

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 februari 2019

WETSONTWERP

**houdende instemming
met het Verdrag van Straatsburg van 2012
inzake de beperking van aansprakelijkheid
in de binnenvaart (CLNI 2012),
gedaan te Straatsburg op 27 september 2012**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	10
Advies van de Raad van State	11
Wetsontwerp	19
Verdrag	21

OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 8, § 1, 1° VAN DE WET VAN 15 DECEMBER
2013 WERD DE IMPACTANALYSE NIET GEVRAAGD.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 février 2019

PROJET DE LOI

**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**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	10
Avis du Conseil d'État	11
Projet de loi	19
Convention	35

CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8, § 1^{er}, 1° DE LA LOI DU 15 DÉCEMBRE 2013,
L'ANALYSE D'IMPACT N'A PAS ÉTÉ DEMANDÉE.

De regering heeft dit wetsontwerp op 18 februari 2019 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 18 février 2019.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 20 februari 2019 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 20 février 2019.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI).

Het CLNI regelt de beperking van de buitencontractuele aansprakelijkheid in de binnenvaart.

Dit verdrag actualiseert de huidige aansprakelijkheidsgrenzen die meer dan 20 jaar geleden waren overeengekomen. De algemene aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen met betrekking tot persoonlijke of materiële schade worden bijvoorbeeld verdubbeld.

Daarnaast wordt het geografische toepassingsgebied uitgebreid tot alle binnenvaartwegen.

RÉSUMÉ

Le projet de loi d'assentiment a pour objet de permettre la ratification de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)

La CLNI règle la limitation de la responsabilité non contractuelle dans la navigation intérieure.

Cette convention actualise les limites de responsabilité fixées vingt ans plus tôt. Les limites générales de responsabilité pour les créances à l'égard des dommages corporels et matériels ont été, par exemple, doublées.

Par ailleurs, le champ d'application géographique a été étendu à toutes les voies d'eau intérieures.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Het wetsontwerp

Het ontwerp beoogt de instemming met het Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart, dat tijdens een diplomatieke conferentie onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op 27 september 2012 te Straatsburg werd aangenomen.

Het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CNLI 2012) komt grotendeels overeen met het CLNI 1988. De verdragsstaten bij het CLNI 1988 hebben in 2007 besloten een herziening van dit Verdrag in gang te zetten om het Verdrag ook voor andere staten aantrekkelijk te maken en ook open te stellen voor staten die niet over een rechtstreekse bevaarbare verbinding met de Rijn of Moezel beschikken, alsmede om de aansprakelijkheidsgrenzen, die meer dan twintig jaar geleden waren overeengekomen te actualiseren.

De Diplomatieke Conferentie die op 27 september 2012 is bijeengeroepen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) gesloten.

De Raad van State heeft zijn advies nr. 59.884/VR/V over het voorontwerp van instemmingswet gegeven op 20 september 2016.

2. De bevoegdheid van de overheden met betrekking tot de aangelegenheden geregeld door het Verdrag

De werkgroep gemengde verdragen had op 26 september 2012 beslist om het CLNI 2012 als exclusief federaal te beschouwen voor zover er bij het gebruik van de optie van artikel 18 rekening zou worden gehouden met de belangen van de Gewesten.

In tegenstelling tot deze beslissing is de Raad van State in zijn advies van 20 september 2016 van oordeel dat het om een gemengd verdrag gaat omdat het een impact kan hebben op de bevoegdheid van de gewesten, zodat ook de gewestparlementen ermee moeten instemmen.

Er zijn nochtans argumenten om het advies van de Raad van State niet te volgen en de instemming enkel voor te leggen aan het federale parlement.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Le projet de loi

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).

Le Conseil d'État a donné son avis n° 59.884/VR/V sur l'avant-projet de loi d'assentiment le 20 septembre 2016.

2. La compétence des autorités par rapport aux matières réglées par la Convention

Le groupe de travail traités mixtes avait décidé le 26 septembre 2012 de considérer la CLNI 2012 comme exclusivement fédérale pour autant que l'utilisation de l'article 18 tiendrait compte des intérêts des Régions.

Contrairement à cette décision, le Conseil d'État juge dans son avis du 20 septembre 2016 que le traité est mixte parce qu'il peut avoir un impact sur les compétences des Régions et que dès lors il doit aussi être soumis à l'assentiment des parlements des régions.

Il y a pourtant des arguments pour ne pas suivre l'avis du Conseil d'État et soumettre l'assentiment exclusivement au parlement fédéral.

Zo behandelt de wet geen reglementering van de binnenvaart maar gaat het om een materie die tot het verzekeringsrecht behoort, wat door artikel 6, § 1, VI van de bijzondere wet hervorming der instellingen exclusief aan de Federale Staat werd toegekend.

Ook is er rekening gehouden met de belangen van de gewesten. De procedure van betrokkenheid van de Gewesten werd gevolgd, zoals dat steeds het geval is. Tijdens deze betrokkenheidsprocedure is op geen enkel ogenblik de exclusieve bevoegdheid van de federale overheid ter sprake gekomen, laat staan betwist. Deze procedure is dan ook met positief resultaat afgerond.

Met de mogelijke impact van het verdrag op zaken waarvoor de gewesten bevoegd zijn is rekening gehouden. Hieruit afleiden dat de geregelde materie gemengd is, is betwistbaar, vermits elk federaal regelgevend initiatief een impact kan hebben op het grondgebied of de uitoefening van bevoegdheden van een andere overheid.

Rekening houdend met voormelde argumenten werd het dossier terug voorgelegd aan de werkgroep gemengde verdragen. Uiteindelijk heeft de werkgroep in zijn vergadering van 24 mei 2017 besloten het advies van de Raad van State toch te volgen en de instemming met het verdrag zowel voor te leggen aan het federale parlement als aan de regionale parlementen.

3. Artikelsgewijze toelichting van het ontwerp van instemmingswet

Artikel 2

Artikel 2 heeft tot doel gevolg te verlenen aan het CLNI 2012.

Artikel 3

In dit artikel wordt, op vraag van het Vlaams Gewest, gebruik gemaakt van de optie in artikel 18, lid 1, a), van het CLNI 2012 om vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water uit te sluiten van de werking van het Verdrag.

Artikel 4

Artikel 4 heeft tot doel op expliciete wijze gevolg te verlenen aan de wijzigingen van de aansprakelijkheids grenzen die aangenomen worden door middel van de vereenvoudigde procedure vastgesteld in artikel 20 van het Verdrag.

Ainsi, la loi ne traite pas une réglementation de la navigation intérieure, mais d'une matière qui appartient au droit d'assurances, qui a été attribué exclusivement à l'état fédéral par l'article 6, § 1^{er}, VI de la loi spéciale sur la réforme des institutions.

Il a aussi été tenu compte des intérêts des régions. La procédure d'association a été suivie, comme c'est toujours le cas. Pendant cette procédure d'association la compétence exclusive de l'autorité fédérale n'a à aucun moment été discutée et encore moins contestée. Cette procédure a donc été clôturée avec résultat positif.

