



Réf : CC/CP (12) 09

**Conclusion par la Conférence diplomatique de la CCNR  
de la Convention de Strasbourg de 2012  
sur la limitation de la responsabilité  
en navigation intérieure  
(CLNI 2012)**

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

**L'objectif de cette révision est d'améliorer la sécurité juridique du transport fluvial international et de garantir une indemnisation suffisante des parties qui ont subi un préjudice.**

**La CLNI 2012 :**

- **étend le champ d'application des limitations de responsabilité au transport fluvial sur d'autres grandes voies navigables, notamment le Danube, l'Elbe, l'Oder et la Save, alors qu'il était actuellement globalement limité au transport fluvial sur le Rhin et ses affluents**
- **augmente les limites de responsabilité, renforçant ainsi notamment la protection des voyageurs de la navigation à passagers.**

**Le contexte**

La conférence diplomatique s'est tenue à l'initiative de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Des représentants de 13 pays ont pris part à cette rencontre, parmi lesquels les Etats Rhénans et Mosellans (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) mais également l'Autriche, la Bulgarie, la Pologne, la Serbie et la Slovaquie. La Hongrie et la République Tchèque ont participé aux travaux en tant qu'observateurs, de même que de nombreuses organisations internationales non gouvernementales représentant les intérêts de la navigation intérieure, du point de vue des partenaires sociaux (ETF, UENF), des assurances (IVR), ou du commerce (UECC). La conférence diplomatique a été présidée par Mme Dr. Beate Czerwenka (Allemagne).

## **Présentation de la Convention de Strasbourg de 2012**

La Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) est calquée sur le modèle de la Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC). Elle permet aux propriétaires de bateaux et à leurs assistants de limiter leur responsabilité en instaurant un fonds dont la somme est déterminée conformément aux dispositions de la CLNI. Le montant déposé dans le fonds constitue la limite de l'indemnisation pouvant être réclamée du propriétaire pour l'ensemble des préjudices causés lors d'un incident de navigation, pour autant que les dommages concernés n'aient pas été causés par la faute personnelle du propriétaire. Le montant déposé dans le fonds est élevé et ne limite l'indemnisation due par le propriétaire qu'en cas de dommage de grande ampleur. Ce mécanisme permet de mieux prévoir l'étendue de la responsabilité et aide le marché des assurances à proposer des produits adaptés aux risques et au marché de la navigation intérieure sans que cette garantie ne représente une charge excessive pour les entreprises.

La CLNI d'origine a été adoptée en 1988 et est entrée en vigueur en 1997. Elle était alors accessible uniquement aux Etats riverains du Rhin et de la Moselle, de traditions juridiques proches. En 2007, les Etats signataires de la CLNI ont décidé de lancer un processus de révision de cette Convention, dans le double objectif d'en ouvrir l'accès à d'autres états et d'actualiser les montants de limitation de responsabilité convenus il y a plus de vingt ans.

### **1. Un instrument ouvert à tout Etat intéressé**

La CLNI 2012 est ouverte à tout Etat intéressé. Elle est ainsi appelée à s'appliquer, non plus seulement sur le Rhin et la Moselle, mais sur toutes les grandes voies d'eau européennes, notamment le Danube, l'Elbe, l'Oder et la Save. Seules les voies d'eau sans importance pour le transport international pourront être exclues par les Etats parties du champ d'application de la Convention.

### **2. Des montants de responsabilité fortement réévalués**

Un second enjeu majeur des discussions consistait à réévaluer les montants de limitation, en tenant compte notamment de l'inflation et des augmentations intervenues dans le domaine maritime. Les montants globaux de responsabilité prévus par la Convention ont ainsi été revus à la hausse, en particulier à l'égard des dommages causés aux passagers. Les limites générales ont été doublées et ne peuvent être inférieures à 400 000 DTS à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 200 000 DTS à l'égard de toutes les autres créances.

La nouvelle Convention instaure, par ailleurs, une limite spécifique pour l'indemnisation des dommages découlant du transport de marchandises dangereuses. Cette limite est d'un montant double des limites générales, avec un seuil minimum de 10 millions de DTS, tant à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles qu'à l'égard des autres créances. Le fonds à constituer pour l'indemnisation des dommages causés aux passagers est d'un montant de 100 000 DTS multiplié par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter ou, 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. Ce montant ne peut en tout état de cause être inférieur à

200 000 DTS. Le droit de tirage spécial (DTS) est une unité de compte définie par le Fonds monétaire international, dont la contre-valeur quotidienne en euros peut être trouvée sur le site internet du FMI : <http://www.imf.org>.

La Convention est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR. Elle sera ouverte à la signature de tous les Etats du 27 Septembre 2012 au 26 Septembre 2014 au siège de la CCNR. Trois Etats, la Belgique, la France et le Luxembourg ont déjà signé la Convention au terme de la conférence diplomatique.

L'adoption de la Convention de Strasbourg de 2012 est une grande satisfaction pour l'ensemble de parties qui se sont investies durant les cinq dernières années dans ce projet. La CCNR se félicite de l'implication de tous les participants à la conférence, entre lesquels les échanges et retours d'expériences ont permis d'enrichir très largement les travaux. A nouveau, le Secrétaire Général de la CCNR a été nommé dépositaire de la Convention CLNI 2012. Sa mise en application dépend désormais de la ratification par au moins quatre Etats ainsi que de l'extinction de la Convention de Strasbourg de 1988.

#### **A propos de la CCNR ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org))**

La Commission Centrale est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour la navigation du Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique et environnemental. Dans tous ses domaines d'action, c'est l'efficacité du transport rhénan, la sécurité ainsi que le respect de l'environnement qui dirigent ses travaux. Ceux-ci couvrent actuellement une grande partie des voies navigables européennes.

#### **Contact**

Secrétariat de la CCNR

Cécile Tournaye, Administratrice principale en charge des questions juridiques

Tél : +33 (0)3 88 52 52 74 / [C.Tournaye@ccr-zkr.org](mailto:C.Tournaye@ccr-zkr.org)