 6567

Résumé

Le projet de loi sous rubrique vise à faire approuver la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure. La Convention concerne la navigation commerciale et crée une limitation de la responsabilité par rapport au régime commun. Son objectif est triple. Elle augmentera les limites fixées par une Convention similaire datant de 1988, elle élargira le champ d'application à un plus grand nombre de pays et elle visera à harmoniser tant que possible les régimes applicables en la matière.

6567/00

N° 6567

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et de l'Acte final, faits à Strasbourg, le 27 septembre 2012

* * *

*(Dépôt: le 23.4.2013)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (18.4.2013).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire des articles	3
5) Fiche financière	3
6) Commentaire des articles de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), par rapport à ceux de la Convention de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 1988)	4
7) Convention.....	8

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Affaires étrangères est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et de l'Acte final, faits à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

Château de Berg, le 18 avril 2013

Le Ministre des Affaires étrangères,

Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.– Sont approuvés la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et l'Acte final, faits à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

Art. 2.– Les réserves et déclarations suivantes sont faites lors du dépôt de l'instrument de ratification de la Convention visée à l'article 1er:

- aux fins de l'article 18(1), le Grand-Duché de Luxembourg exclut les créances pour dommages dus aux changements de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau;
- aux fins de l'article 15, paragraphe (2), le Grand-Duché de Luxembourg déclare que la Convention mentionnée à l'article 1er ne s'applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Art. 3.– *Dispositions particulières*

Dans les limites de l'article 6, paragraphe (2) de la Convention visée à l'article 1er, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.

*

EXPOSE DES MOTIFS

L'objectif de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI de 2012) est d'harmoniser le plus possible le droit applicable en matière de limitation de la responsabilité en matière de navigation intérieure et d'étendre le champ d'application de la Convention au plus grand nombre de pays. Elle met en même temps à jour les montants des limites de responsabilité prévues dans la Convention de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI de 1988) qui est vouée à être abrogée en même temps que vient en application la CLNI de 2012. Le Luxembourg avait ratifié la CLNI de 1988 par une loi du 24 avril 1993 et cette convention est entrée en vigueur le 1er septembre 1997.

Le champ d'application matériel prévoit désormais le principe de l'application de la Convention lorsque le bateau a navigué sur une voie d'eau (y inclus les lacs) située sur le territoire d'un Etat contractant. L'Etat contractant a cependant la possibilité d'exclure du champ d'application de la convention une voie d'eau ou un lac.

La CLNI de 2012 introduit aussi à côté des créances des passagers une nouvelle catégorie de créances, à savoir les créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses pour leur réserver un régime de responsabilité plus contraignant avec des montants doublés par rapport à la limite générale. L'objectif est de tenir compte des dommages autrement plus élevés qui peuvent résulter d'un accident d'un bateau transportant des marchandises dangereuses, rappelé à l'évidence suite à l'accident du bâtiment Waldhof survenu le 13 janvier 2011 sur le Rhin, accident qui impliquait un bâtiment citerne transportant des matières dangereuses qui chavirait sur le Rhin et qui avait causé un dommage global chiffré à plus de 100 millions d'euros.

Pour ce qui est de l'augmentation des limites de responsabilité, cette dernière est doublée pour les limites générales figurant à l'article 6 par rapport à celles fixées dans la Convention de 1988 et triplée pour les limites prévues en cas de créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses. Les limites prévues à l'article 8 concernant les créances des passagers sont elles aussi relevées substantiellement rapprochant les montants à ceux applicables en matière de navigation maritime.

La CLNI de 2012 prévoit aussi un mécanisme de révision simplifiée des limitations de responsabilité applicables aux créances couvertes par la Convention tous les 5 ans, en fonction de l'augmentation moyenne pondérée du taux d'inflation des prix à la consommation dans les Etats parties à la Convention au lieu de l'adaptation des limitations de responsabilité via une conférence diplomatique.

Il convient de noter que ce dispositif est conforme à l'article 37 de la Constitution mais équivaut à une dévolution de pouvoirs souverains au depositaire qui est une organisation internationale (la Commission centrale pour la navigation du Rhin „CCNR“) prévue par l'article 49bis de la Constitution. Ce type de dévolution de pouvoirs souverains requiert que cette loi soit votée dans les conditions de

l'article 114, alinéa 2, de la Constitution, à savoir avec une majorité des deux tiers des membres de la Chambre des Députés.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1

Cet article reprend l'intitulé de la Convention et stipule que ses dispositions sont approuvées et partant auront force de loi.

Ad article 2

Cet article reprend les réserves et déclarations que le Luxembourg fait.

Premièrement, la convention donne la faculté aux Etats d'exclure son application pour les créances reprises à l'article 18, paragraphe 1, point a). Le Luxembourg avait déjà fait application de cette réserve lors de l'approbation de la CLNI de 1988.

Deuxièmement, le Luxembourg entend faire application de l'article 15, paragraphe 2 de la Convention, qui donne la faculté aux Etats d'exclure certaines voies navigables ou lacs, de moindre importance, du champ d'application de la Convention.

Il convient de noter que la possibilité d'exprimer une réserve concernant les créances relatives aux bateaux de sport et de plaisance n'est plus maintenue dans la CLNI 2012, étant donné que la Convention précise désormais que ne sont visés que les bateaux utilisés à des fins commerciales excluant *de facto* ceux-ci.

Ad article 3

Cet article vise à faire application de la possibilité prévue à l'article 6, paragraphe 2 de la Convention, selon lequel les Etats peuvent stipuler le caractère prioritaire des créances pour dommages causés aux infrastructures de la voie navigable par rapport aux autres créances, sauf les créances pour cause de mort ou de lésions corporelles.

Il s'agit ici aussi d'une disposition qui existait déjà dans la loi de transposition de la loi de la CLNI de 1988.

*

FICHE FINANCIERE

Ce projet de loi n'a pas d'impact financier sur le budget de l'Etat.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES
de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la
responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), par rapport
à ceux de la Convention de 1988 sur la limitation de la respon-
sabilité en navigation intérieure (CLNI 1988)

Ad article 1: Personnes en droit de limiter leur responsabilité, définitions

La définition du paragraphe 2 point a) relative au propriétaire du bateau, qui peut limiter sa responsabilité est précisée de sorte à inclure toutes les personnes qui ont la maîtrise sur le bateau.

La définition au paragraphe 2 point b) de „bateau“ précise que sont visés les seuls bateaux de navigation intérieure „utilisés à des fins commerciales“. Alors que dans la CLNI de 1988 il était possible pour les Etats parties d'exclure ces bateaux, cet ajout a pour but d'harmoniser le droit applicable dans les Etats parties à la Convention révisée. Ainsi les créances nées d'une activité sportive, de plaisance ainsi que toutes les activités exercées à des fins non lucratives sont exclues du champ d'application de la CLNI 2012.

Une nouvelle définition est insérée sous le point d) qui concerne les marchandises dangereuses. La définition est effectuée par un renvoi au Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) dans sa version en vigueur. A noter que le Luxembourg a ratifié cet accord en date du 13 mars 2007 et que l'ADN fait l'objet d'une révision régulière toutes les deux années.

Une nouvelle définition est insérée sous le point e) qui vise à inclure les lacs dans les voies d'eau visées par la Convention révisée.

Ad article 2: Créances soumises à la limitation

Cet article reprend le libellé de la Convention de 1988 en ajoutant dans le point a) les barrages après les écluses afin d'appliquer la limitation de la responsabilité également à l'égard de ces créances couvrant ainsi les barrages-écluses situées sur la Moselle germano-luxembourgeoise par exemple.

Ad article 3: Créances exclues de la limitation

Le point a) de cet article a été scindé en deux points a) et b) tout en ajoutant au point a) que sont exclues du champ d'application de la Convention révisée les créances du chef d'assistance ou de sauvetage, „y compris, si applicable, l'indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un bateau qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement“.

Cet ajout s'inspire du texte de la convention internationale de 1989 sur l'assistance conclue le 28 avril 1989 à Londres qui fixe le droit aux indemnités dues en cas de sauvetage d'un bateau.

Au point c) une modification purement rédactionnelle a été faite.

A noter qu'aussi longtemps que le Luxembourg n'est pas partie à la convention précitée de 1989, l'ajout prémentionné n'aura pas d'impact sur la limitation de la responsabilité applicable.

La modification au point d) vise à tenir compte de l'ajout du nouvel article 7 dans la CLNI de 2012 relatif aux dommages nés du transport de marchandises dangereuses.

Ad article 6: Limites générales

Les limites de responsabilités et les seuils minima de responsabilité ont été augmentés de 100% par rapport à ceux fixés dans la Convention de 1988.

L'un des objectifs de la révision de la CLNI de 1988 était de rapprocher les montants des limitations appliqués en navigation intérieure de ceux qui sont pratiqués en navigation maritime. En effet, les montants de la Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (*convention on limitation of liability for maritime claims* „LLMC“) ont été augmentés en 1996, et une proposition dans le cadre de la révision de cette convention actuellement en cours, vise à augmenter encore les montants.

Ainsi une augmentation de 100% vise à concilier la volonté des Etats de permettre un rapprochement vers les montants pratiqués en navigation maritime en tenant compte et de l'inflation encourue depuis la Convention de 1988 et du contexte économique difficile qui ne justifierait pas une augmentation plus élevée des limites actuellement en vigueur.

Ad article 7: Limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses

Cet article est une nouveauté par rapport à la CLNI de 1988. En effet, à l'origine les dommages causés lors du transport de matières dangereuses n'ont pas été traités à part. Dans la nouvelle convention ils sont indemnisés sur base d'un fonds, sauf pour les Etats parties qui émettent une réserve d'exclusion de ce type de dommages du champ d'application de la CLNI en leur subrogeant des règles de limitation plus élevées.

Un régime dérogatoire est donc créé pour les créances nées de dommages dus au transport de marchandises dangereuses et les montants de la limitation des créances sont doublés par rapport aux limites générales (donc triplés par rapport à la CLNI 1988).

Cette approche constitue aussi une réaction au chavirage du bateau-citerne „Waldhof“ qui a engendré le 13 janvier 2011 des dommages faramineux sur le Rhin.

Ad article 8: Limites applicables aux créances des passagers

Cette disposition constitue, à l'instar du régime applicable aux créances visées à l'article 7, un régime dérogatoire au régime général établi à l'article 6 de la Convention révisée.

La CLNI de 1988 prévoyait le calcul de la limite de responsabilité du propriétaire de bateau en multipliant la somme de 60.000 unités de compte par le nombre de passagers autorisés à bord d'après le certificat du bateau, respectivement par le nombre de passagers réellement transportés. Ce montant ne pouvait être inférieur à 720.000 unités de compte, ni supérieur à un certain plafond fixé en fonction de la capacité du bateau.

La CLNI de 2012 rapproche les montants de ceux appliqués en navigation maritime. Le montant retenu est de 100.000 unités de compte multipliés soit par la capacité du bateau, soit par le nombre de personnes effectivement transportées et le seuil minimal est relevé à 2 millions d'unités de comptes.

Ad article 9: Unité de compte

Les modifications par rapport au texte de la Convention de 1988 sont purement rédactionnelles et dues notamment à l'ajout du nouvel article 7.

Ad article 10: Concours de créances

Les montants dus en cas de concours de créances ont été doublés.

Une disposition a aussi été ajoutée prévoyant des règles similaires à celles applicables pour le régime de droit commun en matière de concours de créances pour les dommages résultant du transport de matières dangereuses.

Ad article 11: Limitation de responsabilité sans constitution de fonds

Le paragraphe 3 de l'article en question de la CLNI de 1988 a été supprimé. Celui-ci prévoyait que les règles de procédure appliquées en l'absence de constitution de fonds seraient régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

Or, à l'heure actuelle existent des dispositions réglementaires, notamment au niveau communautaire pour déterminer tant les juridictions compétentes (Règlement (CE) n° 44/20012 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale-Bruxelles I) que la loi applicable (Règlement (CE) n° 593/20081 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles-Rome I) qui sont plus efficaces et qui rendent inutile ce paragraphe.

C'est pour cette même raison que l'article 14 de la CLNI de 1988 concernant la loi applicable a été supprimé. Suivant celui-ci la constitution ainsi que la répartition d'un fonds de limitation étaient régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

Ad article 12: Constitution du fonds

La CLNI de 2012 prévoit désormais la possibilité de constituer un ou plusieurs fonds auprès du tribunal compétent ou de toute autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est ou peut être engagée pour une créance soumise à limitation. Ceci pourrait trouver application notamment en cas de dommages entraînant des morts et lésions corporelles (art. 6 1)a) et des dommages autres que les morts et lésions (art. 6)1)b).

Les renvois aux articles de la Convention sont mis en conformité avec la nouvelle numérotation. Le texte a également été adapté en tenant compte de la faculté de constituer un ou plusieurs fonds.

Ad article 13: Répartition du fonds

Cet article concerne une modification purement formelle, en ce qu'il adapte le renvoi à la nouvelle numérotation de la Convention.

Ad article 14: Conséquences de la constitution du fonds

Cet article a changé d'intitulé par rapport à la CLNI de 1988 où cet article était intitulé „Fin de non-recevoir“.

Le paragraphe 1 de cet article de la CLNI de 1988 était rédigé comme suit: „*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.*“

La Convention révisée élargit le champ d'action de cette disposition à toute personne „*ayant la faculté de faire valoir une créance contre le fonds*“. Le but est de canaliser toutes les demandes en dommages et intérêts entrant dans le champ d'application de la Convention révisée afin d'éviter une dispersion des demandes éventuelles de dommages et intérêts dans différentes juridictions.

Cette formulation est reprise de la Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC) et implique qu'il n'y a plus le choix aux créanciers de produire leur créance ailleurs contre la personne concernée que contre le ou les fonds constitués par cette dernière.

Ad article 15: Champ d'application

Le champ d'application matériel de la CLNI de 1988 était plus réduit que celui de la Convention révisée. En effet suivant le point 1 a) de la CLNI de 1988 celle-ci s'appliquait lorsque le bateau naviguait sur l'une des voies d'eau soumises au régime de la Convention révisée pour la navigation du Rhin ou à celui de la Convention sur la canalisation de la Moselle au moment de l'évènement donnant naissance aux créances.

La CLNI de 2012 prévoit l'application de la convention lorsque le bateau a navigué sur une voie d'eau située sur le territoire d'un Etat contractant. En principe la Convention a vocation à s'appliquer à toutes les voies d'eau situées sur le territoire d'un Etat contractant.