Il a aussi été tenu compte de l'impact éventuel du traité sur des matières qui relèvent de la compétence des régions. En déduire que la matière réglée est mixte est discutable, puisque chaque initiative réglementaire fédérale peut avoir un impact sur le territoire ou l'exécution des compétences d'une autre autorité.

En tenant compte des arguments précités le dossier a de nouveau été présenté au groupe de travail traité mixtes. Finalement le groupe de travail a décidé dans sa réunion du 24 mai 2017 de suivre l'avis du Conseil d'État et de présenter l'assentiment avec la convention aussi bien au parlement fédéral qu'aux parlements régionaux.

3. Commentaire des articles du projet de loi d'assentiment

Article 2

L'article 2 vise à donner effet à la CLNI 2012

Article 3

Dans cet article on utilise, à la demande de la Région flamande, l'option de l'article 18, § 1^{er}, a), de la CLNI 2012 pour exclure l'application de cette convention aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

Article 4

L'article 4 vise à donner effet d'une façon explicite aux modifications des limites de responsabilité qui seront adoptées par la procédure d'amendement simplifiée, fixée à l'article 20 de la Convention.

Rekening houdende met de opmerking van de Raad van State, werd deze procedure in dit afzonderlijk wets-artikel geschreven.

4. Artikelsgewijze toelichting (CLNI)

Artikel 1

In dit artikel worden enkele begrippen gedefinieerd en worden de scheepseigenaren en hulpverleners gerechtigd hun aansprakelijkheid te beperken.

Artikel 2

Artikel 2 maakt een opsomming van de verschillende vorderingstypes vatbaar voor beperking.

Artikel 3

Dit artikel somt, in afwijking van artikel 2, de vorderingen op die zijn uitgezonderd van beperking.

Artikel 4

Artikel 4 omschrijft de gedragingen die de beperking van aansprakelijkheid opheffen. Het gaat hier om zaken als opzet of het stellen van handelingen die waarschijnlijk schade tot gevolg zouden hebben.

Artikel 5

In artikel 5 wordt de werkwijze besproken voor het geval 2 partijen, wegens dezelfde gebeurtenis, elkaars schuldeiser zijn. De beperking van aansprakelijkheid wordt dan slechts toegepast op het saldo van de verschillende vorderingen.

Artikel 6

Artikel 6 stelt de algemene aansprakelijkheidsgrenzen vast. Deze grenzen zijn op 2 manieren gediversifieerd, enerzijds in functie van het type van schip en anderzijds in functie van de veroorzaakte schade (dood, letsel of enkel materiële schade).

Artikel 7

Dit artikel bevat een omschrijving van de aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen wegens schade

En tenant compte de la remarque du Conseil d'État, cet article particulier de la loi précise cette procédure.

4. Commentaire des articles (CLNI)

Article 1^{er}

Cet article définit quelques expressions et stipule que les propriétaires de bateaux et les assistants peuvent limiter leur responsabilité.

Article 2

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

Article 3

Cet article énumère, en dérogation de l'article 2, les créances exclues de la limitation.

Article 4

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.

Article 5

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.

Article 6

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).

Article 7

Cet article donne une description des limites de responsabilité applicables aux créances pour dommages

veroorzaakt door het transport van schadelijke stoffen. Het is op te merken dat de aansprakelijkheid bij het transporteren van deze stoffen aanzienlijk hoger ligt dan wanneer het normale vracht betreft.

Artikel 8

Dit artikel voert een aansprakelijkheidsgrens in voor vorderingen van passagiers, waarbij per passagier dat het schip mag vervoeren of, in geval dit aantal niet bekend is, per effectief vervoerde passagier 100 000 rekeneenheden worden voorzien.

Artikel 9

Dit artikel legt uit hoe de rekeneenheid, die in dit Verdrag wordt gebruikt, wordt vastgesteld en hoe ze naar nationale munteenheden moet worden omgezet.

Artikel 10

Dit artikel behandelt de verschillende gevallen van vorderingen die voortkomen uit een zelfde gebeurtenis.

Artikel 11

Artikel 11 regelt de beperking van aansprakelijkheid zonder vorming van een beperkingsfonds.

Artikel 12

Dit artikel bespreekt hoe het beperkingsfonds wordt gevormd, voor welk bedrag en waar en door wie het wordt gevormd.

Artikel 13

Artikel 13 legt uit hoe het fonds, gevormd volgens de regels van artikel 12, wordt verdeeld.

Artikel 14

Artikel 14 geeft de gevolgen van de vorming van het fonds weer. De algemene regel is dat wanneer het fonds kan worden aangesproken, de andere vermogensbestanddelen van de schuldenaar zijn vrijgesteld.

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.

Article 8

Cet article 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.

Article 9

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

Article 10

Cet article traite des différents cas de créances résultant d'un même événement.

Article 11

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

Article 12

Cet article décrit comment le fonds de limitation est constitué, pour quel montant et où et par qui il est constitué.

Article 13

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

Article 14

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.

Artikel 15

Dit artikel bepaalt het geografisch toepassingsgebied van het Verdrag. Het zijn de waterwegen van de verdragsstaten, behoudens de uitzonderingen die ze krachtens dit artikel kunnen maken.

Artikel 16

In artikel 16 kunnen we de modaliteiten terugvinden voor ondertekening, bekrachtiging en toetreding.

Artikel 17

Dit artikel bepaalt wanneer het verdrag in werking zal treden. Daarnaast kunnen we ook terugvinden wanneer het van kracht zal zijn in staten die later toetreden.

Artikel 18

Dit artikel omvat alle voorbehouden die staten kunnen maken t.o.v. het Verdrag.

België gaat gebruik maken van het recht op voorbehoud voor zien in 1 a). De keuze voor dit voorbehoud is gemaakt tijdens de besprekingen in de werkgroep gemengde verdragen.

Artikel 19

Artikel 19 beschrijft de opzeggingsprocedure en het ogenblik waarop de opzegging van kracht wordt.

Artikel 20

Het artikel 20 roept een procedure in het leven om de aansprakelijkheidsgrenzen periodiek te evalueren en indien nodig aan te passen.

Artikel 21

Stelt de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aan als depositaris van het Verdrag en omschrijft zijn verdere taken.

Article 15

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

Article 16

Dans l'article 16 sont précisées les modalités de signature, de ratification et d'adhésion.

Article 17

Cet article détermine l'entrée en vigueur de la convention et indique également quand la convention entrera en vigueur pour les États qui y adhéreront à un stade ultérieur.

Article 18

Cet article contient toutes les réserves que les États 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^{er} a). Ce choix a été convenu lors des discussions dans le groupe de travail Traités mixtes.

Article 19

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

Article 20

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

Article 21

Cet article nomme le Secrétaire Général de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin comme dépositaire de la Convention et précise ses tâches.

Artikel 22

Het laatste artikel van het Verdrag bepaalt dat er 4 authentieke talen zijn, te weten het Nederlands, het Frans, het Engels en het Duits.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Article 22

Le dernier article détermine qu'il y a 4 langues authentiques, à savoir le néerlandais, le français, l'anglais et l'allemand.

