

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