Le paragraphe 2 prévoit la possibilité pour chaque Etat d'exclure au moyen d'une déclaration l'application de la convention pour les voies d'eau situées sur son territoire et qui ne figurent pas à l'Annexe 1 de l'Accord européen sur les grandes voies d'eau navigables d'importance internationale (AGN).

Un nouveau paragraphe 3 est inséré qui vise à permettre aux Etats d'exclure au moyen d'une déclaration pour une période de 8 ans au maximum les menues embarcations utilisées à des fins de transport interne du champ d'application de la convention afin de tenir compte des appréhensions de certains Etats de l'Ouest qui connaissent des limitations de responsabilité plus réduites pour ce type d'embarcations.

La définition de menues embarcations provient de l'article 1.01 lettre m) du Règlement de Police pour la navigation du Rhin.

Le nouveau paragraphe 3 règle les modalités d'entrée en vigueur de l'exclusion notifiée par un Etat.

Le paragraphe 4 fixe la possibilité pour un Etat de revenir sur une telle déclaration et fixe les modalités d'entrée en vigueur et d'effet de cette déclaration de retrait.

Ad article 16: Signature, ratification et adhésion

La CLNI de 2012 opère une refonte totale de cet article. En effet, la nouvelle Convention a pour vocation d'être aussi ouverte que possible. En particulier, elle n'est pas réservée aux Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) mais est ouverte à l'adhésion de chaque Etat qui le souhaite visant ainsi l'inclusion des Etats danubiens.

Ad article 17: Entrée en vigueur

L'entrée en vigueur de la Convention révisée est déterminée et prend effet soit un an après que 4 Etats auront déposé leur instrument de ratification, soit après que la CLNI de 1988 sera abrogée.

Cet article est à lire ensemble avec l'article 19 qui prévoit aussi pour la dénonciation de la Convention un délai d'un an.

Le paragraphe 3 concerne l'adhésion à la Convention révisée par un Etat après l'entrée en vigueur de la Convention.

Ad article 18: Réserves

Cet article est mis en conformité avec les nouvelles dispositions de la Convention de 2012. Ainsi le point b) du paragraphe 1 renvoie à l'article 7 concernant les dommages causés par les matières dangereuses.

Le point d) de la CLNI de 1988 est supprimé, alors qu'il prévoyait la possibilité d'exclure les bateaux de sport et de plaisance, et qu'il est désormais prévu explicitement dans l'article 1 de la Convention révisée qu'elle ne s'applique qu'à la navigation commerciale excluant de facto les bateaux de sport et de plaisance.

Ad article 19: Dénonciation

Cet article prévoit l'ajout d'un paragraphe 2 qui fixe le délai de la prise d'effet d'une dénonciation à 6 mois à compter de la date de notification afin d'éviter la coexistence de la CLNI de 1988 avec la CLNI de 2012.

Ad article 20: Révision simplifiée des montants de limitation

Il s'agit d'une disposition nouvelle par rapport à la CLNI de 1988. Les montants de limitation seront révisés par le dépositaire tous les 5 ans, en fonction de l'augmentation du taux d'inflation selon une procédure simplifiée de révision au lieu de la procédure plus laborieuse de révision des montants de limitation sur base d'une Conférence diplomatique ayant conduit à la CLNI de 2012.

Les auteurs se sont inspirés du mécanisme de révision de la convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 28 mai 1999 (approuvée au Luxembourg par la loi du 12 août 2003). L'adaptation des limites de responsabilité se fait ainsi automatiquement par notification du dépositaire en cas d'une inflation de 10% depuis la dernière révision. Cependant, en cas d'une inflation de 5% depuis la dernière révision un tiers des Etats contractants peut également demander une révision des limites de responsabilité.

L'idée des rédacteurs est de faire une convention qui perdure, et de permettre de mettre à jour les montants de limitations au fur et à mesure du temps et de l'inflation des prix à la consommation.

Ad article 21: Dépositaire

Les modifications à cet article par rapport à la Convention de 1988 sont d'ordre purement formel et s'imposent en raison de la procédure de révision simplifiée des montants de limitation introduite dans la CLNI de 2012.

Ad article 22: Langues

Cet article ajoute la langue anglaise comme langue de la Convention révisée faisant foi à côté des autres versions linguistiques.

*

CONVENTION

LES ETATS PARTIES à la présente Convention,

ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure, sur l'ensemble des voies navigables,

considérant qu'il est souhaitable de moderniser la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Chapitre I – Le droit à limitation

Article 1

Personnes en droit de limiter leur responsabilité, définitions

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
 - a) „propriétaire de bateau“ désigne le propriétaire, le locataire, ou l'affrèteur à qui est confiée l'utilisation du bateau, ainsi que l'exploitant d'un bateau;
 - 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, utilisés à des fins commerciales, mais non pas les aéroglisseurs. Sont assimilés aux bateaux les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue;
 - c) „assistant“ désigne toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2 paragraphe 1 lettres (d), (e) et (f);
 - d) „marchandises dangereuses“ désigne les marchandises dangereuses au sens du chapitre 3.2 du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) dans sa teneur en vigueur;
 - e) „voie d'eau“ désigne toute voie d'eau intérieure, y compris tout lac.
3. Si l'une quelconque des créances visées à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.
4. Dans la présente Convention, l'expression „responsabilité du propriétaire de bateau“ comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.
5. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément à la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.
6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité:

- a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;
- b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;
- c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du bateau ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;
- d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;
- e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du bateau;
- f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du paragraphe 1 lettres d), e) et f) ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Article 3

Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:

- a) aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, si applicable, l'indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou 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;
- c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;
- d) aux créances contre le propriétaire d'un bateau à propulsion nucléaire pour dommages nucléaires;
- e) aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui calculé conformément à l'article 6 ou, pour les créances au sens de l'article 7, d'un montant supérieur à la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 7.

Article 4

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

*Article 5****Compensation de créances***

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

Chapitre II – Limites de responsabilité*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 destiné au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 400 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 1.400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;
 - (ii) pour un bateau destiné 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 1.400 unités de compte pour chaque KVV de la puissance de leurs machines de propulsion;
 - (iii) pour un pousseur ou remorqueur, 1.400 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, la limite de responsabilité calculée conformément à l'alinéa (iii) est majorée de 200 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, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, la limite de responsabilité calculée conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage;
 - (vi) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article premier paragraphe 2 lettre b) deuxième phrase, leur valeur au moment de l'événement;
- b) à l'égard de toutes les autres créances, la moitié de la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre a);
- c) lorsque la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre a) est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre b) peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées à la lettre a) et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à la lettre b);
- d) en aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 400.000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 200.000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

2. Toutefois, sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 1 lettre c), un Etat partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses,

barrages, ponts et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées au paragraphe 1 lettre b), la priorité qui est prévue par cette législation.

3. Les limites de responsabilité visées au paragraphe 1 lettre d) s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance ou de sauvetage à un bateau et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant uniquement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage.

Article 7

Limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses

1. Les limites de responsabilité pour un bateau transportant des marchandises dangereuses à l'égard des créances nées de dommages découlant directement ou indirectement de la nature dangereuse de ces marchandises, sont calculées comme suit:

- a) à l'égard de créances pour mort ou lésions corporelles, le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre a), mais au minimum 10 millions d'unités de compte;
- b) à l'égard de toutes les autres créances, le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre b), mais au minimum 10 millions d'unités de compte.

2. Lorsque la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1 lettre a), est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1 lettre b), peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées au paragraphe 1 lettre a), ce solde impayé venant en concurrence avec les créances visées au paragraphe 1 lettre b).

Article 8

Limite applicable aux créances des passagers

1. A l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de responsabilité pour ce bateau est fixée 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.

Toutefois, la limite de responsabilité ne peut être inférieure à 2 millions d'unités de compte.

2. Aux fins du présent article, „créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau“ signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne:

- a) en vertu d'un contrat de transport de passager ou
- b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

Article 9

Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 à 8 et 10 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 à 8 et 10 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds est constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat.

2. La valeur, en Droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

3. Les Etats parties peuvent fixer, sur la base de la méthode de calcul visée au paragraphe 1, l'équivalent des montants visés aux articles 6 à 8 et 10 dans leur monnaie nationale en chiffres arrondis. Lorsque, par suite d'un changement de la valeur en Droits de tirage spéciaux de la monnaie nationale, les montants exprimés en cette monnaie s'écartent de plus de 10 pour cent de la valeur réelle exprimée en Droits de tirage spéciaux aux articles 6 à 8 et 10, les montants devront être adaptés à la valeur réelle. Les Etats parties communiquent au dépositaire les sommes exprimées en monnaie nationale ainsi que toute modification de ces sommes.

Article 10

Concours de créances

1. Sans préjudice du paragraphe 2, les limites de responsabilité calculées conformément à l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

- a) à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier paragraphe 2 lettre a) et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci, ou
 - b) à l'égard du propriétaire d'un bateau qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci, ou
 - c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau auquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.
2. a) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (iv), la limite de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, la limite de responsabilité pour chacune des barges est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.
- b) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (v), la limite de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, la limite de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.

3. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent par analogie aux limites de responsabilité calculées conformément à l'article 7. Le paragraphe 2 s'applique toutefois en prenant pour base 400 unités de compte au lieu de 200 unités de compte.

4. La limite de responsabilité calculée conformément à l'article 8 s'applique à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier paragraphe 2 lettre a), s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 8 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

Article 11

Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 12 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat partie peut stipuler dans sa législation nationale que

lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 13 s'appliquent.

Chapitre III – Le fonds de limitation

Article 12

Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un ou plusieurs fonds auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat partie dans lequel une action est engagée pour une créance soumise à limitation, ou, si aucune action n'est engagée, auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat partie dans lequel une action peut être engagée pour une créance soumise à limitation. Chaque fonds doit être constitué à concurrence du montant de la limite de responsabilité tel que calculé conformément aux articles 6 à 8 et 10 applicables aux créances dont la personne qui constitue le ou les fonds peut être responsable, augmentée des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Un fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignnant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat partie dans lequel le fonds est constitué et considérée comme adéquate par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 10 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 4, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 10 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 4.

Article 13

Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions de l'article 6 paragraphes 1 et 2 de même que des articles 7, 8 et 10, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

Article 14

Conséquences de la constitution du fonds

1. Si un fonds a été constitué conformément à l'article 12, aucune personne ayant la faculté de faire valoir 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.

2. Après constitution d'un fonds conformément à l'article 12, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie dans la juridiction d'un Etat partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

Chapitre IV – Champ d'application

Article 15

1. La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire de bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances:

- a) le bateau naviguait sur une voie d'eau située sur le territoire d'un Etat partie,
- 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 la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.

La présente Convention s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.

2. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, exclure l'application de la présente Convention au moyen d'une déclaration notifiée au dépositaire dans les cas où la voie d'eau mentionnée au paragraphe 1

- a) est située sur son territoire et
- b) ne figure pas à l'annexe I de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

La voie d'eau concernée par l'exclusion doit découler clairement de la déclaration.

3. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, exclure l'application de la présente Convention au moyen d'une déclaration notifiée au dépositaire, pour une période de 8 ans au maximum suivant l'entrée en vigueur de la Convention, aux menues embarcations utilisées exclusivement à des fins de transport national. Une menue embarcation, au sens de la première phrase, est un bâtiment dont la longueur maximale de la coque, gouvernail et beaupré non compris, est inférieure à 20 mètres, à l'exclusion

- a) d'un bac,
- b) d'une barge poussée,
- c) d'un bâtiment autorisé à remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments qui ne sont pas des menues embarcations ou
- d) d'un bâtiment autorisé à transporter plus de 12 passagers.

4. L'exclusion prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois suivant la notification de la déclaration visée au paragraphe 2 ou, si la présente Convention n'est pas encore entrée en vigueur, le jour de l'entrée en vigueur de la présente Convention. La présente Convention ne s'applique pas aux créances nées d'un événement s'étant produit lorsque le bateau naviguait sur une voie d'eau visée par l'exclusion. L'exclusion ne vaut pas pour les événements s'étant produits avant l'entrée en vigueur de la déclaration.

5. Un Etat qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une déclaration de retrait notifiée au dépositaire. Le retrait prend effet à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date de notification de la déclaration de retrait ou à toute date ultérieure

spécifiée dans la déclaration de retrait. Le retrait n'a pas d'effet sur la limitation de responsabilité pour les créances nées d'événements intervenus avant l'entrée en vigueur du retrait.

Chapitre V – *Clauses finales*

Article 16

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tout Etat du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg.
2. Chaque Etat peut exprimer son consentement à être lié par la présente Convention par voie de:
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou
 - c) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

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 de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) cessera d'être en vigueur, la date postérieure étant retenue.
2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la présente Convention ont été remplies, la Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument. Par dérogation à la première phrase, la Convention entre en vigueur dans cet Etat le jour de l'entrée en vigueur de la Convention conformément au paragraphe 1, si l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion a été déposé au moins trois mois avant l'entrée en vigueur de la Convention conformément au paragraphe 1.

Article 18

Réserves

1. Chaque 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) aux créances visées à l'article 7, dans la mesure où elles sont régies par une convention internationale ou une réglementation nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par la présente Convention;
 - 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 faculté prévue au paragraphe 1, lettre b doit notifier au dépositaire les limites de responsabilité qui s'appliquent ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.
3. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
4. Chaque 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 19

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par un Etat partie par notification adressée au dépositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette partie.
2. Sans préjudice de l'article 20 paragraphe 3, la dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration de six mois à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

Article 20

Procédure simplifiée pour la révision des limites de responsabilité

1. Le dépositaire engage la révision des montants prescrits aux articles 6 à 8 et 10 tous les cinq ans, le premier examen intervenant le 31 décembre 2017. L'examen est conduit en appliquant un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la date de la dernière notification, d'un examen ayant conduit à une modification des limites de responsabilité, conformément au paragraphe 2 ou, dans le cas d'un premier examen, depuis la date d'entrée en vigueur de la Convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des Etats dont les monnaies composent le Droit de tirage spécial cité à l'article 9 paragraphe 1.
2. Si l'examen mentionné au paragraphe 1 conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 pour cent, le dépositaire notifie aux Etats contractants les montants révisés calculés sur la base du coefficient pour inflation. Les montants révisés sont réputés avoir été adoptés à l'expiration d'un délai d'une année à compter du jour de la notification, à moins que, dans ce délai, un tiers des Etats contractants aient notifié par une déclaration au dépositaire leur refus d'accepter la modification.
3. Une modification réputée avoir été adoptée en vertu du paragraphe 2 entre en vigueur neuf mois après son adoption pour tout Etat qui est partie à la présente Convention à cette date, à moins qu'il ne dénonce la Convention conformément à l'article 19 paragraphe 1 au plus tard trois mois avant la date d'entrée en vigueur de la modification. La dénonciation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la modification. La modification lie tout Etat qui devient partie à la présente Convention après l'adoption de la modification.
4. Sans préjudice du paragraphe 1, la procédure mentionnée au paragraphe 2 est applicable à tout moment sur la demande d'un tiers des Etats contractants si, depuis l'examen précédent ou, en l'absence d'un tel examen, depuis la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 est supérieur à cinq pour cent. Des révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article sont effectuées tous les cinq ans, la première intervenant à la fin de la cinquième année suivant une révision effectuée conformément au présent paragraphe.