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), gedaan te Straatsburg op 27 september 2012

ARTIKEL 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

ART. 2

Het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), gedaan te Straatsburg op 27 september 2012, zal volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi 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

ARTICLE 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

ART. 2

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.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 59.884/VR/V VAN 20 SEPTEMBER 2016**

Op 20 juli 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot vijfenveertig dagen^(*) en verlengd van rechtswege tot 21 september 2016^(**), een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), gedaan te Straatsburg op 27 september 2012”.

Het voorontwerp is door de verenigde vakantiekamers onderzocht op 13 september 2016. De kamers waren samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Martine Baguet, Jeroen Van Nieuwenhove, Bernard Blero, Koen Muylle en Patricia De Somere, staatsraden, Marc Rigaux en Marianne Dony, assessoren, en Colette Gigot en Greet Verberckmoes, griffiers.

De verslagen zijn uitgebracht door Yves Chaufffoureaux, eerste auditeur en Dries Van Eeckhoutte, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine Baguet.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 20 september 2016.

*

^(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85bis.

^(**) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 59.884/VR/V DU 20 SEPTEMBRE 2016**

Le 20 juillet 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé à quarante-cinq jours^(*), et prorogé de plein droit jusqu'au 21 septembre 2016^(**), sur un avant-projet de loi “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”.

L'avant-projet a été examiné par les chambres réunies des vacations le 13 septembre 2016. Les chambres étaient composées de Pierre Liénardy, président de chambre, Martine Baguet, Jeroen Van Nieuwenhove, Bernard Blero, Koen Muylle et Patricia De Somere, conseillers d'État, Marc Rigaux et Marianne Dony, assesseurs, et Colette Gigot et Greet Verberckmoes, greffiers.

Les rapports ont été présentés par Yves Chaufffoureaux, premier auditeur et Dries Van Eeckhoutte, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine Baguet.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 20 septembre 2016.

*

^(*) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85bis.

^(**) Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, *in fine*, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet beoogt instemming te verlenen aan het Verdrag van Straatsburg van 2012 “inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), gedaan te Straatsburg op 27 september 2012” (hierna het Verdrag genoemd).

Het Verdrag verleent scheepseigenaren en hulpverleners¹ het recht hun aansprakelijkheid voor de vorderingen die in artikel 2 van het Verdrag worden opgesomd² te beperken in de gevallen die in artikel 15 worden bepaald. Het regelt die aansprakelijkheidsbeperking door hoofdzakelijk het volgende vast te stellen: de wijze waarop de aansprakelijkheidsgrenzen worden berekend (artikel 6 van het Verdrag), de grenzen voor bepaalde bijzondere vorderingen (de grenzen voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit, bepaald in artikel 7 van het Verdrag, en die voor vorderingen van passagiers, vermeld in artikel 8 ervan), de rekeneenheden (artikel 9 van het Verdrag) en de samenloop van vorderingen (artikel 10), alsook de vorming van het beperkingsfonds wat samenhangt met het beginsel van de beperking van aansprakelijkheid (artikelen 12 tot 14 van het Verdrag).

Artikel 18 van het Verdrag bevat een procedure waarbij een Staat “op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en op elk later tijdstip” het voorbehoud kan maken dat de regels inzake de beperking van aansprakelijkheid (geheel of gedeeltelijk) niet van toepassing zijn in gevallen die in die bepaling worden opgesomd.³ Artikel 20 van het Verdrag, ten slotte, voorziet in een vereenvoudigde procedure voor het wijzigen van de aansprakelijkheidsgrenzen.

¹ Te weten, naar luid van artikel 1, lid 2, van het Verdrag, de personen “die diensten verricht[en] rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden”.

² Behalve in het geval van een “zware fout” (artikel 4 van het Verdrag).

³ Te weten:
a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;
b) vorderingen bedoeld in artikel 7, voor zover daarop een internationaal verdrag of nationale regelgeving van toepassing is die beperking van aansprakelijkheid uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in dit Verdrag voorzien, vaststelt;
c) vorderingen bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e);

d) lichters die uitsluitend worden gebruikt voor het overslaan van goederen in havens”.

Comme la demande d’avis est introduite sur la base de l’article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d’État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l’avant-projet, à la compétence de l’auteur de l’acte ainsi qu’à l’accomplissement des formalités préalables, conformément à l’article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l’avant-projet appelle les observations suivantes.

PORTÉE DE L’AVANT-PROJET

L’avant-projet de loi soumis pour avis a pour objet de donner 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” (ci-après “la Convention”).

La Convention confère le droit aux propriétaires de bateau et assistants¹ de limiter leur responsabilité pour les créances qu’elle énumère en son article 2² dans les cas prévus en son article 15; elle organise cette limitation de responsabilité en fixant, pour l’essentiel, le mode de calcul des limites de responsabilité (article 6 de la Convention), les limites applicables à certaines créances particulières (celles applicables aux créances dues à un dommage découlant du transport de marchandises dangereuses prévues à l’article 7 de la Convention et celles applicables aux créances des passagers figurant en son article 8), les unités de compte (article 9 de la Convention) et le concours des créances (article 10) ainsi que la constitution du fonds de limitation qui assortit le principe de la limitation de responsabilité (articles 12 à 14 de la Convention).

La Convention comporte, en son article 18, une procédure permettant aux États, “lors de la signature, de la ratification, de l’acceptation, de l’approbation ou de l’adhésion et à tout moment ultérieur” de formuler des réserves quant à l’inapplication (partielle ou totale), dans des cas³ que la disposition énumère, des règles de limitation de responsabilité. Elle prévoit enfin, en son article 20, une procédure simplifiée pour la révision des limites de responsabilité.

¹ À savoir, aux termes de l’article 1^{er}, § 2, de la Convention, les personnes “fournissant des services en relation directe avec les opérations d’assistance ou de sauvetage”.

² Hors les cas de “faute lourde” (article 4 de la Convention).

³ À savoir:
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”.

Het Verdrag neemt veel over van de inhoud van een verdrag met hetzelfde onderwerp, gedaan te Straatsburg op 4 november 1988, dat door de Belgische Staat is ondertekend maar niet geratificeerd.

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN HET VOORONTWERP

De Werkgroep Gemengde Verdragen, ingesteld bij het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten “over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen”, heeft na haar vergaderingen van 26 september 2012 en 4 december 2012 geconcludeerd dat het Verdrag een exclusief federale aangelegenheid is.

Die opvatting kan niet worden gedeeld.

Onder bepaalde voorwaarden en voor bepaalde vorderingen voorziet het Verdrag in een beperkte aansprakelijkheid ten voordele van de scheepseigenaar of de hulpverlener, en derhalve in een regeling die afwijkt van het gemeen recht inzake burgerlijke aansprakelijkheid, “wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen:

a) het schip op een waterweg voer die op het grondgebied van een Staat die Partij is bij het Verdrag gelegen is,

b) hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van een dergelijk schip, of

c) een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van een dergelijk schip vlot gebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt is” (artikel 15, lid 1, eerste alinea, van het Verdrag).

