Avant-projet de décret portant assentiment à la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre-Président, chargé des Relations internationales,

Après délibération,

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION
18 -03- 2019
RAAD VAN STATE
WETGEVING

65683/4

ARRÊTE :

Le Ministre-Président, chargé des Relations internationales, est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article unique

La Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012, sortira son plein et entier effet.

Namur, le

Pour le Gouvernement wallon
Le Ministre-Président,

Willy BORSUS

Avant-projet de décret portant assentiment à la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), faite à Strasbourg le 27 septembre 2012

Exposé des motifs

A. Contexte et objet du Traité

Le projet vise l'assentiment à la Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure, adopté à Strasbourg le 27 septembre 2012 lors d'une conférence diplomatique tenue sous auspices de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

La Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) reprend dans une large mesure la teneur de la CLNI 1988. Les États contractants à la CLNI 1988 ont décidé en 2007 d'engager une révision de la Convention afin de la rendre attrayante aussi pour d'autres États et pour la rendre accessible aussi aux États dépourvus d'une liaison navigable directe avec le Rhin et la Moselle, ainsi que d'actualiser les limites de responsabilité fixées vingt ans auparavant.

Le 27 septembre 2012, une Conférence diplomatique convoquée par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a conclu la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012).

B. Commentaires des articles de la Convention

L'Article 1er définit quelques expressions et stipule que les propriétaires de bateaux et les assistants peuvent limiter leur responsabilité.

L'Article 2 contient une liste des différents types de créances soumises à la limitation.

L'Article 3 énumère, en dérogation de l'article 2, les créances exclues de la limitation.

L'Article 4 décrit les cas de conduite qui annulent la limitation. Il s'agit de conduite avec intention de provoquer un dommage ou de conduites effectuées avec conscience des dommages qui en résulteraient probablement.

L'Article 5 décrit la procédure à suivre dans le cas où les 2 parties sont créancières, l'une de l'autre, pour le même événement. Dans ce cas, la limitation de la responsabilité ne s'applique qu'au solde des différentes créances.

L'Article 6 fixe les limites générales de responsabilité. Ces limites sont diversifiées, d'une part en fonction des types de bateau et d'autre part en fonction du dommage causé (mort, lésions corporelles ou seulement dommage matériel).

L'Article 7 donne une description des limites de responsabilité applicables aux créances pour dommages causés par le transport de matières dangereuses. Il est à remarquer que la responsabilité en cas de transports de ces matières est considérablement plus élevé qu'en cas de transports de cargaisons normales.

L'Article 8 introduit une limite de responsabilité pour des créances de passagers et prévoit une somme de 100.000 unités de compte par passager que le bateau est autorisé à transporter ou, si ce nombre n'est pas connu, par passager effectivement transporté.

L'Article 9 explique comment l'unité de compte utilisée dans cette convention est fixée et comment elle est convertie en monnaie nationale.

L'Article 10 traite des différents cas de créances résultant d'un même événement.

L'Article 11 règle la limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation.

L'Article 12 décrit comment le fonds de limitation est constitué, pour quel montant et où et par qui il est constitué.

L'Article 13 explique comment le fonds, constitué selon les règles de l'article 12, est réparti.

L'Article 14 présente les conséquences de la constitution du fonds. La règle générale est que lorsque l'on peut faire valoir une créance contre le fonds, les autres biens du débiteur sont exonérés.

L'Article 15 fixe le champ d'application géographique de la Convention. Il s'agit des voies navigables des Etats contractants à l'exclusion des exceptions qui peuvent être formulées en vertu de cet article.

L'Article 16 sont précisées les modalités de signature, de ratification et d'adhésion.

L'Article 17 détermine l'entrée en vigueur de la convention et indique également quand la convention entrera en vigueur pour les Etats qui y adhèreront à un stade ultérieur.

L'Article 18 contient toutes les réserves que les Etats peuvent formuler au sujet de l'application de la Convention.

La Belgique va faire usage de ce droit de réserve prévu à l'alinéa 1 a). Ce choix a été convenu lors des discussions dans de groupe de travail Traités mixtes.

L'Article 19 précise la procédure de dénonciation et le moment auquel cette dénonciation prend effet.

L'Article 20 contient la procédure qui vise à évaluer périodiquement les limites de responsabilité et à les réviser en cas de besoin.

L'Article 21 nomme le Secrétaire général de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin comme dépositaire de la Convention et précise ses tâches.

Le dernier article détermine qu'il y a 4 langues authentiques, à savoir le Néerlandais, le Français, l'Anglais et l'Allemand

C. Nature du Traité sur le plan interne

Le caractère mixte (Etat fédéral – Communautés – Régions) de cette convention a été reconnu par le Groupe de travail Traités mixtes (G.T.T.M.) en date du 24 mai 2017.

Convention de Strasbourg de 2012

sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure

(CLNI 2012)

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'affréteur 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 témérairement 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 KW 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 paragraphe1 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 consignant 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.

Pour la République fédérale Allemagne

Pour la République d'Autriche

Pour le Royaume de Belgique

Pour la République de Bulgarie

Pour la République française

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

Pour le Royaume des Pays-Bas

Pour la République de Pologne

Pour la République de Serbie

Pour la République slovaque

Pour la Confédération suisse