*Article 21***Dépositaire**

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin qui en est le dépositaire.
2. Le dépositaire
 - a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires ainsi qu'à tous les autres Etats ayant adhéré à la présente Convention;
 - b) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré:
 - (i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute déclaration et réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature, ce dépôt ou cette déclaration sont intervenus;
 - (ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
 - (iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;
 - (iv) de la date d'entrée en vigueur d'une modification conformément à l'article 20 paragraphe 3;
 - (v) de toute déclaration requise par l'une quelconque des dispositions de la présente Convention.

*Article 22***Langues**

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues allemande, anglaise, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

*

ACTE FINAL

**de la conférence diplomatique pour l'adoption de la Convention
de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en
navigation intérieure (CLNI 2012)**

1. La conférence diplomatique, pour l'adoption de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), organisée sous les auspices de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), s'est tenue à Strasbourg, au siège de la CCNR du 25 au 27 septembre 2012.
2. Les Etats suivants ont été représentés à la Conférence par des plénipotentiaires:
 - République fédérale d'Allemagne
 - République d'Autriche
 - Royaume de Belgique
 - République bulgare
 - République française
 - Grand-Duché de Luxembourg
 - Royaume des Pays-Bas
 - République de Pologne
 - République de Serbie

- République slovaque
Confédération Suisse
3. Les Etats suivants ont participé à la Conférence en tant qu'observateurs:
République tchèque
Hongrie
4. Les Organisations non gouvernementales suivantes ont été représentées à la Conférence par des observateurs:
Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)
Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF)
IVR
Union Européenne des Chambres de Commerce et d'industrie (UECC)
Organisation Européenne des Bateliers (OEB)
5. La Conférence a élu comme Président de la Conférence Mme Beate Czerwenka (Allemagne) et comme vice-présidents Mme Alicja Nowak (Pologne) et M. Dominique Bellenger (France).
6. Conformément au Règlement intérieur de la Conférence, le Secrétaire général de la CCNR a examiné les pouvoirs des Représentants des Etats mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus et a fait rapport à la Conférence qui a constaté que les pouvoirs présentés étaient réguliers.
7. La Conférence a désigné M. Henricus van der Werf, Secrétaire général de la CCNR, pour exercer les fonctions de Secrétaire général de la Conférence et Mme Cécile Tournaye, conseiller juridique de la CCNR, comme Secrétaire exécutif.
8. La Conférence a adopté l'ordre du jour présenté par le secrétaire exécutif (CLNI/CONF (12)a 8 rev. 1).
9. La Conférence a adopté le Règlement intérieur (CLNI/CONF (12) 7) proposé par le secrétaire exécutif.
10. La Conférence a constitué un comité de rédaction présidé par M. René Lefebber (Pays-Bas).
11. La Conférence a fondé ses délibérations sur le texte du projet de Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI 12012) établi par le Groupe d'experts créé par la CCNR (CLNI/CONF (12) 1).
12. A l'issue des délibérations, la Conférence a adopté à l'unanimité la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) en allemand, anglais, français et néerlandais.
13. La Conférence a pris connaissance de la déclaration annexée des Etats parties à la CLNI 1988.
14. Le Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin adressera des copies certifiées conformes du présent Acte final à tous les Gouvernements et organisations intergouvernementales invités à la Conférence.
15. La Convention sera déposée, conformément à son article 16, au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg.
16. La Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège du dépositaire.

EN FOI DE QUOI, les soussignés ont apposé leur signature au présent Acte final.

FAIT à Strasbourg le vingt-sept septembre deux mille douze en un seul exemplaire original en langues allemande, anglaise, française et néerlandaise, qui sera déposé auprès du Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Le Secrétaire exécutif,
Cécile TOURNAYE

Le Président,
Beate CZERWENKA

Pour la République fédérale d'Allemagne

Beate CZERWENKA
Johann-Hinrich ERNST
Franziska METZNER

Pour la République d'Autriche

Verena CAP

Pour le Royaume de Belgique

Geert VAN KEER

Pour la République bulgare

Kamen KITCHEV

Pour la République française

Olivier GUYONVARCH

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

Max NILLES

Pour le Royaume des Pays-Bas

Gert MENSINK

Pour la République de Pologne

Alicja NOWAK

Pour la République de Serbie

Mladen MIJOVIC

Pour la République slovaque

Drahoslav ŠTEFÁNEK

Pour la Confédération suisse

Reto DÜRLER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6567/01

N° 6567¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI**portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et de l'Acte final, faits à Strasbourg, le 27 septembre 2012**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(4.2.2014)

Par dépêche du 24 avril 2013, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères. Au texte du projet étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, le texte et un commentaire des articles de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (dite „CLNI 2012“), ainsi que le texte de l'Acte final y relatif.

La CLNI 2012 abroge et remplace la CLNI 1988, que le Luxembourg avait ratifiée en 1993, en étendant le champ d'application du système de responsabilité et en augmentant les seuils des dommages-intérêts qui peuvent être dus pour différents types de dommages causés.

D'autres innovations notables sont, par rapport au régime découlant de la CLNI 1988, l'exclusion d'office de la navigation autre que commerciale et la soumission des dommages découlant du transport de marchandises dangereuses à un régime à part prévoyant notamment des limites portées au double en matière de dommages-intérêts.

D'un point de vue procédural, le projet de loi sous avis devra être adopté par la Chambre des députés dans les conditions de l'article 114, alinéa 2, de la Constitution, alors que la CLNI 2012 comporte une nouvelle dévolution de pouvoir souverain au sens de l'article 49bis de la Constitution au profit de la Commission centrale pour la navigation du Rhin („CCNR“). En effet, en vertu de l'article 20 de la CLNI 2012, il appartiendra désormais à la CCNR de réviser tous les cinq ans les limites de responsabilité applicables aux différents types de créances couverts par la CLNI 2012.

*

EXAMEN DES ARTICLES*Article 1er*

Le Conseil d'Etat s'interroge sur la nécessité d'approuver l'Acte final qui est dénué de caractère normatif.

Article 2

Moyennant l'article 2, le Luxembourg fait usage de deux réserves prévues par la CLNI 2012, permettant, d'une part, d'exclure certains types de dommages, d'autre part, d'exclure certaines voies d'eau. Il résulte de la seconde réserve que sur le territoire du Grand-Duché, n'est concernée que la navigation commerciale sur la Moselle et sur la partie navigable de la Sûre. Par ailleurs, dans le terme „Grand-Duché“ „Duché“ est à écrire avec un „D“ majuscule.

Article 3

Le Luxembourg a, par cet article, recours à la possibilité prévue par la CLNI 2012 d'accorder un rang prioritaire aux créances pour dommages causés aux infrastructures des voies navigables concernées. Le Conseil d'Etat propose d'insérer dans le texte même de l'article la réserve qu'on lit actuellement au commentaire des articles, à savoir que cette priorité reste pourtant primée par les créances pour cause de mort ou de lésions corporelles.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 février 2014.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

6567/02

N° 6567²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention de Strasbourg de
2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation
intérieure faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012**

* * *

**AMENDEMENTS ADOPTES PAR LA COMMISSION DES
AFFAIRES ETRANGERES ET EUROPEENNES, DE LA DEFENSE,
DE LA COOPERATION ET DE L'IMMIGRATION**

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(10.3.2014)

Monsieur le Président,

La Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration a adopté, lors de sa réunion du 10 mars 2014, les amendements parlementaires suivants au projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et de l'Acte final, faits à Strasbourg, le 27 septembre 2012 (doc. parl. 6567).

Amendement 1

Donnant suite aux remarques du Conseil d'Etat s'interrogeant sur la nécessité d'approuver l'Acte final qui est dénué de caractère normatif, la Commission propose d'ôter les références à l'Acte final dans l'intitulé et à l'article 1er du projet de loi.

Amendement 2

La Commission donne suite à la proposition du Conseil d'Etat d'insérer dans le texte même de l'article 3 du projet de loi la réserve qu'on lit actuellement au commentaire des articles, à savoir que la priorité aux créances pour dommages aux infrastructures des voies de navigation reste pourtant primée par les créances pour cause de mort ou de lésions corporelles.

Amendement 3

La Commission propose des modifications rédactionnelles du texte et l'insertion de titres aux articles 1 et 2 du projet de loi.

Le nouveau libellé du texte du projet de loi sera le suivant:

**„PROJET DE LOI
portant approbation de la Convention de Strasbourg de
2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation
intérieure (~~CLNI 2012~~) et de l'Acte final, faits faite à
Strasbourg, le 27 septembre 2012**

**Art. 1er.– De l'approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la
responsabilité en navigation intérieure**

~~Sont approuvés~~ Est approuvée la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) ~~et l'Acte final, faits~~ faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

Art. 2.– Des réserves et des déclarations

~~Les réserves et déclarations suivantes sont faites lors~~ Lors du dépôt de l'instrument de ratification de la Convention visée à l'article 1er, le Grand-Duché de Luxembourg fera les réserves et déclarations suivantes:

- aux fins de l'article 18, paragraphe (1), le Grand-Duché de Luxembourg exclut les créances pour dommages dus aux changements de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau;
- aux fins de l'article 15, paragraphe (2), le Grand-Duché de Luxembourg déclare que la Convention mentionnée à l'article 1er ne s'applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Art. 3.– Des dispositions particulières

~~Dans les limites de l'article 6, paragraphe (2) de la Convention visée à l'article 1er~~ Sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles visés à l'article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.“

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

6567/03

N° 6567³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI**portant approbation de la Convention de Strasbourg de
2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation
intérieure faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(4.4.2014)

Par dépêche du 10 mars 2014, le Président de la Chambre des députés a soumis au Conseil d'Etat une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration.

Le texte soumis au Conseil d'Etat est en ce sens insolite que les soi-disant amendements sont en fait les commentaires du projet de loi remanié. Le Conseil d'Etat rappelle qu'en vertu de l'article 66 de la Constitution, la Chambre des députés a le droit d'amender les articles d'un projet de loi et qu'en vertu de l'article 83*bis* de la Constitution, le Conseil d'Etat est appelé à donner son avis entre autre sur les amendements proposés par la Chambre. Dans ces conditions, les amendements doivent se présenter sous forme de modifications que la Chambre entend apporter à tel article d'un projet de loi.

Le Conseil d'Etat est exceptionnellement d'accord pour émettre son avis sur le nouveau texte coordonné du projet de loi proposé par la commission parlementaire.

Il estime de surcroît que dans un texte se limitant à trois articles, il n'est pas besoin de réserver un intitulé à chacun des articles. Si la Chambre des députés souhaitait néanmoins maintenir les intitulés en question, il y aurait lieu de faire abstraction de la formulation recourant au „de“ ablatif et de se borner aux seuls substantifs.

Le nouveau libellé de l'article 1er tient compte d'une suggestion faite par le Conseil d'Etat dans son avis du 4 février 2014 et ne donne dès lors pas lieu à observation.

Par souci de respecter la prérogative du Grand-Duc de faire les traités, inscrite à l'article 37 de la Constitution, le Conseil d'Etat propose de remplacer à l'article 2 du texte coordonné la phrase qui annonce les déclarations et les réserves qui se rapportent au texte de la Convention par une phrase suivant laquelle „L'approbation est assortie des réserves et des déclarations suivantes:“.

Le nouvel article 3 tient encore compte de l'observation du Conseil d'Etat quant à l'insertion de la disposition relative à la priorité de certaines créances dans le texte même de la loi.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 avril 2014.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6567/04

N° 6567⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention de Strasbourg de
2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation
intérieure faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ETRANGERES ET
EUROPEENNES, DE LA DEFENSE, DE LA COOPERATION ET DE
L'IMMIGRATION**

(5.5.2014)

La Commission se compose de: M. Marc ANGEL, Président; M. Gusty GRAAS, Rapporteur; MM. Claude ADAM, Eugène BERGER, Yves CRUCHTEN, Mme Claudia DALL'AGNOL, MM. Luc FRIEDEN, Jean-Claude JUNCKER, Fernand KARTHEISER, Laurent MOSAR, Mme Lydie POLFER, MM. Marc SPAUTZ et Claude WISELER, Membres.

*

I. PROCEDURE LEGISLATIVE

Le projet de loi sous rubrique a été déposé par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères en date du 23 avril 2013.

L'avis du Conseil d'Etat est intervenu le 4 février 2014.

Au cours de sa réunion du 3 mars 2014, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration a nommé M. Gusty Graas comme rapporteur du projet de loi sous rubrique.

En date du 10 mars 2014, la commission a examiné le texte du projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat. Elle a adopté des amendements envoyés au Conseil d'Etat par courrier du 10 mars 2014. Le Conseil d'Etat a émis son avis complémentaire le 4 avril 2014.

Le présent rapport a été présenté et adopté en date du 5 mai 2014.

L'exposé des motifs précise que le vote du projet de loi devra se faire dans les conditions de l'article 114, alinéa 2, de la Constitution, à savoir avec une majorité des deux tiers des membres de la Chambre des Députés.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous rubrique vise à faire approuver la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure. La Convention concerne la navigation commerciale et crée une limitation de la responsabilité par rapport au régime commun. Son objectif est triple. Elle augmentera les limites fixées par une Convention similaire datant de 1988¹, elle élargira le champ

¹ Le Luxembourg avait ratifié la Convention de 1988 par une loi du 24 avril 1993. La Convention de 1988 est entrée en vigueur le 1er septembre 1997.

d'application à un plus grand nombre de pays et elle visera à harmoniser tant que possible les régimes applicables en la matière.

*

III. COMMENTAIRE DES ARTICLES

L'article 1 vise à approuver la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et, dans une version initiale du texte, son Acte final.