Het Verdrag

“is ook van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een hulpverlener die vanaf een binnenschip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de bedoelde waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van een dergelijk schip” (artikel 15, lid 1, tweede alinea, van het Verdrag).

Artikel 15, lid 1, van het Verdrag heeft dus betrekking op gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan tijdens vervoer over binnenwateren.

In zoverre het Verdrag een regeling van beperkte aansprakelijkheid bevat die afwijkt van het gemeen recht inzake burgerlijke aansprakelijkheid en betrekking heeft op vorderingen die voortvloeien uit gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan op de binnenwateren, kan het impact hebben op de bevoegdheid van de gewesten. Dat zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn met de vorderingen betreffende “schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie” (artikel 2, lid 1, a *partim* van het Verdrag) en met de “vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of

La Convention reprend largement la teneur d’une convention, faite à Strasbourg le 4 novembre 1988 et portant sur le même objet, que l’État belge a signée mais n’a pas ratifiée.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'AVANT-PROJET

Le groupe de travail “Traités mixtes” mis en place par l’accord de coopération du 8 novembre 1994 entre l’État fédéral les Communautés et les Régions “relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes” a conclu, aux termes de ses réunions des 26 septembre 2012 et 4 décembre 2012, au caractère exclusivement fédéral de la Convention.

Ce point de vue ne peut être partagé.

La Convention établit, dans certaines conditions et pour certaines créances, au profit du propriétaire de bateau ou de l’assistant, une responsabilité limitée et donc un régime dérogatoire au droit commun de la responsabilité civile “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 État 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” (article 15, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la Convention).

Elle

“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” (article 15, § 1^{er}, alinéa 2, de la Convention).

La Convention vise donc, en son article 15, § 1^{er}, des événements survenus lors de transports effectués sur les voies de navigation intérieure.

En tant que la Convention comporte un régime de responsabilité limitée dérogatoire au droit commun de la responsabilité civile et concerne des créances résultant d’événements survenus sur les voies de navigation intérieure, elle est de nature à avoir un impact sur la compétence des régions. Il pourrait en être ainsi, par exemple, des créances relatives aux “dommages causés aux ouvrages d’art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, ponts et aides à la navigation” (article 2, § 1^{er}, a), *partim*, de la Convention) et des “créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y

onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden” (artikel 2, lid 1, d), van het Verdrag).

Immers, krachtens artikel 6, § 1, X, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen” zijn, wat het vervoer betreft, de gewesten meer bepaald bevoegd voor

“2° de waterwegen en hun aanhorigheden;

(...)

3° de havens en hun aanhorigheden;

(...)

6° de veerdiensten;

(...)

9° de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee”.

In dat opzicht heeft het Verdrag een gemengd karakter en moeten ook de gewestparlementen ermee instemmen.⁴

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN WET

1. Uit het dossier dat aan de afdeling Wetgeving is overgezonden blijkt dat de Belgische Staat van plan is gebruik te maken van de mogelijkheid, waarin artikel 18, lid 1, a), van het Verdrag voorziet, om voorbehoud te maken.

Het voorbehoud dat de Belgische Staat beoogt te maken zou beter in de tekst van de instemmingswet worden vermeld.⁵⁻⁶ Dat zal de rechtszekerheid ten goede komen aangezien dan geen enkele twijfel bestaat over de strekking van de instemming door de Kamer van volksvertegenwoordigers

⁴ Alle betrokken parlementaire vergaderingen moeten hun instemming verlenen voordat België het Verdrag kan ratificeren. Artikel 12 van het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 “tussen de Federale Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen” luidt immers als volgt: “Zodra alle betrokken parlementaire assemblees hun instemming betuigd hebben, maakt de minister van Buitenlandse Zaken de bekrachtigings- of toetredingsoorkonde van België op en ligt die aan de Koning ter ondertekening voor. Ook de kennisgevingen over de beëindiging van de interne procedures worden door de minister van Buitenlandse Zaken opgesteld en ter bestemming geleid”.

⁵ *Zie Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 207.

⁶ Zodoende zal het voorbehoud in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt, waardoor het tegenwerpbaar is aan derden (zie Gent 19 januari 2001, *T. Strafr.* 2001, 267, noot E. Somers). Ieder voorbehoud dat naderhand wordt gemaakt, moet evenzo verplicht worden bekendgemaakt.

compris tout ce qui se trouve ou s’est trouvé à bord” (article 2, § 1^{er}, d), de la Convention).

En effet, en vertu de l’article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 “de réformes institutionnelles”, les Régions sont notamment compétentes, en ce qui concerne le transport, pour

“2° les voies hydrauliques et leurs dépendances;

[...]

3° les ports et leurs dépendances;

[...]

6° les services de bac;

[...]

9° les services de pilotage et de balisage de et vers les ports, ainsi que les services de sauvetage et de remorquage en mer”.

Dans cette mesure, la Convention a un caractère mixte et doit également être soumise à l’assentiment des parlements des régions ⁴.

EXAMEN DE L’AVANT-PROJET DE LOI

1. Il ressort du dossier transmis à la section de législation que l’État belge a l’intention d’user de la faculté de formuler des réserves tel qu’aménagée par l’article 18, § 1^{er}, a), de la Convention.

Mieux vaudrait énoncer dans le dispositif de la loi d’assentiment les réserves que l’État belge entend faire ⁵⁻⁶. De la sorte, la sécurité juridique sera mieux assurée dès lors qu’il n’y aura aucun doute quant à la portée de l’assentiment donné par la Chambre des représentants et, partant, quant à déterminer

⁴ L’assentiment de toutes les assemblées parlementaires concernées constitue un préalable à la ratification de l’Accord par la Belgique. L’article 12 de l’accord de coopération du 8 mars 1994 “entre l’État fédéral, les Communautés et les Régions, relatif aux modalités de conclusion des traités mixtes” dispose en effet que: “Dès que toutes les Assemblées parlementaires concernées auront donné leur assentiment, le ministre des Affaires étrangères fera établir l’instrument de ratification ou d’adhésion de la Belgique et le soumettra à la signature du Roi. C’est également le ministre des Affaires étrangères qui fait établir et transmettre à qui il appartient les notifications relatives à l’accomplissement des formalités internes”.

⁵ Voir *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, 2008, www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandation n° 207.

⁶ Ce faisant, la réserve sera publiée au *Moniteur belge* en sorte qu’elle sera opposable aux tiers (Voir Gent 19 janvier 2001, *T. Strafr.* 2001, 267, note E. Somers). Toute réserve formulée ultérieurement devra également satisfaire à cette même obligation de publication.

en dientengevolge over de precieze inhoud van het Verdrag dat rechtstreeks werking zal hebben in het Belgische interne recht.⁷

Hiertoe zou artikel 2 van het voorontwerp kunnen worden aangevuld met de woorden “onder voorbehoud van artikel 3”, en zou een (nieuw) artikel 3 kunnen worden ingevoegd dat luidt als volgt:

“Overeenkomstig artikel 18, lid 1, a), van het Verdrag is de toepassing van de regels van dat verdrag op de vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water uitgesloten”.

