

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 consignand 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