L'article 2 reprend les réserves et les déclarations du Luxembourg:

- d'exclure l'application de la Convention pour des créances reprises à l'article 18, paragraphe 1, point a). Le Luxembourg avait déjà fait application de cette réserve lors de l'approbation de la CLNI de 1988;
- de faire application de l'article 15, paragraphe 2 de la Convention, qui donne la faculté aux Etats d'exclure certaines voies navigables ou lacs, de moindre importance, du champ d'application de la Convention. Le Luxembourg déclare que la Convention ne s'applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

L'article 3 vise à faire application de la possibilité prévue à l'article 6, paragraphe 2 de la Convention, selon lequel les Etats peuvent stipuler le caractère prioritaire des créances pour dommages causés aux infrastructures de la voie navigable par rapport aux autres créances, sauf les créances pour cause de mort ou de lésions corporelles.

*

IV. HISTORIQUE ET CONTENU

La Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure de 1988 (CLNI) a été adoptée le 4 novembre 1988 et est entrée en vigueur le 1er juin 1997. Elle fut la conséquence de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et a été ratifiée au Luxembourg par la loi du 24 avril 1993 (Mémorial A – n° 35 du 7 mai 1993). Suite à la Convention relative à la canalisation de la Moselle du 27 octobre 1956 notre pays est directement concerné par cette matière.

La CLNI de 1988 a été ratifiée par l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. En 2007 les Etats contractants de la CLNI de 1988, ont décidé d'engager une révision de celle-ci afin de tenir compte d'un certain nombre de réalités économiques et de la volonté de l'extension du régime de responsabilité limitée à d'autres Etats dépourvus de liaisons navigables directes avec le Rhin et la Moselle. En outre il y avait lieu d'harmoniser les régimes applicables dans les différents Etats et d'actualiser les limites de responsabilité fixées vingt ans plus tôt donnant lieu à la CLNI signée le 27 septembre 2012 à l'occasion d'une conférence diplomatique qui s'est tenue à Strasbourg.

En premier lieu, le champ d'application géographique de la CLNI de 2012, d'ailleurs réservée exclusivement à la navigation commerciale, ne se limite plus seulement au Rhin et à la Moselle couverts par le régime de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et la Convention de 1956 sur la canalisation de la Moselle, mais prévoit désormais l'application de la Convention lorsque le bateau a navigué sur une quelconque voie d'eau, y inclus les lacs. Elle s'étend ainsi à toutes les eaux intérieures situées sur le territoire d'un Etat contractant. Les nouveaux pays contractants sont l'Autriche, la Bulgarie, la Pologne, la Serbie et la Slovaquie. Cependant, l'Etat contractant dispose toujours de la possibilité d'exclure au moyen d'une déclaration du champ d'application de la Convention une voie d'eau et/ou un lac situés sur son territoire et qui ne figurent pas à l'Annexe 1 de l'Accord européen sur les grandes voies d'eau navigables d'importance internationale (AGN). En outre les Etats ont la faculté d'exclure pour une période maximale de 8 ans les petites embarcations utilisées à des fins de transport interne.

Deuxièmement, les limites générales de responsabilité ainsi que les seuils minima de responsabilité ont été augmentés de 100% par rapport à ceux fixés par la Convention de 1988. Ainsi, les limites ont été doublées en tenant compte des montants des limitations appliquées en navigation maritime et de l'inflation encourue depuis 1988. Néanmoins, la CLNI prévoit deux régimes dérogatoires au régime général établi à l'article 6. D'une part, dans un souci de se rapprocher des montants appliqués en

navigation maritime, les limites de responsabilités applicables aux créances des passagers pour les créances de voyageurs à bord de bateaux à passagers ont été augmentées de 66%.

D'autre part, la CLNI introduit une nouvelle catégorie de créances, à savoir les créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses, pour leur réserver un régime de responsabilité plus contraignant avec des montants doublés par rapport à la limite générale. Cette nouveauté par rapport à 1988 constitue une réaction au chavirage du bateau-citerne „Waldhof“ avec de l'acide sulfurique le 13 janvier 2011 sur le Rhin près de St. Goarshausen et qui avait engendré un dommage économique global chiffré à plus de 100 millions d'euros.

Dans ce sens respectivement dans la perspective de faire perdurer la CLNI de 2012 et d'éviter une procédure laborieuse de révision suivie d'une Conférence diplomatique comme celle qui a mené à la Convention de 2012, une procédure simplifiée de révision permettant l'ajustement des limites de responsabilité a été créée. Ainsi, tous les 5 ans, les montants de limitations seront révisés par le depositaire, à savoir la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, en fonction de l'augmentation moyenne pondérée du taux d'inflation des prix à la consommation dans les Etats parties à la Convention. L'adaptation des limites de responsabilité se fera ainsi automatiquement par notification du depositaire en cas d'une inflation de 10% depuis la dernière révision. Cependant, en cas d'une inflation de 5% depuis la dernière révision un tiers des Etats contractants peut également demander une révision des limites de responsabilité.

Désormais des fonds peuvent être constitués auprès du tribunal compétent ou autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action peut être engagée pour une créance soumise à limitation. La forme de ces fonds évite une dispersion de demandes de dommages et intérêts.

Comme la disposition de révision simplifiée équivaut à une dévolution des pouvoirs souverains à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin qui est une organisation internationale, il convient de noter que le présent projet de loi doit être adopté dans les conditions de l'article 114, alinéa 2, de la Constitution, à savoir avec une majorité des deux tiers des membres de la Chambre des Députés.

Finalement, il convient de noter que la CLNI de 2012 entre en vigueur lorsque quatre Etats ont déposé leurs instruments de ratification. Actuellement, six Etats ont déjà signé la CLNI de 2012, y inclus le Luxembourg. La Serbie a déjà finalisé la procédure de ratification afférente en juin 2013.

*

V. LES AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 4 février 2014, le Conseil d'Etat s'interroge sur la nécessité d'approuver l'Acte final qui est dénué de caractère normatif. Quant à l'article 3, la Haute Corporation propose d'insérer dans le texte même de l'article la réserve figurant actuellement dans le commentaire des articles, à savoir que la priorité des créances pour dommages causés aux infrastructures de la voie navigable reste pourtant primée par les créances pour cause de mort et de lésions corporelles. La commission a décidé de suivre le Conseil d'Etat en ses propositions. Elle a par ailleurs adopté des modifications rédactionnelles envoyées pour avis à la Haute Corporation.

Dans son avis complémentaire du 4 avril 2014, le Conseil d'Etat propose d'omettre les intitulés à chacun des articles et de remplacer à l'article 2 la phrase qui annonce les déclarations et les réserves qui se rapportent au texte de la Convention par une phrase suivant laquelle „*L'approbation est assortie des réserves et des déclarations suivantes:*“. La commission s'y rallie.

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration recommande à la Chambre des Députés d'adopter le présent projet de loi dans la teneur qui suit:

*

„PROJET DE LOI
portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012
sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure
faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012

Art. 1er.– Est approuvée la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

Art. 2.– L’approbation est assortie des réserves et des déclarations suivantes:

- aux fins de l’article 18, paragraphe (1), le Grand-Duché de Luxembourg exclut les créances pour dommages dus aux changements de la qualité physique, chimique ou biologique de l’eau;
- aux fins de l’article 15, paragraphe (2), le Grand-Duché de Luxembourg déclare que la Convention mentionnée à l’article 1er ne s’applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Art. 3.– Sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles visés à l’article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d’art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.“

Luxembourg, le 5 mai 2014

Le Rapporteur,
Gusty GRAAS

Le Président,
Marc ANGEL

6567

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 05/06/2014 15:33:31
 Scrutin: 2
 Vote: PL 6567 Limit. de la resp. en
 nav. int.
 Description: Projet de loi 6567

Président: M. Di Bartolomeo Mars
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	2	2	56
Procuration:	0	0	0	0
Total:	52	2	2	56

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui		M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		Mme Loschetter Viviane	Oui	
M. Traversini Roberto	Oui		Mme Wickler Christiane	Oui	

CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Frieden Luc	Oui	
M. Gloden Léon	Oui		M. Halsdorf Jean-Marie	Oui	
Mme Hansen_ Martine	Oui		Mme Hetto-Gaasch Franç	Oui	
M. Kaes Aly	Oui		M. Lies Marc	Oui	
M. Meyers Paul-Henri	Oui		Mme Modert Octavie	Oui	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Oberweis Marcel	Oui	
M. Roth Gilles	Oui		M. Schank Marco	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	
M. Wiseler Claude	Oui				

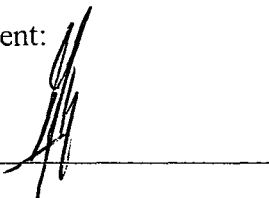
LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Bofferding Taina	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		M. Cruchten Yves	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Hemmen Cécile	Oui	
M. Negri Roger	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Berger Eugène	Oui		M. Delles Lex	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Krieps Alexander	Oui	
M. Mertens Edy	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	


ADR					
M. Kartheiser Fernand	Non		M. Reding Roy	Non	

déi Lénk					
M. Turpel Justin	Abst		M. Urbany Serge	Abst	

Le Président:



Le Secrétaire général:



Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 05/06/2014 15:33:31	Président: M. Di Bartolomeo Mars
Scrutin: 2	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 6567 Limit. de la resp. en nav. int.	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 6567	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	2	2	56
Procuration:	0	0	0	0
Total:	52	2	2	56

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

CSV

M. Juncker Jean-Claude	M. Wolter Michel
------------------------	------------------

DP

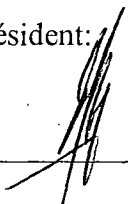
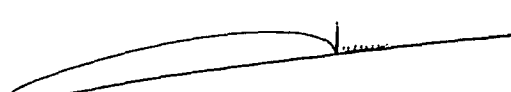
Mme Brasseur Anne	
-------------------	--

ADR

M. Gibéryen Gast	
------------------	--

Le Président:

Le Secrétaire général:

6567/05

N° 6567⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention de Strasbourg de
2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation
intérieure faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(24.6.2014)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 6 juin 2014 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention de Strasbourg de
2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation
intérieure faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 5 juin 2014 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 4 février 2014 et 4 avril 2014;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 24 juin 2014.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

RB

Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration

Procès-verbal de la réunion du 05 mai 2014

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 24 mars (PV AEDCI 17 et 19) et du 31 mars 2014
2. 6567 Projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012
 - Rapporteur : Monsieur Gusty Graas
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6608 Projet de loi portant approbation du Traité sur le commerce des armes, fait à New York le 2 avril 2013, signé par le Luxembourg le 3 juin 2013 à New York
 - Rapporteur : Monsieur Marc Angel
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6673 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 29 août 2008 sur la libre circulation des personnes et l'immigration
 - Désignation d'un rapporteur
5. Dossiers européens:
 - adoption de la liste des documents transmis par les institutions européennes entre le 25 avril et le 2 mai 2014
 - nomination de rapporteurs pour les documents suivants:
 - COM (2014) 199 : Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la politique européenne en matière de retour
 - COM (2014) 196 : Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. Vers des élections au Parlement européen plus démocratiques
 - COM (2014) 196-1 Annexe 1

COM (2014) 173 : Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. Les dialogues citoyens, contribution à l'avènement d'un espace public européen
COM (2014) 173 Annexe 1

JOIN (2014) 12 : Communication conjointe au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. Le voisinage à la croisée des chemins: mise en oeuvre de la politique européenne de voisinage en 2013

SWD (2014) 69 : Armenia

SWD (2014) 71 : Egypt

SWD (2014) 72 : Georgia

SWD (2014) 73 : Israel

SWD (2014) 70 : Azerbaijan

SWD (2014) 74 : Jordan

SWD (2014) 92 : Lebanon

SWD (2014) 93 : Moldova

SWD (2014) 94 : Maroc

SWD (2014) 95 : Palestine

SWD (2014) 97 : Tunisie

SWD (2014) 96 : Ukraine

SWD (2014) 98 : Statistical Annex

SWD (2014) 99 : Regional report : Eastern Partnership

SWD (2014) 100 : Regional report : A Partnership for Democracy and Shared Prosperity with the Southern Mediterranean Partners

COM (2014) 210 : Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen concernant les lignes directrices pour l'application de la directive 2003/86/CE relative au droit au regroupement familial

COM (2014) 158 : Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil. Un nouveau cadre de l'UE pour renforcer l'état de droit
COM (2014) 158-1 Annexe 1

COM (2014) 154 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. Faire de l'Europe ouverte et sûre une réalité

COM (2014) 235 : Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions sur l'évaluation ex post du Fonds pour les frontières extérieures pour la période 2007-2010

COM (2014) 230 : Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions concernant l'évaluation ex post du Fonds européen pour le retour pour la période 2008-2010

6. Divers

*

Présents : M. Claude Adam, M. Marc Angel, M. Eugène Berger, M. Yves Cruchten, Mme

Claudia Dall'Agnol, M. Gusty Graas, M. Fernand Kartheiser, M. Laurent Mosar, Mme Lydie Polfer, M. Marc Spautz, M. Claude Wiseler

M. Charles Goerens, membre du Parlement européen

M. Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes
M. Robert Steinmetz, Ministère des Affaires étrangères et européennes

Mme Rita Brors, Administration parlementaire

Excusée : Mme Cécile Hemmen (le volet « Coopération » n'étant pas concerné)

*

Présidence : M. Marc Angel, Président de la Commission

*

Information sur la situation en Ukraine

La commission convient de donner la parole au Ministre des Affaires étrangères et européennes pour informer sur la situation en Ukraine avant d'évacuer l'ordre du jour de la présente réunion. M. le Ministre fournit les informations suivantes :

Le Conseil de l'Europe se réunit en ce jour à Vienne. La Russie est membre du Conseil de l'Europe et de l'OSCE (Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe). Il est important de continuer le dialogue au sein de ces deux organisations.

Monsieur le Ministre évoque deux événements récents : la mort dramatique de 40 personnes à Odessa d'une part, et la libération des observateurs de l'OSCE pris en otage pendant une semaine, de l'autre.

En ce qui concerne le drame d'Odessa, le Premier Ministre ukrainien n'a pas exclu une coresponsabilité de la Police. A l'Est de l'Ukraine, le comportement de la Police donne lieu à des questionnements, certains policiers agissant en faveur des séparatistes.