2.1. Artikel 20 van het Verdrag waaraan het voorliggende voorontwerp instemming beoogt te verlenen, voorziet in een vereenvoudigde procedure voor de wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen, die ertoe kan leiden dat België zich naar die wijzigingen moet richten zonder dat de Kamer van volksvertegenwoordigers daarmee heeft ingestemd.

Al dient de Kamer van volksvertegenwoordigers krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag in te stemmen, er bestaat geen bezwaar tegen dat die instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven.⁸

le contenu exact de la Convention appelée à sortir ses effets directs en droit interne belge⁷.

À cet effet, l'article 2 de l'avant-projet pourrait être complété par les mots “sous réserve de l'article 3” et un article 3 (nouveau) serait inséré qui disposerait comme suit:

“Conformément à l'article 18, § 1^{er}, a), de la Convention, l'application des règles de cette convention aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau, est exclue”.

2.1. L'article 20 de la Convention à laquelle l'avant-projet examiné vise à porter assentiment, prévoit une procédure simplifiée pour la révision des limites de responsabilité, qui peut aboutir à ce que la Belgique soit liée par ces modifications sans que la Chambre des représentants y ait donné son assentiment.

Bien qu'il résulte de l'article 167, § 2, de la Constitution que la Chambre des représentants doit également donner son assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s'oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement⁸.

⁷ Zie in dezelfde zin advies 28.658/1, op 11 maart 1999 gegeven over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 19 maart 2004 “houdende instemming met het Europees Handvest inzake lokale autonomie, ondertekend in Straatsburg op 15 oktober 1985”, *Parl.St.* VI.Parl. 2002-03, nr. 1705/1, 21-28, advies 45.137/4, gegeven op 24 september 2008 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 19 januari 2009 “houdende instemming met het Protocol nr. 2 bij de Europese Kaderovereenkomst inzake grensoverschrijdende samenwerking tussen territoriale gemeenschappen of autoriteiten betreffende interterritoriale samenwerking, gedaan te Straatsburg op 5 mei 1998”, *Parl.St.* D.Parl. 2008-09, nr. 140/1, 4-5 en advies 49.132/1, op 20 januari 2011 gegeven over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 15 juli 2011 “houdende instemming met het aanvullend protocol bij het Europees handvest inzake lokale autonomie betreffende het recht op participatie in de aangelegenheden van lokale autoriteiten, opgemaakt in Utrecht op 16 november 2009”, *Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 1061/1, 19-22.

⁸ Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde wijzigingen van een verdrag D. Van Eeckhoutte en T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW*, 2007, 3-27.

⁷ Voir, dans le même sens, l'avis 28.658/1 donné le 11 mars 1999 sur un avant-projet devenu le décret du 19 mars 2004 “houdende instemming met het Europees Handvest inzake lokale autonomie, ondertekend in Straatsburg op 15 oktober 1985”, *doc. parl.*, Parl. fl., 2002-2003, n° 1705/1, pp. 21-28, l'avis 45.137/4 donné le 24 septembre 2008 sur un avant-projet devenu le décret du 19 janvier 2009 “portant assentiment au Protocole n° 2 à la Convention-cadre européenne sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales relatif à la coopération interterritoriale, fait à Strasbourg le 5 mai 1998”, *doc. parl.*, Parl. Comm. germ., 2008-2009, n° 140/1, pp. 4-5 et l'avis 49.132/1 donné le 20 janvier 2011 sur un avant-projet devenu le décret du 15 juillet 2011 “houdende instemming met het aanvullend protocol bij het Europees handvest inzake lokale autonomie betreffende het recht op participatie in de aangelegenheden van lokale autoriteiten, opgemaakt in Utrecht op 16 november 2009”, *doc. parl.*, Parl. fl., 2010-2011, n° 1061/1, pp. 19-22.

⁸ Voir au sujet de la problématique de l'assentiment parlementaire à des modifications simplifiées d'un traité: D. Van Eeckhoutte et T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW*, 2007, 3-27.

In advies 37 954-37 970-37 977-37.978/AV⁹ heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State met betrekking tot de problematiek van de voorafgaande instemming met verdragen en amendementen daarop, het volgende opgemerkt:

“Zowel het Hof van Cassatie¹⁰ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State¹¹ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, § 2 tot 4 van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen¹² en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen”.

Gelet op het feit dat de herziening van de bedragen zo duidelijk geregeld is in artikel 20 van het Verdrag, lijkt een bepaling houdende voorafgaande instemming met de wijzigingen die met toepassing van die procedure zijn aangebracht,

⁹ Op 15 februari 2005 gegeven over:

— een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 9 juni 2006 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004” (37.954/AV), *Parl. St. VI. Parl. 2004-05*, nr. 358/1, 64;

— een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.970/AV), *Parl. St. Ver. Verg. Gem. Gem. Comm. 2004-05*, nr. B-30/1, 25;

— een voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.977/AV), *Parl. St. Br. Parl. 2004-05*, nr. A-128/1, 25;

— een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.978/AV), *Parl. St. Senaat 2004-05*, nr. 3-1091, 539.

¹⁰ Voetnoot 35 van het geciteerde advies: Cass., 19 maart 1981, *Arr. Cass.*, 1980-1981, 808; *J.T.*, 1982, 565, en noot J. Verhoeven; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99 0518.N.

¹¹ Voetnoot 36 van het geciteerde advies: Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl. St.*, Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl. St.*, W.G.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl. St.*, Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

¹² Voetnoot 37 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

Dans l'avis 37 954-37 970-37 977-37.978/AG⁹, l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État a formulé, à propos de la problématique de l'assentiment anticipé aux traités et à leurs amendements, l'observation suivante:

“Tant la Cour de cassation¹⁰ que la section de législation du Conseil d'État¹¹ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, § 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements¹² et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements”.

Compte tenu du caractère précis du mécanisme de révision des montants que prévoit l'article 20 de la Convention, une disposition approuvant de manière anticipée les modifications apportées en application de cette procédure paraît admissible,

⁹ Donné le 15 février 2005 sur:

— un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.954/AG), *doc. parl.*, *Parl. fl.*, 2004-2005, n° 358/1, p. 64;

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.970/AG), *doc. parl.*, Ass. réunie Commission communautaire commune, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25;

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.977/AG), *doc. parl.*, *Parl. Rég. Brux.-Cap.*, 2004-2005, n° A-128/1, p. 25;

— un avant-projet de loi “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.978/AG), *doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 3-1091/1, p. 539.

¹⁰ Note 35 de bas de page de l'avis cité: Cass., 19 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, p. 779; *J.T.*, 1982, 565, et la note J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99 0518.N.

¹¹ Note de bas de page 36 de l'avis cité: Voir notamment l'avis 33.510/3 du 28 mai 2002 sur un avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998 (*Doc. parl.*, Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes (*Doc. parl.*, C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001 (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

¹² Note de bas de page 37 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

aanvaardbaar ten aanzien van de voornoemde principes. Het dispositief van het voorontwerp zou in die zin moeten worden aangevuld.

