
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CLNI/CONF (12) 3

18 juin 2012

Or : nl nl/de/fr/en

Conférence diplomatique organisée par la CCNR
en vue de l'adoption de la Convention révisée de Strasbourg
sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)
(Strasbourg, du 25 au 27 septembre 2012)

**Examen du projet de Convention révisée de Strasbourg sur la limitation de la
responsabilité en navigation intérieure
(CLNI 2012)**

Communication de la délégation néerlandaise

La délégation néerlandaise remercie la présidence et le Secrétariat pour la qualité des travaux préparatoires et la mise à disposition sous la cote CLNI/EG (12) 8 du projet de texte intégral en vue de son examen lors de la conférence diplomatique. La délégation néerlandaise souhaite encore faire part de quelques remarques et propositions ci-dessous.

Généralités

Compte tenu de la ponctuation souvent erronée, il conviendrait que l'intégralité du texte fasse l'objet d'une nouvelle vérification par le comité de rédaction. A cette occasion, il conviendrait de veiller à la bonne utilisation des expressions "Partie contractante, Etat contractant et Etat qui a adhéré à la présente Convention (voir par exemple l'article 22, paragraphes 1 et 2, de la version allemande).

Article 1 Titre

Concerne uniquement la version néerlandaise : Suppression de la première virgule et remplacement de la deuxième virgule par "en".

Article 1 (2) a

Concerne uniquement la version néerlandaise : remplacer "charterer" par "bevrachter" et "reder" par "beheerder". La deuxième modification résulte notamment du fait que armateur ("reder") signifie précisément propriétaire du bateau, ce qui n'ajoute rien d'essentiel à la définition, tandis que "exploitant" ("beheerder") a un sens plus large, tel qu'il est souhaité.

Article 1 (2) e

La version néerlandaise actuelle définit toutes les voies d'eau comme étant "toutes eaux intérieures, y compris un lac". Dans toutes les autres versions linguistiques, il est question de "toute voie navigable intérieure, y compris un lac". Cette définition apparemment restrictive n'est pas claire, car il n'est pas indiqué dans quelles conditions des eaux intérieures sont réputées navigables ; en outre, l'application de la CLNI est déterminée par des dommages concrets (au sens de l'article 15, paragraphe 1) et par conséquent une restriction de l'expression générale est inutile, ce qui conduit la délégation néerlandaise à proposer d'adapter le texte dans toutes les autres langues à celui retenu pour la version néerlandaise.

Article 3 a

La délégation néerlandaise salue l'objectif de la dernière réunion du groupe de travail de clarifier le texte afin de préciser que l'indemnité spéciale rendue possible par la Convention internationale de 1989 sur l'assistance figure aussi parmi les créances exclues de la limitation. Il est apparu entre temps qu'une référence directe et explicite à cette convention soulève des objections. Toutefois, le texte retenu ne nous semble pas suffisamment clair. Nous proposons que soit repris le texte de la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires. Cette partie de la phrase serait alors rédigée comme suit : "y compris, le cas échéant, une 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 ;" Le texte anglais est rédigé comme suit: "including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to the environment"

Article 6 (1) c

Concerne uniquement la version néerlandaise : remplacer "des" par "van de".

Article 6 (3)

Concerne uniquement la version néerlandaise : remplacer deux fois "voor" par "op".

Article 7

La délégation néerlandaise estime que la rédaction actuelle n'exprime pas suffisamment que plusieurs fonds seront établis et que la distinction par rapport à l'article 6 est susceptible de prêter à confusion. Nous proposons par conséquent d'adapter la rédaction au texte existant de l'article 8. Nous proposons par conséquent de rédiger la première phrase de l'article 7 comme suit :

"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 :"

Par souci de cohérence avec les articles de la Convention, nous proposons aussi de subdiviser cet article en deux paragraphes ; dans la version néerlandaise, le 2^{ème} paragraphe débiterait alors par "Lorsque le montant ...".

Article 9 (3)

Concerne uniquement la version néerlandaise : remplacer "aan de hand" par "op grond".

Article 14 (1)

La délégation néerlandaise maintient sa position selon laquelle la rédaction de l'article 14, qui n'autorise plus le système néerlandais pour la suppression d'épaves et les dommages aux ouvrages d'art, doit être retirée. La possibilité ouverte à l'article 2 (1), lettres d) et e), de soumettre des créances à la limitation de responsabilité n'offre qu'une marge de manœuvre insuffisante dans ces cas compte tenu des particularités du système néerlandais. Nous ne pouvons accepter des modifications apportées au texte qui affecteraient le système néerlandais. Concrètement, la délégation néerlandaise propose le maintien du texte de la CLNI actuellement en vigueur.

Article 15bis

La proposition de la délégation française visant à clarifier l'application temporaire des limites maximales ne figure plus dans le texte, cet aspect ayant semble-t-il été pris en compte par l'ajout du texte suivant à l'article 20 (3) et à l'article 21 (8) : "Les montants modifiés ne valent toutefois que pour les créances nées d'un événement survenu après l'entrée en vigueur de la modification." La délégation néerlandaise propose de clarifier le texte par la suppression de cette phrase et par son insertion à l'article 15 a), comme l'avait proposé la délégation française.

Article 15 (1)

Le complément ajouté au texte actuellement en vigueur de la CLNI prête à confusion, d'autant que ce passage manifestement inséré à des fins de clarification est rédigé comme une condition. La délégation néerlandaise propose de revenir à la rédaction d'origine. La première phrase sera alors rédigée comme suit : "La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances". Ce retour au texte d'origine assure une meilleure cohérence avec l'article 14, de sorte qu'aucune confusion n'y soit possible.

Article 15 (2) b

En néerlandais, le titre de l'AGN ne comporte pas de majuscule après le mot "Verdrag" et doit être rédigé comme suit : „Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN)".

Article 20 (1)

La date de l'adoption du texte ayant été fixée entre temps au 27 septembre 2012, le texte entre crochets peut être remplacé par la date effective. La délégation néerlandaise propose d'insérer la date du 21 décembre 2017 en tant que date entre crochets, en remplacement du texte actuel : "insérer: date du dernier jour de l'année qui suit 5 ans après l'adoption de la présente Convention".

Article 20 (3) et Article 21 (8)

Dans la phrase "La révision lie tout Etat qui devient Partie à la présente Convention après l'adoption de la révision.", il manque une indication concernant la date de l'entrée en vigueur. La délégation néerlandaise propose par conséquent de modifier la phrase comme suit dans toutes les langues : "Tout Etat qui devient Partie à la présente Convention après l'adoption de la révision est lié par ladite révision après la date indiquée dans la première phrase".

Article 21

La délégation néerlandaise propose de parler dans toutes les langues, à la fois dans le titre et dans le texte de l'article, non pas d'une "augmentation" mais d'une "modification". Ceci s'appliquera ainsi mutatis mutandis pour l'article 22 (2) b (iv).

Article 22 (2) b (iv)

Concerne uniquement la version néerlandaise : insérer une virgule après "derde lid".
Etant donné qu'il est désormais également question d'une modification dans le texte de l'article 21, cette phrase n'est plus pertinente dans le contexte. Il est proposé de remplacer cette phrase dans toutes les langues par : "de la date d'entrée en vigueur d'une modification conformément à l'article 20, paragraphe 3 et à l'article 21, paragraphe 8;"