La libération des observateurs de l'OSCE a suscité des réactions positives notamment de la part de l'Allemagne. Le remerciement pour la libération des otages est un message politique. Il est sûr que la Russie a une grande influence sur les séparatistes. Les 40.000 soldats russes déployés près de la frontière ont rassuré les séparatistes. L'annonce du retrait des troupes russes est un signe positif.

Au sein du Conseil de Sécurité des Nations Unies et au sein de l'Union européenne, le Luxembourg défend la position que les élections présidentielles doivent avoir lieu le 25 mai 2014, suivies d'une réforme de la Constitution et de la tenue, au cours de l'année 2014, d'élections législatives.

Les préparations des élections présidentielles s'avèrent difficiles. Les candidats sont soutenus par des oligarques de différents bords. Dans les villes de l'Est de l'Ukraine, la tenue des élections est très incertaine.

Le Président de l'OSCE se rendra en visite auprès du Président russe pour préparer un dialogue des deux côtés en Ukraine. Le Conseil de l'Europe se réunira à Vienne. L'Europe est confrontée à l'attitude de plusieurs pays nordiques et baltes qui revendiquent davantage de sanctions. La majorité des Etats membres de l'Union européenne mise sur une désescalation. Des pourparlers entre la Russie et l'Allemagne visent le retour à l'accord Genève II.

Les sanctions de l'Union européenne sont entrées dans la deuxième phase et concernent actuellement 15 personnes. La Russie commence à subir des répercussions négatives sur l'économie, beaucoup d'investisseurs s'étant retirés. La Russie est isolée au sein du Conseil de Sécurité.

Discussion

Monsieur le Ministre répond aux questions et interventions des membres de la commission. Il y a lieu d'en retenir les éléments suivants.

La Russie défend la position que les élections du 25 mai sont prématurées et qu'il aurait fallu d'abord débattre sur une réforme de la Constitution ukrainienne. Dans deux tiers du territoire de l'Ukraine, la tenue des élections ne pose aucun problème. Les préparations se déroulent normalement. Or, dans certaines villes dans l'Est et au Sud de l'Ukraine, les agissements des séparatistes mettent en danger la préparation technique des élections présidentielles. Certains Etats membres de l'Union européenne ont des consulats dans l'Est de l'Ukraine et observent de près les événements. Le 12 mai, le Conseil « Affaires étrangères » se réunira à Bruxelles ; ce qui donnera l'occasion à un échange d'informations. Il est probable que dans l'hypothèse où les élections ne pourraient pas avoir lieu dans plusieurs grandes villes, la question de la légitimité du résultat des élections sera soulevée.

Le Parlement ukrainien manque de légitimité. Le plus grand parti politique, le Parti des Régions dont Yanoukovich était le leader, s'est divisé après le 21 février et une grande partie des élus se sont éparpillés dans d'autres partis politiques. Des perturbations existent aussi dans l'appareil administratif, notamment au sein de la Police et de l'Armée.

Le Luxembourg ne met pas en avant-plan ses intérêts économiques. Le Grand-Duché défend, ensemble avec l'Union européenne, les valeurs communes telles que la démocratie et l'Etat de droit. Or, une désescalation ne se fait pas en décidant des sanctions de plus en plus sévères. La troisième phase des sanctions est prévue dans le cas où des troupes russes envahissent l'Ukraine. Certains revendiquent que la troisième phase soit entamée si l'organisation des élections présidentielles sera rendue impossible par les séparatistes.

Le Fonds monétaire international a donné son accord de principe à une aide financière à l'Ukraine. Si l'Ukraine suit la bonne voie, l'Union européenne sera un donateur de premier rang. Un accompagnement devra se faire sans porter atteinte à l'autonomie de l'Ukraine.

L'Union européenne ne suit pas une logique militaire. Une telle logique est qualifiée par le Ministre comme contre-indiquée et destructive.

Des listes nominatives menant au blocage de comptes bancaires peuvent être arrêtées par le Conseil de Sécurité et par l'Union européenne. Les Etats-Unis

ont établi leurs propres listes. Les listes sont secrètes, mais des fuites ont permis la divulgation de certains noms dans la presse.

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 24 mars (PV AEDCI 17 et 19) et du 31 mars 2014

Les projets de procès-verbal sont adoptés.

2. 6567 Projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012

Le Rapporteur présente brièvement son projet de rapport. Il rappelle que le vote du projet de loi en séance plénière requiert une majorité de deux tiers des membres de la Chambre des Députés. Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres de la commission présents.

3. 6608 Projet de loi portant approbation du Traité sur le commerce des armes, fait à New York le 2 avril 2013, signé par le Luxembourg le 3 juin 2013 à New York

Après présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres de la commission présents.

4. 6673 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 29 août 2008 sur la libre circulation des personnes et l'immigration

M. Marc Angel est nommé rapporteur du projet de loi.

5. Dossiers européens:

- adoption de la liste des documents transmis par les institutions européennes entre le 25 avril et le 2 mai 2014

La liste des documents est adoptée.

- nomination de rapporteurs pour les documents suivants:

COM (2014) 199 : Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la politique européenne en matière de retour

Ce document sera présenté dans la réunion du 12 mai 2014 par un membre de la Direction de l'Immigration.

**COM (2014) 196 : Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. Vers des élections au Parlement européen plus démocratiques
COM (2014) 196-1 Annexe 1**

M. Marc Angel est nommé rapporteur.

COM (2014) 173 : Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. Les dialogues citoyens, contribution à l'avènement d'un espace public européen
COM (2014) 173 Annexe 1

M. Marc Angel est nommé rapporteur.

JOIN (2014) 12 : Communication conjointe au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. Le voisinage à la croisée des chemins: mise en oeuvre de la politique européenne de voisinage en 2013
SWD (2014) 69 : Armenia
SWD (2014) 71 : Egypt
SWD (2014) 72 : Georgia
SWD (2014) 73 : Israel
SWD (2014) 70 : Azerbaijan
SWD (2014) 74 : Jordan
SWD (2014) 92 : Lebanon
SWD (2014) 93 : Moldova
SWD (2014) 94 : Maroc
SWD (2014) 95 : Palestine
SWD (2014) 97 : Tunisie
SWD (2014) 96 : Ukraine
SWD (2014) 98 : Statistical Annex
SWD (2014) 99 : Regional report : Eastern Partnership
SWD (2014) 100 : Regional report : A Partnership for Democracy and Shared Prosperity with the Southern Mediterranean Partners

Mme Claudia Dall'Agnol est nommée rapporteure pour le volet du partenariat de la Méditerranée du Sud. M. Marc Angel est nommé rapporteur pour le volet du partenariat de l'Est. Les autres documents ne seront pas présentés en détail.

COM (2014) 210 : Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen concernant les lignes directrices pour l'application de la directive 2003/86/CE relative au droit au regroupement familial

Ce document sera présenté dans la réunion du 12 mai 2014 par un membre de la Direction de l'Immigration.

COM (2014) 158 : Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil. Un nouveau cadre de l'UE pour renforcer l'état de droit
COM (2014) 158-1 Annexe 1

M. Laurent Mosar est nommé rapporteur.

COM (2014) 154 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions. Faire de l'Europe ouverte et sûre une réalité

M. Gusty Graas est nommé rapporteur.

COM (2014) 235 : Rapport de la Commission au Parlement européen, au

Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions sur l'évaluation ex post du Fonds pour les frontières extérieures pour la période 2007-2010

Ce document sera présenté dans la réunion du 12 mai 2014 par un membre de la Direction de l'Immigration.

COM (2014) 230 : Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions concernant l'évaluation ex post du Fonds européen pour le retour pour la période 2008-2010

Ce document sera présenté dans la réunion du 12 mai 2014 par un membre de la Direction de l'Immigration.

6. Divers

Le Président de la commission informe que l'Ambassade de la Roumanie a transmis une invitation de la Commission des Affaires étrangères du Parlement de la Roumanie d'effectuer une visite officielle à Bucarest.

La date du 16 juin 2014 est proposée pour le hearing sur le TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership). Les détails seront fixés lors d'une prochaine réunion de la commission.

Un membre de la commission critique le fait que le Ministre de la Défense ait pris la parole lors de l'entretien de la commission avec le Secrétaire général de l'OTAN, alors que de tels entretiens ont pour but de permettre aux députés un échange de vues avec les invités. Il s'avère en réponse que les questions de protocole sont dans la compétence du Bureau de la Chambre des Députés.

Suite à une remarque d'un membre de la commission, il est précisé que les notes au dossier transmis à l'occasion de visites officielles sont préparées et mis à disposition par le Ministère des Affaires étrangères.

Luxembourg, le 20 mai 2014

La secrétaire-administratrice,
Rita Brors

Le Président,
Marc Angel



Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration

Procès-verbal de la réunion du 10 mars 2014

Ordre du jour :

1. Adoption des projets de procès-verbaux des réunions des 14 février et 3 mars 2014
2. 6567 Projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et de l'Acte final, faits à Strasbourg, le 27 septembre 2012
 - Rapporteur : Monsieur Gusty Graas
 - Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6608 Projet de loi portant approbation du Traité sur le commerce des armes, fait à New York le 2 avril 2013, signé par le Luxembourg le 3 juin 2013 à New York
 - Rapporteur : Monsieur Marc Angel
 - Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6617 Projet de loi portant approbation de l'Accord établissant une association entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'Amérique centrale, d'autre part signé à Tegucigalpa (Honduras), le 29 juin 2012
 - Rapporteur : Monsieur Marc Angel
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 6618 Projet de loi portant approbation de l'Accord commercial entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Colombie et le Pérou, d'autre part, signé à Bruxelles, le 26 juin 2012
 - Rapporteur : Monsieur Marc Angel
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. Dossiers européens:
 - adoption de la liste des documents transmis entre le 1er et le 7 mars 2014
7. Divers

*

Présents : M. Claude Adam, M. Marc Angel, M. Eugène Berger, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Luc Frieden, M. Gusty Graas, M. Fernand Kartheiser,

M. Laurent Mosar, Mme Lydie Polfer, M. Marc Spautz, M. Claude Wiseler

M. Robert Steinmetz, Mme Nathalie Majeres, MAE
M. Max Nilles, Ministère du Développement durable et des Infrastructures,
Département des Transports

Mme Rita Brors, Administration parlementaire

Excusée : Mme Cécile Hemmen, le volet « Coopération » n'étant pas concerné.

*

Présidence : M. Marc Angel, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbaux des réunions des 14 février et 3 mars 2014

Les projets de procès-verbaux sont adoptés.

2. 6567 Projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et de l'Acte final, faits à Strasbourg, le 27 septembre 2012

Le projet de loi a été déposé le 23 avril 2013. La Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure concerne la navigation commerciale et crée une limitation de la responsabilité par rapport au régime commun. Son objectif est triple. Elle augmentera les limites fixées par une Convention similaire datant de 1988¹, elle élargira le champ d'application à un plus grand nombre de pays et elle visera à harmoniser tant que possible les régimes applicables en la matière, p. ex. en excluant la navigation de plaisance.

L'article 2 reprend les réserves et les déclarations du Luxembourg :

- d'exclure l'application de la Convention pour des créances reprises à l'article 18, paragraphe 1, point a). Le Luxembourg avait déjà fait application de cette réserve lors de l'approbation de la CLNI de 1988 ;
- de faire application de l'article 15, paragraphe 2 de la Convention, qui donne la faculté aux Etats d'exclure certaines voies navigables ou lacs, de moindre importance, du champ d'application de la Convention. Le Luxembourg déclare que la Convention ne s'applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

L'article 3 vise à faire application de la possibilité prévue à l'article 6, paragraphe 2 de la Convention, selon lequel les Etats peuvent stipuler le caractère prioritaire des créances pour dommages causés aux infrastructures de la voie navigable par rapport aux autres créances, sauf les créances pour cause de mort ou de lésions corporelles.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 4 février 2014. Outre des modifications

¹ Le Luxembourg avait ratifié la Convention de 1988 par une loi du 24 avril 1993. La Convention de 1988 est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1997.

réactionnelles, le Conseil d'Etat propose d'insérer dans le texte même de l'article la réserve figurant actuellement dans le commentaire des articles, à savoir que cette priorité reste pourtant primée par les créances pour cause de mort et de lésions corporelles. La commission convient de suivre le Conseil d'Etat en ses propositions. Elle adopte également les modifications rédactionnelles proposées par le gouvernement. Vu l'ampleur du texte modifié, la commission décide de renvoyer le nouveau texte sous forme d'amendements au Conseil d'Etat.

Le nouveau texte du projet de loi se lira comme suit :

« Projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et de l'Acte final, faits faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012

Art. 1^{er}. - De l'approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure

~~Sont approuvés~~ Est approuvée la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) ~~et l'Acte final, faits~~ faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

Art. 2.- Des réserves et des déclarations

~~Les réserves et déclarations suivantes sont faites lors~~ Lors du dépôt de l'instrument de ratification de la Convention visée à l'article 1^{er}, le Grand-Duché de Luxembourg fera les réserves et déclarations suivantes :

- aux fins de l'article 18, paragraphe (1), le Grand-Duché de Luxembourg exclut les créances pour dommages dus aux changements de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ;
- aux fins de l'article 15, paragraphe (2), le Grand-Duché de Luxembourg déclare que la Convention mentionnée à l'article 1^{er} ne s'applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Art. 3.- Des dispositions particulières

~~Dans les limites de l'article 6, paragraphe (2) de la Convention visée à l'article 4^{er}~~ Sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles visés à l'article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances. »

Débat

Les éléments suivants peuvent être retenus de la discussion.

Le champ d'application comprend également la partie navigable de la Sûre, bien qu'il n'y ait pas d'activité commerciale en ce moment. Il n'est pourtant pas exclu que des activités commerciales concernant des petits navires s'y installent.

Des fonds ad-hoc sont constitués dans le cas d'un accident. La forme exacte des fonds peut varier selon le caractère de l'accident. Le Luxembourg ne prévoit pas la création d'une autorité spécifique pour la constitution de ces fonds.

3. 6608 Projet de loi portant approbation du Traité sur le commerce des armes, fait à New York le 2 avril 2013, signé par le Luxembourg le 3 juin 2013 à New York

Le projet de loi a été déposé le 4 septembre 2013. En date du 25 septembre 2013, le Gouvernement a introduit un amendement ayant pour but de préciser davantage le « partage des compétences » qui résulte du champ d'application matériel du Traité sur le commerce des armes entre l'Office des Licences d'une part et le Ministère de la Justice de l'autre.