2.2. Om de Kamer van volksvertegenwoordigers de mogelijkheid te bieden te bekwamer tijd kenbaar te maken dat ze een wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen niet goedkeurt, moet het ontwerp worden aangevuld met een bepaling die de verplichting oplegt om binnen een vastgestelde termijn de wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen mee te delen waartoe overeenkomstig artikel 20 van het Verdrag is beslist.¹³

2.3. De voorafgaande instemming met de wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die door het Verdrag worden vastgesteld, houdt geen afwijking in van de verplichting om die wijzigingen in het *Belgisch Staatsblad* bekend te maken voordat ze werking kunnen hebben in het interne recht, een verplichting die voortvloeit uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 “betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen”.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om te bepalen in welke vorm wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend zijn. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling bij analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*¹⁴.

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel aanvaardbaar zijn indien in de overeenkomst zelf was bepaald in welke vorm die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt¹⁵ of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking had voorzien,¹⁶ wat niet het geval is.¹⁷

au regard des principes précités. Le dispositif de l'avant-projet devrait être complété en ce sens.

2.2. Afin de permettre à la Chambre des représentants de signaler en temps utile qu'elle n'approuve pas une modification des limites de responsabilité, il y a lieu de compléter le projet par une disposition obligeant à communiquer, dans un délai déterminé, les modifications des limites de responsabilité qui seront décidées conformément à l'article 20 de la Convention¹³.

2.3. L'assentiment anticipé aux modifications des limites de responsabilité fixées par la Convention n'emporte pas de dérogation à l'obligation de les publier au *Moniteur belge* pour qu'elles puissent produire leurs effets en droit interne, obligation qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 “relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires”.

L'article 190 de la Constitution dispose que seul le législateur est compétent pour déterminer la forme dans laquelle les lois et règlements doivent être publiés pour acquérir un caractère obligatoire. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet jugé que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge*¹⁴.

Ce n'est que si l'accord avait lui-même déterminé le mode de publication de ces modifications¹⁵ ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogatoire¹⁶, que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est pas le cas¹⁷.

¹³ Daartoe kan inspiratie worden gevonden in het mechanisme van voorafgaande voorwaardelijke instemming waarin wordt voorzien bij de artikelen 3 en 4 van het decreet van 4 april 2014 “houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010”, waarover de afdeling Wetgeving van de Raad van State op 26 april 2013 in verenigde kamers advies 53.059/VR/3 heeft gegeven (*Parl. St. VI. Parl. 2013-14, nr. 2350/1, 31-35*).

¹⁴ Cass. 11 december 1953, Arr. Verbr. 1954, 252; Cass. 19 maart 1981, Arr. Cass. 1980-81, 808 et *J.T.* 1982, 565, noot J. Verhoeven.

¹⁵ Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, “L'application du droit international par le juge administratif”, *APT* 1998, 95).

¹⁶ Zie bijvoorbeeld de wet van 24 april 2014 “betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart”.

¹⁷ Wat betreft de tegenwerpbaarheid van bijlagen bij een verdrag aan particulieren, zie onder meer HvJ 10 maart 2009, C-345/06, Heinrich. Zie ook RvS 10 juni 2005, nr. 145 819, nv Heli Service Belgium.

¹³ À cet effet, on peut s'inspirer du mécanisme d'assentiment conditionnel préalable prévu dans les articles 3 et 4 du décret du 4 avril 2014 “portant assentiment au Protocole additionnel de Nagoya-Kuala Lumpur sur la responsabilité et la réparation relatif au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques, fait à Nagoya le 15 octobre 2010”, sur lequel le Conseil d'État, section de législation, siégeant en chambres réunies, a donné, le 26 avril 2013, l'avis 53.059/VR/3, *doc. parl., Parl. fl., 2013-2014, n° 2350/1, pp. 31-35*.

¹⁴ Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298; Cass., 19 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, p. 779 et *J.T.* 1982, p. 565, note J. Verhoeven.

¹⁵ Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, “L'application du droit international par le juge administratif”, *A.P.T.*, 1998, p. 95).

¹⁶ Voir, par exemple, la loi du 24 avril 2014 “relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime”.

¹⁷ Concernant l'opposabilité d'annexes d'un traité aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, Heinrich. Voir également C.E., 10 juin 2005, n° 145 819, s.a. Heli Service Belgium.

Bijgevolg moeten, bij de huidige stand van de wetgeving, latere wijzigingsbepalingen betreffende de aansprakelijkheidsgrenzen die in het Verdrag worden vastgelegd, in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

Par conséquent, dans l'état actuel de la législation, il s'impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures des limites de responsabilité fixées dans la Convention.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken en van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Het Verdrag van Straatsburg van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012), gedaan te Straatsburg op 27 september 2012, zal volkomen gevolg hebben, onder voorbehoud van artikel 3.

Art. 3

Overeenkomstig artikel 18, lid 1, a), van het Verdrag is de toepassing van de regels van dat verdrag op de vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water uitgesloten.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères et du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ EN ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères et le ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en notre nom, à la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

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, sous réserve de l'article 3.

Art. 3

Conformément à l'article 18, § 1^{er}, a), de la Convention, l'application des règles de cette convention aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau, est exclue.

Art. 4

De wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die overeenkomstig artikel 20 van het Verdrag, zullen worden aangenomen, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 30 januari 2019

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Art. 4

Les modifications des limites de responsabilité qui seront adoptées conformément à l'article 20 de la Convention, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 30 janvier 2019

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Verdrag van Straatsburg
van 2012 inzake de beperking van aansprakelijkheid
in de binnenvaart
(CLNI 2012)

De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag,

de wenselijkheid erkennende om in gemeen overleg enige eenvormige regels vast te stellen betreffende de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart voor alle binnenwateren,

overwegende dat modernisering van het Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart wenselijk is,

zijn het volgende overeengekomen:

Hoofdstuk I

Het recht op beperking

Artikel 1

Personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken; begripsbepalingen

1. Scheepseigenaren en hulpverleners, zoals hierna omschreven, kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit Verdrag.
2. De uitdrukking:
 - a) "scheepseigenaar" betekent de eigenaar, huurder, of bevrachter, aan wie het schip voor eigen gebruik ter beschikking gesteld wordt, alsmede de exploitant van een schip;
 - b) "schip" betekent een voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikt binnenschip en omvat mede voor de bedrijfsmatige scheepvaart gebruikte draagvleugelboten, kleine vaartuigen en veerponten, maar niet luchtkussenvoertuigen. Met schepen worden gelijkgesteld baggermolens, kranen, elevatoren en alle andere drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal van soortgelijke aard;
 - c) "hulpverlener" betekent iedere persoon die diensten verricht rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden. Hulpverleningswerkzaamheden omvatten mede werkzaamheden als bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d), e) en f);
 - d) "gevaarlijke stoffen" betekent gevaarlijke stoffen als bedoeld in hoofdstuk 3.2 van het bij het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren (ADN) gevoegde Reglement, als gewijzigd;
 - e) "waterweg" betekent elk binnenwater, met inbegrip van elk meer.

- 2 -

3. Indien een van de vorderingen genoemd in artikel 2 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of hulpverlener aansprakelijk is, is die persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit Verdrag.
4. In dit Verdrag omvat de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar de aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.
5. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig dit Verdrag beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.
6. Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

Artikel 2

Vorderingen vatbaar voor beperking

1. Behoudens de artikelen 3 en 4 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:
 - a) vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van het schip of in rechtstreeks verband met de exploitatie daarvan of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede alle andere daaruit voortvloeiende schade;
 - b) vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer van lading, passagiers of hun bagage;
 - c) vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeit uit inbreuk op andere rechten dan die uit overeenkomst en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden;
 - d) vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;
 - e) vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of onschadelijk maken van de lading van het schip;
 - f) vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede andere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.
2. De in het eerste lid genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in het eerste lid, letters d), e) en f), zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

- 3 -

Artikel 3

Vorderingen uitgezonderd van beperking

De regels van dit Verdrag zijn niet van toepassing op:

- a) vorderingen uit hoofde van hulpverlening, met inbegrip van, indien van toepassing, een bijzondere vergoeding voor hulp aan een schip dat zelf of door zijn lading schade aan het milieu dreigde te berokkenen;
- b) vorderingen wegens bijdrage in averij-grosse;
- c) vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;
- d) vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;
- e) vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar of hulpverlener, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechtverkrijgenden of andere personen die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of hulpverlener volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst tussen de scheepseigenaar of de hulpverlener en de ondergeschikten van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij dit volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 6, of voor vorderingen in de zin van artikel 7 en dit bedrag hoger is dan de overeenkomstig artikel 7 berekende aansprakelijkheidsgrens.

Artikel 4

Gedragingen die de beperking opheffen

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, geschied hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Artikel 5

Verrekening van vorderingen

Wanneer een persoon die krachtens de bepalingen van dit Verdrag gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, worden de respectieve vorderingen met elkaar verrekend en de bepalingen van dit Verdrag zijn in dat geval slechts van toepassing op het eventuele saldo.

- 4 -

Hoofdstuk II

Aansprakelijkheidsgrenzen

Artikel 6

Algemene aansprakelijkheidsgrenzen

1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in de artikelen 7 en 8, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:

- a) met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel:
 - (i) voor een schip, niet bestemd tot het vervoer van goederen, in het bijzonder een passagiersschip, 400 rekeneenheden per kubieke meter waterverplaatsing tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 1 400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
 - (ii) voor een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen, 400 rekeneenheden per ton laadvermogen van het schip, vermeerderd voor schepen voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen met 1 400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
 - (iii) voor een duw- of sleepboot, 1 400 rekeneenheden voor elke KW van het vermogen van de voortbewegingswerktuigen;
 - (iv) voor een duwboot die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, wordt de overeenkomstig onderdeel (iii) berekende aansprakelijkheidsgrens vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de geduwde bakken; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat de duwboot hulp heeft verleend aan een of meer van deze duwbakken;
 - (v) voor een schip voorzien van mechanische voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbeweegt, wordt de overeenkomstig de onderdelen (i), (ii) of (iii) berekende aansprakelijkheidsgrens vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere schepen; deze vermeerdering vindt niet plaats, indien bewezen wordt dat dit schip hulp heeft verleend aan een of meer van de gekoppelde schepen;
 - (vi) voor drijvende en verplaatsbare werktuigen en materiaal in de zin van artikel 1, tweede lid, letter b), tweede volzin, hun waarde op het tijdstip van het voorval;
- b) met betrekking tot alle andere vorderingen, de helft van de overeenkomstig letter a) berekende aansprakelijkheidsgrens;

- 5 -

- c) wanneer de aansprakelijkheidsgrens, berekend overeenkomstig letter a), onvoldoende is voor de volledige voldoening van de daarin genoemde vorderingen, is de aansprakelijkheidsgrens berekend overeenkomstig letter b) beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in letter a) genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in letter b) genoemde vorderingen;
- d) in geen geval kunnen de aansprakelijkheidsgrenzen lager zijn dan 400 000 rekeneenheden met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel en dan 200 000 rekeneenheden met betrekking tot alle andere vorderingen.

2. Echter, onverminderd de rechten met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel volgens het eerste lid, letter c), kan een Staat die Partij is bij dit Verdrag, in zijn nationale wet bepalen dat vorderingen met betrekking tot schade aan kunstwerken van havens, aan dokken, waterwegen, sluizen, stuwen, bruggen en hulpmiddelen bij de navigatie, de bij die wet bepaalde voorrang hebben boven andere in het eerste lid, letter b), bedoelde vorderingen.

3. De in het eerste lid, letter d), genoemde aansprakelijkheidsgrenzen zijn eveneens van toepassing op een hulpverlener die hulp verleent aan een binnenschip en die geen werkzaamheden verricht vanaf een binnenschip of zeeschip of op een hulpverlener die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het binnenschip waaraan hij hulp verleent.

Artikel 7

Aansprakelijkheidsgrenzen voor vorderingen wegens schade die uit het transport van schadelijke stoffen voortvloeit

1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een schip dat gevaarlijke stoffen vervoert voor vorderingen wegens schade die direct of indirect veroorzaakt is door de gevaarlijke aard van deze stoffen, worden als volgt berekend:

- a) voor vorderingen met betrekking tot dood of letsel: het dubbele van de overeenkomstig artikel 6, eerste lid, letter a), berekende aansprakelijkheidsgrens, maar niet minder dan 10 miljoen rekeneenheden;
- b) voor alle overige vorderingen: het dubbele van de overeenkomstig artikel 6, eerste lid, letter b), berekende aansprakelijkheidsgrens, maar niet minder dan 10 miljoen rekeneenheden.

2. Wanneer de aansprakelijkheidsgrens, berekend overeenkomstig het eerste lid, letter a), onvoldoende is voor de volledige voldoening van de daarin genoemde vorderingen, is de aansprakelijkheidsgrens berekend overeenkomstig het eerste lid, letter b), mede beschikbaar voor de voldoening van het onbetaalde saldo van de in het eerste lid, letter a), genoemde vorderingen en deelt dit onbetaalde saldo naar evenredigheid mee met de in het eerste lid, letter b), genoemde vorderingen.

- 6 -

Artikel 8

Aansprakelijkheidsgrens voor vorderingen van passagiers

1. Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, beloopt de aansprakelijkheidsgrens voor dit schip een bedrag van 100 000 rekeneenheden, vermenigvuldigd met:

- a) het aantal passagiers dat het schip volgens zijn veiligheidscertificaat gerechtigd is te vervoeren, of,
- b) het daadwerkelijke aantal passagiers dat op het moment van de gebeurtenis werd vervoerd wanneer het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren niet voorgescreven is.

De aansprakelijkheidsgrens mag evenwel niet lager zijn dan 2 miljoen rekeneenheden.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder "vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip" verstaan alle vorderingen die door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon zijn ingesteld:

- a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of,
- b) die, met toestemming van de vervoerder, een voertuig of levende dieren begeleidt, waarvoor een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten.