Objet du traité

Le traité sur le commerce des armes établit des normes internationales communes, strictes et juridiquement contraignantes pour l'importation, l'exportation et le transfert des armes conventionnelles, des munitions, pièces et autres composants qui s'y rapportent, afin de rendre ce commerce plus responsable et plus transparent. Le traité inclut aussi les armes légères et à petit calibre, ce qui a été un des points de désaccord lors des longues négociations. Le traité fut adopté par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à la majorité qualifiée. 155 Etats membres ont voté en faveur du texte, 22 se sont abstenus (dont la Chine, l'Inde et la Russie) et 3 ont voté contre (l'Iran, la Corée du Nord et la Syrie). A long terme, le traité est susceptible de prévenir et d'éliminer le commerce illicite ou le détournement des armes à l'échelle mondiale.

L'avis du Conseil d'Etat

Dans son avis émis le 25 février 2014, le Conseil d'Etat souligne que le traité « *oblige les Etats membres à prendre certaines mesures afin de permettre son exécution. Il note que la législation luxembourgeoise n'est pas conforme aux dispositions du traité ainsi que d'ailleurs à la position commune 2008/944/PESC (...) et insiste dès lors pour que la législation en question soit adaptée avant l'entrée en vigueur du traité telle que fixée à son article 23 tout en relevant que la position commune 2008/944/PESC a pris effet en décembre 2008.* »

Le représentant du Ministère des Affaires étrangères explique que la position commune 2008/944/PESC concerne l'autorisation du commerce d'armes avec des pays tiers. La situation dans le pays destinataire et un éventuel risque de détournement doivent être pris en compte. Ces dispositions ne sont pas encore fixées dans la législation luxembourgeoise, mais sont suivies en pratique par l'Office des licences. Pour rendre la législation nationale conforme à la position commune 2008/944/PESC, au Règlement UE/258 et au régime des sanctions défini par les Nations Unies, un avant-projet de loi a été élaboré. Le dépôt à la Chambre des Députés pourra se faire d'ici un ou deux mois.

Dans son avis du 21 octobre 2013², la Chambre de Commerce accueille favorablement l'approbation du traité et estime qu'il contribuera à lutter contre le commerce illicite et le détournement des armes conventionnelles et renforcera les efforts internationaux de paix, de stabilité et de sécurité.

Débat

Les éléments suivants peuvent être retenus de la discussion.

² L'avis n'a pas encore été transmis officiellement à la Chambre des Députés.

Les Etats-Unis ont signé le traité, la Russie et la Chine ne l'ont pas signé. La Chine est pourtant favorable à une signature. La Russie avait demandé lors des négociations de souligner l'aspect du trafic illicite des armes et d'introduire le volet des acteurs non étatiques. Ce dernier aspect avait suscité des difficultés de définir exactement les acteurs en question, de sorte que cet élément n'a pas été introduit dans le texte.

Le traité ne s'applique pas aux armes chimiques qui font l'objet d'une Convention à part. La Convention sur l'interdiction de la mise au point de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction faite à Paris le 13 janvier 1993 sera ratifiée par le projet de loi 6490 déposé le 17 octobre 2012 et avisé par le Conseil d'Etat le 12 novembre 2013. Le Conseil d'Etat ayant émis 11 oppositions formelles, un nouveau texte de ce projet de loi sera élaboré.

La création d'une autorité nationale telle que prévue dans le traité n'a pas encore été réalisée au Luxembourg. La législation nationale se base notamment sur l'émission de licences. Selon le traité UEBL (Union économique belgo-luxembourgeoise), les licences luxembourgeoises sont également valables en Belgique et vice-versa. La pratique luxembourgeoise ne prévoit qu'une consultation de l'Office des licences, tandis que le traité prévoit une structure rassemblant tous les départements concernés. Cet élément sera introduit dans le nouvel avant-projet de loi sous forme d'un groupe de coordination interministériel. Il ne sera pas possible de créer une autorité nationale pour toutes les armes, les procédures pour les armes chimiques et nucléaires étant différentes de celles pour les armes conventionnelles.

Les mines antipersonnel ne sont pas incluses dans le champ d'application du traité. Elles font l'objet de la Convention d'Ottawa déjà ratifiée par le Luxembourg.

La définition du trafic illicite des armes est complexe. Le volet du courtage est inclus dans l'avant-projet de loi et sera ainsi transposé pour la première fois dans la législation luxembourgeoise.

La réforme de la loi sur les armes est dans la compétence du Ministère de la Justice. Un membre de la commission propose d'intégrer néanmoins le volet du financement du trafic illicite des armes dans le nouvel avant-projet de loi susmentionné.

Le traité touchant en partie des compétences de l'Union européenne, les Etats membres l'ont négocié sur conseil de la Commission européenne qui donne également son autorisation à la ratification. 11 pays tiers ont déjà ratifié le traité. Un groupe d'Etats membres de l'Union européenne s'est coordonné pour introduire ensemble les instruments de ratification à New York. A cet effet, la date du 2 avril 2014 a été retenue. Or, la question est posée de savoir si le projet de loi pourra être adopté à la Chambre des Députés avant cette date.

Au cours de la discussion, des opinions divergentes se sont manifestées au sujet du rôle de la Commission européenne en ce qui concerne l'autorisation de la ratification du traité. Tandis que le membre de la sensibilité politique ADR est d'avis que la Commission européenne n'a aucune compétence à autoriser les Etats membres à ratifier le traité, un membre du groupe politique DP exprime une opinion plus nuancée. La première version du traité ayant échoué, la

Commission européenne a participé aux négociations de la deuxième conférence qui a eu lieu en mars 2013. Comme le traité touche à des sujets qui sont dans la compétence exclusive de l'Union européenne, l'Union est tenue de se déclarer d'accord avec la ratification du traité par ses Etats membres. Le Conseil a donné son accord à la ratification le 3 mars 2014. Il s'avère en réponse à une question d'un membre de la commission que l'Union européenne n'était pas partie intégrante du traité, mais pourra y adhérer lors d'une future conférence. Le représentant de la sensibilité politique ADR souhaite recevoir l'avis juridique de la Commission européenne y afférent.

4. 6617 Projet de loi portant approbation de l'Accord établissant une association entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'Amérique centrale, d'autre part signé à Tegucigalpa (Honduras), le 29 juin 2012

Le Rapporteur présente brièvement le contenu du projet de rapport qui est ensuite adopté à l'unanimité.

5. 6618 Projet de loi portant approbation de l'Accord commercial entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Colombie et le Pérou, d'autre part, signé à Bruxelles, le 26 juin 2012

Le Rapporteur présente brièvement le contenu du projet de rapport qui est ensuite adopté à l'unanimité.

**6. Dossiers européens:
- adoption de la liste des documents transmis entre le 1er et le 7 mars 2014**

La liste des documents est adoptée. M. Angel est nommé rapporteur pour les documents COM(2014)111 et JOIN(2014)8.

7. Divers

Le Président de la commission rappelle que le Ministre des Affaires étrangères fera une déclaration sur la situation en Ukraine le mardi 11 mars en séance plénière et qu'une heure d'actualité demandée par la sensibilité politique déi Lénk sur le Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (TTIP) figurera à l'ordre du jour de la même séance plénière. Le Président de la commission informe ensuite sur les prochaines réunions de la commission. Un membre du groupe politique DP donne à considérer que son groupe organisera un workshop le vendredi 14 mars, ce qui coïncide avec la réunion jointe avec la Commission de l'Environnement. Etant donné que la réunion portera sur la position à adopter lors du Sommet de la Grande Région qui se tiendra le 17 mars, il faudra vérifier si la réunion jointe pourra être avancée au vendredi matin.

Le représentant de la sensibilité politique ADR propose d'organiser une réunion sur la mise en œuvre des régimes de sanctions contre divers pays décidés par l'Union européenne. Le Président de la commission répond que plusieurs documents européens traitant de ce sujet sont en cours d'examen et pourront être traités dans le même contexte. Il essaiera également de trouver une date avec le Ministre des Affaires étrangères pour la présentation du budget du département des Affaires étrangères (une demande afférente a été introduite par la sensibilité politique ADR).

Luxembourg, le 12 mars 2014

La secrétaire,
Rita Brors

Le Président,
Marc Angel



Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration

Procès-verbal de la réunion du 03 mars 2014

Ordre du jour :

1. 6635 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre les Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relatif à la protection des informations classifiées échangées dans l'intérêt de l'Union européenne, signé à Bruxelles, le 25 mai 2011
 - Rapporteur : Monsieur Marc Angel
 - Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
2. 6607 Projet de loi portant approbation de l'Accord de sécurité entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume de Norvège concernant l'échange et la protection réciproque d'informations classifiées, signé à Bruxelles, le 21 février 2013
 - Rapporteur : Madame Claudia Dall'Agnol
 - Explications sur les effets de la mise en œuvre de l'Accord
3. 6617 Projet de loi portant approbation de l'Accord établissant une association entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'Amérique centrale, d'autre part signé à Tegucigalpa (Honduras), le 29 juin 2012
 - Rapporteur : Monsieur Marc Angel
 - Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6618 Projet de loi portant approbation de l'Accord commercial entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Colombie et le Pérou, d'autre part, signé à Bruxelles, le 26 juin 2012
 - Rapporteur : Monsieur Marc Angel
 - Présentation du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
5. Participation du Luxembourg à la mission civile de l'Union européenne au Mali
 - accord de la commission
6. 6620 Projet de loi portant approbation d'un nouvel Accord relatif au Service International de Recherches
 - Rapporteur : Madame Claudia Dall'Agnol
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
7. 6567 Projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et de l'Acte final, faits à Strasbourg, le 27 septembre 2012

- Nomination d'un Rapporteur

8. 6608 Projet de loi portant approbation du Traité sur le commerce des armes, fait à New York le 2 avril 2013, signé par le Luxembourg le 3 juin 2013 à New York
- Nomination d'un Rapporteur
9. 6636 Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à l'adoption d'un signe distinctif additionnel (Protocole III), fait à Genève, le 8 décembre 2005
- Nomination d'un Rapporteur
10. Dossiers européens:
- Adoption de la liste des documents transmis entre le 22 et le 28 février 2014
11. Divers

*

Présents : M. Marc Angel, M. Eugène Berger, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Luc Frieden, M. Gusty Graas, M. Jean-Marie Halsdorf (remplaçant M. Jean-Claude Juncker), M. Fernand Kartheiser, Mme Viviane Loschetter (remplaçant M. Claude Adam), M. Laurent Mosar, M. Roger Negri (remplaçant M. Yves Cruchten), Mme Lydie Polfer, M. Marc Spautz, M. Claude Wiseler

M. Patrick Heck, Directeur du Service de Renseignement de l'Etat, Ministère d'Etat (pour les points 1 et 2 de l'ordre du jour)

M. Carlo Mreches, Chef de département de l'Autorité nationale de sécurité, Ministère d'Etat (pour les points 1 et 2 de l'ordre du jour)

M. Robert Steinmetz, Ministère des Affaires étrangères (MAE)

Mme Sasha Baillie, MAE (pour les points 3 et 4 de l'ordre du jour)

M. David Weis, MAE (pour les points 3 et 4 de l'ordre du jour)

Mme Véronique Dockendorf, MAE (pour le point 5 de l'ordre du jour)

M. Max Gerten, MAE (pour le point 5 de l'ordre du jour)

Mme Rita Brors, Mme Francine Cocard, Administration parlementaire

Mme Stéphanie Toschi, étudiante-stagiaire auprès de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Claude Adam, M. Yves Cruchten, M. Jean-Claude Juncker

*

Présidence : M. Marc Angel, Président de la Commission

*

1. **6635** **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre les Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relatif à la protection des informations classifiées échangées dans l'intérêt de l'Union européenne, signé à Bruxelles, le 25 mai 2011**

Les représentants du Ministère d'Etat présentent le projet de loi et le contenu de l'Accord. Il y a lieu d'en retenir les éléments suivants.

L'objet de l'Accord consiste à créer un cadre général pour la protection réciproque des informations classifiées échangées dans l'intérêt de l'Union européenne. Les accords de sécurité créent une garantie juridique lors des échanges d'informations classifiées entre Etats ou avec des institutions ou organisations internationales. Chaque Etat qui communique à un autre Etat des informations classifiées en reste propriétaire. Par le biais des accords de sécurité bilatéraux, les Etats s'engagent à apporter aux informations transmises le même niveau de protection. Il est interdit à la Partie destinataire de divulguer des informations classifiées à un Etat tiers ou une organisation internationale sans le consentement écrit préalable de l'Autorité d'origine compétente. L'accès des informations classifiées est réservé strictement aux personnes qui se sont vu accorder une habilitation au niveau approprié ou dont la fonction rend l'accès essentiel sur la base du principe du besoin de connaître.

Au Luxembourg, le Service de Renseignement de l'Etat (SRE) est le plus grand consommateur et producteur d'informations classifiées. Est également très concerné le Ministère des Affaires étrangères qui traite les informations classifiées dans le cadre d'organisations internationales comme l'OTAN (les délibérations n'étant pas publiques) ou encore de l'Union européenne, les efforts d'une politique extérieure et d'une politique de sécurité commune produisant de plus en plus d'informations classifiées. Le Luxembourg participe à une panoplie de comités de sécurité et groupes de travail utilisant des informations classifiées, dont l'Agence spatiale européenne (ESA), le programme GALILEO, le Corps européen (Eurocorps), European Air Transport Command (EATC), Multinational Industrial Security Working Group (MISWG) ou encore le programme européen pour la recherche et l'innovation Horizon 2020.

L'Accord sous rubrique vise à combler un vide juridique pour les informations classifiées émanant des institutions de l'Union européenne, de ses Etats membres et d'Etats tiers ou organisations internationales dans l'intérêt de l'Union européenne. Il est ainsi complémentaire aux accords bilatéraux, en énonçant de façon générale les principes de base qui ont traditionnellement cours en la matière. La décision du Conseil du 23 septembre 2013 concernant les règles de sécurité aux fins de la protection des informations classifiées de l'Union européenne (2013/488/UE) définit les principes de base et les normes de sécurité minimales.

Les demandes du SRE d'obtenir des informations classifiées concernent p. ex. des individus observés au Luxembourg et se rendant dans d'autres pays ou encore des situations géopolitiques dans des pays tiers. Le Luxembourg a déjà conclu une série d'accords de sécurité bilatéraux (avec l'Allemagne, la France, la Lettonie, le Portugal, l'Espagne, la Géorgie, la Slovaquie, la Finlande, la Suède, la Belgique, la République tchèque, la Slovaquie, l'Estonie et la Norvège), d'autres seront signés prochainement (avec le Royaume-Uni, la Croatie et les Pays-Bas) ou sont en cours de négociation (avec l'Organisation conjointe de coopération en matière d'armement (OCCAR), la Pologne, la Lituanie, la Grèce, le Brésil, Israël et l'Autriche).

Une jurisprudence du 25 octobre 2013¹ confirme que les informations classifiées obtenues dans le cadre des accords de sécurité ne peuvent pas être divulguées. Les personnes habilitées ou les institutions ayant besoin de connaître ces informations pour exercer leurs fonctions peuvent en recevoir

¹ Arrêt 104 de la Cour constitutionnelle – protection ses sources/droits de la défense

connaissance. Ceci concerne p. ex. la Commission parlementaire de contrôle du Service de Renseignement de l'Etat ou encore des membres du gouvernement. Des organismes comme l'Union européenne ou l'OTAN peuvent effectuer des contrôles sur la protection des informations classifiées.

L'article 2 de la loi du 15 juin 2004 portant organisation du Service de Renseignement de l'Etat et la loi du 15 juin 2004 relative à la classification des pièces et aux habilitations de sécurité sont la base légale de l'Autorité nationale de sécurité (ANS). Elle est compétente pour les enquêtes d'habilitation de sécurité nationales et internationales (« clearance ») qui sont des enquêtes administratives et n'ont aucun lien avec les enquêtes du SRE. Quelque 800 dossiers sont traités dans ce cadre par an. De plus en plus d'entreprises devant disposer d'une habilitation de sécurité pour pouvoir participer à des soumissions publiques internationales, ce volet est également assuré par l'ANS à titre d'une douzaine de cas par an. La reconnaissance mutuelle des habilitations de sécurité fait l'objet des accords de sécurité internationaux. L'existence d'une autorité nationale de sécurité est par ailleurs exigée par les directives de sécurité de l'OTAN.

2. 6607 Projet de loi portant approbation de l'Accord de sécurité entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume de Norvège concernant l'échange et la protection réciproque d'informations classifiées, signé à Bruxelles, le 21 février 2013

La Rapporteuse du projet de loi demande d'avoir des précisions sur les aspects suivants :

- l'accès des personnes privées aux informations classifiées les concernant (p. ex. dans le cadre des dossiers contenus dans les archives du SRE), et
- l'accès aux informations classifiées dans le cadre de procédures judiciaires.

Les représentants du Ministère d'Etat fournissent les précisions suivantes.

La loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel autorise chaque individu à avoir accès à ses données personnelles. En ce qui concerne les données recueillies par le SRE, cet accès se fait de façon indirecte, par le biais d'une demande auprès de l'autorité de contrôle. Le droit d'avoir accès aux données personnelles n'est pas absolu. Le directeur du SRE peut différer, limiter ou refuser ce droit dans certains cas, p. ex. si des sources d'informations classifiées risquent d'être divulguées. Dans ces cas, l'autorité de contrôle a accès aux dossiers et peut transmettre les informations qui peuvent être divulguées à l'individu concerné.

En ce qui concerne les dossiers archivés au sein du SRE, 707 demandes d'accès ont été introduites. Pour 73% de ces demandes, aucun dossier ne se trouvait dans les archives. La question du refus du droit d'accès ne s'est pas posée. Dans une douzaine de dossiers, certaines parties ont été rendues illisibles pour protéger l'identité d'une source.

L'accès aux informations classifiées dans le cadre de procédures judiciaires n'est pas clairement défini dans la loi-cadre de 2004, mais sera précisé lors de la réforme en cours. Les pièces classifiées luxembourgeoises peuvent être introduites sous certaines conditions dans des procédures judiciaires, tandis que les pièces classifiées provenant de l'étranger sont sous protection absolue selon l'article 5 de la loi-cadre de 2004. Ces pièces ne sont pas la propriété de

l'Etat luxembourgeois, de sorte que le non-respect de la classification aurait des conséquences juridiques sur le plan international. Un équilibre entre la sécurité de l'Etat et le droit d'avoir accès aux informations doit être établi. L'arrêt de la Cour constitutionnelle du 25 octobre 2013 concernant la protection des sources et les droits de la défense (arrêt 104) a confirmé ce principe. La jurisprudence en Allemagne, en France et en Belgique va également dans ce sens. Les cas où l'accès aux informations est limité sont relativement rares.

3. **6617** **Projet de loi portant approbation de l'Accord établissant une association entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et l'Amérique centrale, d'autre part signé à Tegucigalpa (Honduras), le 29 juin 2012**
4. **6618** **Projet de loi portant approbation de l'Accord commercial entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Colombie et le Pérou, d'autre part, signé à Bruxelles, le 26 juin 2012**

La conclusion de ces deux accords se place dans le contexte d'une ouverture de l'Union européenne envers des pays tiers donnant lieu à des opportunités pour les Etats membres et les pays tiers concernés. Le gouvernement encourage de mettre en vigueur les deux accords.

L'accord d'association a pour objectif de rappeler les valeurs communes des Parties contractantes, d'institutionnaliser la coopération politique et de développer davantage les échanges commerciaux bilatéraux. Il comprend des aspects d'intérêt commun, y compris le développement économique, la cohésion sociale, les ressources naturelles, la culture, la justice et les sciences.

Débat

Répondant à une question afférente du Président de la commission, le représentant du Ministère des Affaires étrangères précise que les tarifs préférentiels dans les relations commerciales sont adaptés à la situation respective des pays concernés et que leurs produits locaux sont protégés.

Un membre de la commission demande si l'intitulé du projet de loi 6617 ne devrait pas préciser la dénomination des pays faisant partie de l'Amérique centrale. Il s'avère en réponse que l'Accord vise à promouvoir la coopération intérieure de la région de l'Amérique centrale qui est organisée en matière économique selon le modèle de l'Union européenne et dispose d'une frontière extérieure commune. Les pays sont par ailleurs énoncés dans l'exposé des motifs du projet de loi : Costa Rica, Guatemala, Honduras, Panama, Nicaragua, Salvador. Les accords forment un cadre fixant des normes acceptées par les Parties contractantes et les pays signataires.

5. **Participation du Luxembourg à la mission civile de l'Union européenne au Mali**
- accord de la commission

La participation luxembourgeoise à la mission civile de l'Union européenne au Mali consiste en l'envoi d'un membre de la Police grand-ducale pour assurer des tâches d'entraînement de policiers et gendarmes maliens et de conseil dans le domaine de la sécurité. La mission civile est complémentaire à la mission militaire EUTM Mali. Par rapport à la mission similaire au Niger, quelques modifications se basant sur des expériences précédentes sont à noter. Ainsi, un modèle de décision a clairement été défini (« fast track »). Les

stades de préparation de la mission à Bruxelles sont le « crisis managing concept » (CMC), la définition détaillée de la mission (CONOPS), la définition des engagements (O-Plan, rules of engagement) et le lancement par le Conseil des Ministres. La préparation de la mission civile au Mali en est actuellement au premier stade (CMC), le Comité de politique de sécurité ayant adopté sa décision. Le dossier sera ensuite discuté au sein du COREPER. Selon le profil des candidatures reçues, le participant luxembourgeois sera déployé soit dès avril 2014 au « core team » préparatoire à Bamako, soit dans le cadre de l'arrivée du gros des effectifs jusqu'à la fin de l'été 2014. Le mandat initial de la mission sera de deux ans.

Débat

Les éléments suivants peuvent être retenus de la discussion.

Détails sur la participation

Le principe de la meilleure préparation et du plus haut degré de sécurité est respecté en ce sens que la mission se déroulera à Bamako. La mission concerne en principe des agents de gendarmerie (police militaire) et de police. Les tâches du participant luxembourgeois émanant de la Police grand-ducale se situeront au sein de la police et seront définis selon le profil du participant. La décision s'il s'agira d'un agent de la carrière supérieure ou de la carrière moyenne n'a pas encore été prise. Un certain intérêt existe parmi les agents de la Police grand-ducale, tandis que la hiérarchie est moins concernée. Il ne faut pas seulement prendre en compte le diplôme, mais surtout l'expérience des candidats. Le Luxembourg est intervenu en ce sens à Bruxelles. Au Kosovo et en Géorgie, des agents de la carrière moyenne sont déployés. Les conditions sont similaires à celles de la mission civile au Niger. Les règlements grand-ducaux afférents sont adaptés à d'autres missions civiles, mais pas forcément mis en parallèle avec les missions militaires. Un membre du groupe politique CSV souligne qu'il importe de prévoir les mêmes indemnités et congés pour les missions civiles que pour les missions militaires. Il propose en outre à ce que le Ministre des Affaires étrangères présente un état des lieux de la participation du Luxembourg à des missions civiles dans une prochaine réunion de la commission.

Situation politique et sécuritaire au Mali

La situation sécuritaire au Sud du Mali est stable et des menaces concrètes pour la sécurité ne se posent pas à Bamako. Au Nord du Mali, la situation est différente. Des djihadistes islamistes ont gagné du terrain et ont revendiqué certains attentats et prises d'otages (dont celle de cinq collaborateurs de la Croix Rouge Internationale). Des conflits entre des communautés vivant au Nord du Mali sont apparus. Il importe de construire un dialogue avec les djihadistes pour arriver à la conclusion d'un accord de paix. L'accord préliminaire d'Ouagadougou a été conclu en juin 2013, mais sa mise en œuvre a été retardée.

Sur le plan politique, le Mali a fait des efforts. Les élections présidentielles 2013 se sont déroulées sans incidents concernant la sécurité. Les élections législatives se sont bien déroulées, le Parlement et les groupes parlementaires s'étant constitués. Les défis du nouveau gouvernement sont d'établir l'autorité gouvernementale dans le Nord du pays et de construire une administration. Dans ce cadre, le volet de l'entraînement de la police malienne est important.

Texte de l'avant-projet de règlement grand-ducal

Le représentant de la sensibilité politique ADR fait remarquer que le libellé de l'article 4 de l'avant-projet de règlement grand-ducal ne correspond pas à la tâche d'un entraînement indirect des forces de sécurité intérieure du Mali. Il s'avère en réponse que le « managing concept » actuel prévoit l'entraînement et le conseil stratégique. Ces deux missions sont assurées en étroite collaboration avec une mission similaire des Nations Unies. Dans le cadre de la mission de l'Union européenne, il s'agira plutôt d'entraîner les futurs entraîneurs maliens.

La commission donne son avis positif à la participation du Luxembourg à la mission civile au Mali.

6. 6620 Projet de loi portant approbation d'un nouvel Accord relatif au Service International de Recherches

Le projet de rapport est adopté.

7. 6567 Projet de loi portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et de l'Acte final, faits à Strasbourg, le 27 septembre 2012

M. Gusty Graas est nommé rapporteur du projet de loi.

8. 6608 Projet de loi portant approbation du Traité sur le commerce des armes, fait à New York le 2 avril 2013, signé par le Luxembourg le 3 juin 2013 à New York

M. Marc Angel est nommé rapporteur du projet de loi.

9. 6636 Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à l'adoption d'un signe distinctif additionnel (Protocole III), fait à Genève, le 8 décembre 2005

Mme Claudia Dall'Agnol est nommée rapporteure du projet de loi.

**10. Dossiers européens:
- Adoption de la liste des documents transmis entre le 22 et le 28 février 2014**

La liste des documents est adoptée. M. Marc Angel est nommé rapporteur pour les documents COM(2014)96 et JOIN(2014)10.

11. Divers

Le Président de la commission informe que le Ministre des Affaires étrangères pourra être présent le mardi 4 mars 2014 à 9.30 heures pour informer les membres de la commission sur la situation en Ukraine. Il s'excuse pour la coïncidence avec deux autres réunions de commission, mais l'agenda du Ministre ne permet pas de trouver une meilleure date, compte tenu de l'actualité du sujet.

Luxembourg, le 7 mars 2014

La secrétaire,
Rita Brors

Le Président,
Marc Angel

6567

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 147

4 août 2014

S o m m a i r e

CONVENTION SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ EN NAVIGATION INTÉRIEURE

Loi du 18 juillet 2014 portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012 page **2318**

Loi du 18 juillet 2014 portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,
Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés exprimé de la manière prévue par l'article 114, alinéa 2 de la Constitution;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 5 juin 2014 et celle du Conseil d'Etat du 24 juin 2014 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Est approuvée la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) faite à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

Art. 2. L'approbation est assortie des réserves et des déclarations suivantes:

- aux fins de l'article 18, paragraphe (1), le Grand-Duché de Luxembourg exclut les créances pour dommages dus aux changements de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau;
- aux fins de l'article 15, paragraphe (2), le Grand-Duché de Luxembourg déclare que la Convention mentionnée à l'article 1^{er} ne s'applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Art. 3. Sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles visés à l'article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et européennes,*
Jean Asselborn

Cabasson, le 18 juillet 2014.
Henri

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
François Bausch

Doc. parl. 6567; sess. ord. 2012-2013 et sess. extraord. 2013-2014.

CONVENTION

LES ETATS PARTIES à la présente Convention,

ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure, sur l'ensemble des voies navigables,

considérant qu'il est souhaitable de moderniser la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Chapitre I - Le droit à limitation

Article 1

Personnes en droit de limiter leur responsabilité, définitions

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
 - a) «propriétaire de bateau» désigne le propriétaire, le locataire, ou l'affrètement à qui est confiée l'utilisation du bateau, ainsi que l'exploitant d'un bateau;
 - 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, utilisés à des fins commerciales, mais non pas les aéroglisseurs. Sont assimilés aux bateaux les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue;
 - c) «assistant» désigne toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2 paragraphe 1 lettres (d), e) et f);
 - d) «marchandises dangereuses» désigne les marchandises dangereuses au sens du chapitre 3.2 du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) dans sa teneur en vigueur;
 - e) «voie d'eau» désigne toute voie d'eau intérieure, y compris tout lac.
3. Si l'une quelconque des créances visées à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.
4. Dans la présente Convention, l'expression «responsabilité du propriétaire de bateau» comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.
5. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément à la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.
6. Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité:
 - a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation), survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;
 - b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;
 - c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du bateau ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;
 - d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;
 - e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du bateau;
 - f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.
2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du paragraphe 1 lettres d), e) et f) ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Article 3

Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:

- a) aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, si applicable, l'indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou 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;
- c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;
- d) aux créances contre le propriétaire d'un bateau à propulsion nucléaire pour dommages nucléaires;
- e) aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui calculé conformément à l'article 6 ou, pour les créances au sens de l'article 7, d'un montant supérieur à la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 7.

Article 4

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 5

Compensation de créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

Chapitre II - Limites de responsabilité

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 destiné au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 400 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 1.400 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;
 - (ii) pour un bateau destiné 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 1.400 unités de compte pour chaque KVV de la puissance de leurs machines de propulsion;
 - (iii) pour un pousseur ou remorqueur, 1.400 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, la limite de responsabilité calculée conformément à l'alinéa (iii) est majorée de 200 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, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, la limite de responsabilité calculée conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majorée de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage;
 - (vi) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article premier paragraphe 2 lettre b) deuxième phrase, leur valeur au moment de l'événement;

- b) à l'égard de toutes les autres créances, la moitié de la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre a);
 - c) lorsque la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre a) est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément à la lettre b) peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées à la lettre a) et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à la lettre b);
 - d) en aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 400.000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 200.000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.
2. Toutefois, sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 1 lettre c), un Etat partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées au paragraphe 1 lettre b), la priorité qui est prévue par cette législation.
3. Les limites de responsabilité visées au paragraphe 1 lettre d) s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance ou de sauvetage à un bateau et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant uniquement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage.

Article 7

Limites applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses

1. Les limites de responsabilité pour un bateau transportant des marchandises dangereuses à l'égard des créances nées de dommages découlant directement ou indirectement de la nature dangereuse de ces marchandises, sont calculées comme suit:
- a) à l'égard de créances pour mort ou lésions corporelles, le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre a), mais au minimum 10 millions d'unités de compte;
 - b) à l'égard de toutes les autres créances, le double de la limite de responsabilité calculée conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre b), mais au minimum 10 millions d'unités de compte.
2. Lorsque la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1 lettre a), est insuffisante pour régler intégralement les créances y visées, la limite de responsabilité calculée conformément au paragraphe 1 lettre b), peut être utilisée pour régler le solde impayé des créances visées au paragraphe 1 lettre a), ce solde impayé venant en concurrence avec les créances visées au paragraphe 1 lettre b).

Article 8

Limite applicable aux créances des passagers

1. A l'égard des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de responsabilité pour ce bateau est fixée 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.
- Toutefois, la limite de responsabilité ne peut être inférieure à 2 millions d'unités de compte.
2. Aux fins du présent article, «créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau» signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne:
- a) en vertu d'un contrat de transport de passager ou
 - b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

Article 9

Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 à 8 et 10 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 à 8 et 10 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds est constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat.
2. La valeur, en Droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.
3. Les Etats parties peuvent fixer, sur la base de la méthode de calcul visée au paragraphe 1, l'équivalent des montants visés aux articles 6 à 8 et 10 dans leur monnaie nationale en chiffres arrondis. Lorsque, par suite d'un changement de la valeur en Droits de tirage spéciaux de la monnaie nationale, les montants exprimés en cette monnaie s'écartent de

plus de 10 pour cent de la valeur réelle exprimée en Droits de tirage spéciaux aux articles 6 à 8 et 10, les montants devront être adaptés à la valeur réelle. Les Etats parties communiquent au dépositaire les sommes exprimées en monnaie nationale ainsi que toute modification de ces sommes.

Article 10

Concours de créances

1. Sans préjudice du paragraphe 2, les limites de responsabilité calculées conformément à l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:
 - a) à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier paragraphe 2 lettre a) et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci, ou
 - b) à l'égard du propriétaire d'un bateau qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci, ou
 - c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau auquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.
 2. a) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (iv), la limite de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, la limite de responsabilité pour chacune des barges est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.
 - b) Lorsque, conformément à l'article 6 paragraphe 1 lettre a) alinéa (v), la limite de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assurait la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majorée, à l'égard des créances nées de l'événement, de 200 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, la limite de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduite, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 200 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.
3. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent par analogie aux limites de responsabilité calculées conformément à l'article 7. Le paragraphe 2 s'applique toutefois en prenant pour base 400 unités de compte au lieu de 200 unités de compte.
 4. La limite de responsabilité calculée conformément à l'article 8 s'applique à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier paragraphe 2 lettre a), s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 8 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

Article 11

Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 12 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.
2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 13 s'appliquent.

Chapitre III - Le fonds de limitation

Article 12

Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un ou plusieurs fonds auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat partie dans lequel une action est engagée pour une créance soumise à limitation, ou, si aucune action n'est engagée, auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat partie dans lequel une action peut être engagée pour une créance soumise à limitation. Chaque fonds doit être constitué à concurrence du montant de la limite de responsabilité tel que calculé conformément aux articles 6 à 8 et 10 applicables aux créances dont la personne qui constitue le ou les fonds peut être responsable, augmentée des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Un fonds ainsi constitué n'est disponible que pour payer les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.
2. Un fonds peut être constitué, soit en consignnant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat partie dans lequel le fonds est constitué et considérée comme adéquate par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 10 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 4, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 10 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 4.

Article 13

Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions de l'article 6 paragraphes 1 et 2 de même que des articles 7, 8 et 10, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.
2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.
3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.
4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

Article 14

Conséquences de la constitution du fonds

1. Si un fonds a été constitué conformément à l'article 12, aucune personne ayant la faculté de faire valoir 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.
2. Après constitution d'un fonds conformément à l'article 12, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie dans la juridiction d'un Etat partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat.
3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

Chapitre IV - Champ d'application

Article 15

1. La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire de bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances:
 - a) le bateau naviguait sur une voie d'eau située sur le territoire d'un Etat partie,
 - 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 la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.

La présente Convention s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.
2. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, exclure l'application de la présente Convention au moyen d'une déclaration notifiée au depositaire dans les cas où la voie d'eau mentionnée au paragraphe 1
 - a) est située sur son territoire et
 - b) ne figure pas à l'annexe I de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

La voie d'eau concernée par l'exclusion doit découler clairement de la déclaration.
3. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, exclure l'application de la présente Convention au moyen d'une déclaration notifiée au depositaire, pour une période de 8 ans au maximum suivant l'entrée en vigueur de la Convention, aux menues embarcations utilisées exclusivement à des fins de transport national. Une menue embarcation, au sens de la première phrase, est un bâtiment dont la longueur maximale de la coque, gouvernail et beaupré non compris, est inférieure à 20 mètres, à l'exclusion
 - a) d'un bac,
 - b) d'une barge poussée,

- c) d'un bâtiment autorisé à remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments qui ne sont pas des menues embarcations ou
 - d) d'un bâtiment autorisé à transporter plus de 12 passagers.
4. L'exclusion prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois suivant la notification de la déclaration visée au paragraphe 2 ou, si la présente Convention n'est pas encore entrée en vigueur, le jour de l'entrée en vigueur de la présente Convention. La présente Convention ne s'applique pas aux créances nées d'un événement s'étant produit lorsque le bateau naviguait sur une voie d'eau visée par l'exclusion. L'exclusion ne vaut pas pour les événements s'étant produits avant l'entrée en vigueur de la déclaration.
5. Un Etat qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une déclaration de retrait notifiée au dépositaire. Le retrait prend effet à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date de notification de la déclaration de retrait ou à toute date ultérieure spécifiée dans la déclaration de retrait. Le retrait n'a pas d'effet sur la limitation de responsabilité pour les créances nées d'événements intervenus avant l'entrée en vigueur du retrait.

Chapitre V - Clauses finales

Article 16

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tout Etat du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg.
2. Chaque Etat peut exprimer son consentement à être lié par la présente Convention par voie de:
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou
 - c) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

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 de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) cessera d'être en vigueur, la date postérieure étant retenue.
2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la présente Convention ont été remplies, la Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument. Par dérogation à la première phrase, la Convention entre en vigueur dans cet Etat le jour de l'entrée en vigueur de la Convention conformément au paragraphe 1, si l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion a été déposé au moins trois mois avant l'entrée en vigueur de la Convention conformément au paragraphe 1.

Article 18

Réserves

1. Chaque 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) aux créances visées à l'article 7, dans la mesure où elles sont régies par une convention internationale ou une réglementation nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par la présente Convention;
 - 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 faculté prévue au paragraphe 1, lettre b doit notifier au dépositaire les limites de responsabilité qui s'appliquent ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.
3. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
4. Chaque 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 19***Dénonciation**

1. La présente Convention peut être dénoncée par un Etat partie par notification adressée au dépositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette partie.
2. Sans préjudice de l'article 20 paragraphe 3, la dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration de six mois à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

*Article 20***Procédure simplifiée pour la révision des limites de responsabilité**

1. Le dépositaire engage la révision des montants prescrits aux articles 6 à 8 et 10 tous les cinq ans, le premier examen intervenant le 31 décembre 2017. L'examen est conduit en appliquant un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la date de la dernière notification, d'un examen ayant conduit à une modification des limites de responsabilité, conformément au paragraphe 2 ou, dans le cas d'un premier examen, depuis la date d'entrée en vigueur de la Convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des Etats dont les monnaies composent le Droit de tirage spécial cité à l'article 9 paragraphe 1.
2. Si l'examen mentionné au paragraphe 1 conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 pour cent, le dépositaire notifie aux Etats contractants les montants révisés calculés sur la base du coefficient pour inflation. Les montants révisés sont réputés avoir été adoptés à l'expiration d'un délai d'une année à compter du jour de la notification, à moins que, dans ce délai, un tiers des Etats contractants aient notifié par une déclaration au dépositaire leur refus d'accepter la modification.
3. Une modification réputée avoir été adoptée en vertu du paragraphe 2 entre en vigueur neuf mois après son adoption pour tout Etat qui est partie à la présente Convention à cette date, à moins qu'il ne dénonce la Convention conformément à l'article 19 paragraphe 1 au plus tard trois mois avant la date d'entrée en vigueur de la modification. La dénonciation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la modification. La modification lie tout Etat qui devient partie à la présente Convention après l'adoption de la modification.
4. Sans préjudice du paragraphe 1, la procédure mentionnée au paragraphe 2 est applicable à tout moment sur la demande d'un tiers des Etats contractants si, depuis l'examen précédent ou, en l'absence d'un tel examen, depuis la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 est supérieur à cinq pour cent. Des révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article sont effectuées tous les cinq ans, la première intervenant à la fin de la cinquième année suivant une révision effectuée conformément au présent paragraphe.

*Article 21***Dépositaire**

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin qui en est le dépositaire.
2. Le dépositaire
 - a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires ainsi qu'à tous les autres Etats ayant adhéré à la présente Convention;
 - b) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré:
 - (i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute déclaration et réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature, ce dépôt ou cette déclaration sont intervenus;
 - (ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
 - (iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;
 - (iv) de la date d'entrée en vigueur d'une modification conformément à l'article 20 paragraphe 3;
 - (v) de toute déclaration requise par l'une quelconque des dispositions de la présente Convention.

*Article 22***Langues**

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues allemande, anglaise, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

*

ACTE FINAL**de la conférence diplomatique pour l'adoption de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012)**

1. La conférence diplomatique, pour l'adoption de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), organisée sous les auspices de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), s'est tenue à Strasbourg, au siège de la CCNR du 25 au 27 septembre 2012.
2. Les Etats suivants ont été représentés à la Conférence par des plénipotentiaires:
 - République fédérale d'Allemagne
 - République d'Autriche
 - Royaume de Belgique
 - République bulgare
 - République française
 - Grand-Duché de Luxembourg
 - Royaume des Pays-Bas
 - République de Pologne
 - République de Serbie
 - République slovaque
 - Confédération Suisse
3. Les Etats suivants ont participé à la Conférence en tant qu'observateurs:
 - République tchèque
 - Hongrie
4. Les Organisations non gouvernementales suivantes ont été représentées à la Conférence par des observateurs:
 - Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)
 - Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF)
 - IVR
 - Union Européenne des Chambres de Commerce et d'industrie (UECC)
 - Organisation Européenne des Bateliers (OEB)
5. La Conférence a élu comme Président de la Conférence Mme Beate Czerwenka (Allemagne) et comme vice-présidents Mme Alicja Nowak (Pologne) et M. Dominique Bellenger (France).
6. Conformément au Règlement intérieur de la Conférence, le Secrétaire général de la CCNR a examiné les pouvoirs des Représentants des Etats mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus et a fait rapport à la Conférence qui a constaté que les pouvoirs présentés étaient réguliers.
7. La Conférence a désigné M. Henricus van der Werf, Secrétaire général de la CCNR, pour exercer les fonctions de Secrétaire général de la Conférence et Mme Cécile Tournaye, conseiller juridique de la CCNR, comme Secrétaire exécutif.
8. La Conférence a adopté l'ordre du jour présenté par le secrétaire exécutif (CLNI/CONF (12)a 8 rev. 1).
9. La Conférence a adopté le Règlement intérieur (CLNI/CONF (12) 7) proposé par le secrétaire exécutif.
10. La Conférence a constitué un comité de rédaction présidé par M. René Lefeber (Pays-Bas).
11. La Conférence a fondé ses délibérations sur le texte du projet de Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI 12012) établi par le Groupe d'experts créé par la CCNR (CLNI/CONF (12) 1).
12. A l'issue des délibérations, la Conférence a adopté à l'unanimité la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) en allemand, anglais, français et néerlandais.
13. La Conférence a pris connaissance de la déclaration annexée des Etats parties à la CLNI 1988.
14. Le Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin adressera des copies certifiées conformes du présent Acte final à tous les Gouvernements et organisations intergouvernementales invités à la Conférence.
15. La Convention sera déposée, conformément à son article 16, au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg.
16. La Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège du dépositaire.

EN FOI DE QUOI, les soussignés ont apposé leur signature au présent Acte final.

FAIT à Strasbourg le vingt-sept septembre deux mille douze en un seul exemplaire original en langues allemande, anglaise, française et néerlandaise, qui sera déposé auprès du Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Le Secrétaire exécutif,
Cécile TOURNAYE

Le Président,
Beate CZERWENKA

Pour la République fédérale d'Allemagne

Beate CZERWENKA
Johann-Hinrich ERNST
Franziska METZNER

Pour la République d'Autriche

Verena CAP

Pour le Royaume de Belgique

Geert VAN KEER

Pour la République bulgare

Kamen KITCHEV

Pour la République française

Olivier GUYONVARCH

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

Max NILLES

Pour le Royaume des Pays-Bas

Gert MENSINK

Pour la République de Pologne

Alicja NOWAK

Pour la République de Serbie

Mladen MIJOVIC

Pour la République slovaque

Drahošlav ŠTEFÁNEK

Pour la Confédération suisse

Reto DÜRLER