Artikel 9

Rekeneenheid

1. De rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 6 tot en met 8 en 10, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals gedefinieerd door het Internationale Monetair Fonds. De in de artikelen 6 tot en met 8 en 10 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat waar de beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen; de omrekening geschiedt volgens de waarde van de desbetreffende munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht of een volgens de wet van die Staat daaraan gelijkwaardige zekerheid is verstrekt.

2. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat die Partij is bij dit Verdrag, wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationale Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

3. De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, kunnen op grond van de in het eerste lid genoemde berekeningsmethode de tegenwaarde van de in de artikelen 6 tot en met 8 en 10 genoemde bedragen in hun nationale munteenheid vaststellen in afgeronde bedragen. Wanneer, als gevolg van een verandering van de in de bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte waarde van de nationale munteenheid, de in die munteenheid uitgedrukte bedragen meer dan 10 procent afwijken van de in de artikelen 6 tot en met 8 en 10 in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte werkelijke waarde, moeten de bedragen aan de werkelijke waarde worden aangepast. De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, delen aan de depositaris de in hun nationale munteenheid uitgedrukte bedragen mede, alsmede iedere wijziging van die bedragen.

- 7 -

Artikel 10

Samenloop van vorderingen

1. Onverminderd het tweede lid, zijn de overeenkomstig artikel 6 berekende aansprakelijkheidsgrenzen van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis:

- a) tegen de persoon of de personen, genoemd in artikel 1, tweede lid, letter a), en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of
- b) tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en tegen de hulpverlener of hulpverleners die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon, voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of
- c) tegen de hulpverlener of hulpverleners die niet vanaf een binnenschip of een zeeschip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten aan boord van het schip waaraan hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

2.

- a) Wordt overeenkomstig artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (iv), de aansprakelijkheidsgrens voor een duwboot die, op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, hecht met duwbakken in een duweenheid was gekoppeld, met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde voorval, verhoogd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbakken, dan wordt met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit datzelfde voorval, de aansprakelijkheidsgrens voor iedere duwbak verminderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen van de duwbak.
- b) Wordt overeenkomstig artikel 6, eerste lid, letter a), onderdeel (v), de aansprakelijkheidsgrens voor een schip, voorzien van voortbewegingswerktuigen, dat op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt, andere hecht met dit schip gekoppelde schepen voortbewoog, met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit hetzelfde voorval, vermeerderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van de andere met dit schip gekoppelde schepen, dan wordt met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit datzelfde voorval, de aansprakelijkheidsgrens voor ieder gekoppeld schip verminderd met 200 rekeneenheden per ton laadvermogen of per kubieke meter waterverplaatsing van het gekoppelde schip.

3. Het eerste en tweede lid zijn van overeenkomstige toepassing op de overeenkomstig artikel 7 berekende aansprakelijkheidsgrenzen. Voor het tweede lid geldt echter dat in plaats van 200 rekeneenheden van 400 rekeneenheden moet worden uitgegaan.

4. De overeenkomstig artikel 8 berekende aansprakelijkheidsgrens is van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde voorval en ingesteld worden tegen de in artikel 1, tweede lid, letter a), genoemde persoon of personen, met betrekking tot het in artikel 8 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

- 8 -

Artikel 11

Beperking van aansprakelijkheid zonder vorming van een beperkingsfonds

1. De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds, zoals bedoeld in artikel 12, is gevormd. Een Staat die partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsvordering wordt ingesteld bij een van zijn gerechten om betaling te verkrijgen van een voor beperking vatbare vordering, een aansprakelijke persoon zich slechts op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen, indien een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag of wordt gevormd wanneer het recht op beperking wordt ingeroepen.
2. Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds, zijn de bepalingen van artikel 13 van overeenkomstige toepassing.

Hoofdstuk III

Het beperkingsfonds

Artikel 12

Het beperkingsfonds

1. Iedere persoon die aansprakelijk gehouden wordt, kan een of meer fondsen vormen bij het gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit in elke Staat die Partij is bij dit Verdrag waarin een rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt met betrekking tot een voor beperking vatbare vordering, of, indien geen rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt, bij het gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit in elke Staat die Partij is bij dit Verdrag waarin een rechtsgeding aanhangig kan worden gemaakt met betrekking tot een voor beperking vatbare vordering. Ieder fonds moet gevormd worden ten belope van het bedrag van de overeenkomstig de artikelen 6 tot en met 8 en 10 berekende aansprakelijkheidsgrens die van toepassing is op de vorderingen waarvoor de persoon die het fonds vormt, aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente daarover te rekenen vanaf de datum van de gebeurtenis die tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.
2. Een fonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het stellen van een garantie die aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de Staat die Partij is bij dit Verdrag waar het fonds wordt gevormd en die door het gerecht of door iedere andere bevoegde autoriteit voldoende wordt geacht.
3. Een fonds dat is gevormd door een van de personen, genoemd in artikel 10, eerste lid, letters a), b) of c), of vierde lid, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle in artikel 10, eerste lid, letters a), b) of c), of vierde lid, genoemde personen.

- 9 -

Artikel 13

Verdeling van het fonds

1. Behoudens artikel 6, eerste en tweede lid, als ook de artikelen 7, 8 en 10, wordt het fonds verdeeld onder de schuldeisers in evenredigheid met de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.
2. Indien voor de verdeling van het fonds de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, wordt deze persoon gesubrogeerd tot het bedrag dat hij heeft betaald in de rechten die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad.
3. Het recht van subrogatie, bedoeld in het tweede lid, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie volgens de toepasselijke nationale wet geoorloofd is.
4. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald voor de verdeling van het fonds, ingevolge het tweede en derde lid bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan het gerecht of ieder andere bevoegde autoriteit van de Staat waar het fonds is gevormd, bevelen dat voorlopig een bedrag terzijde wordt gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

Artikel 14

Gevolgen van de vorming van het fonds

1. Wanneer overeenkomstig artikel 12 een fonds is gevormd, is het een persoon die een vordering tegen het fonds geldend kan maken, niet toegestaan om met betrekking tot deze vordering enig recht uit te oefenen ten aanzien van andere vermogensbestanddelen van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.
2. Na de vorming van een fonds overeenkomstig artikel 12, moet elk schip of moeten andere vermogensbestanddelen van een persoon ten wiens bate het fonds is gevormd waarop binnen het rechtsgebied van een Staat die Partij is bij dit Verdrag, beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van het gerecht of iedere andere bevoegde autoriteit van die Staat.
3. Het eerste en tweede lid zijn alleen van toepassing, indien de schuldeiser een vordering tegen het fonds kan indienen bij het gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.

- 10 -

Hoofdstuk IV

Toepassingsgebied

Artikel 15

1. Dit Verdrag is van toepassing op de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar of van een hulpverlener, wanneer op het tijdstip van de gebeurtenis waaruit de vorderingen zijn voortgekomen:

- a) het schip op een waterweg voer die op het grondgebied van een Staat die Partij is bij het Verdrag gelegen is,
- b) hulp is verleend binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen aan een in gevaar verkerend schip of aan de lading van een dergelijk schip, of
- c) een binnen het gebied van een van de bedoelde waterwegen gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip of de lading van een dergelijk schip vlot gebracht, verwijderd, vernietigd of onschadelijk gemaakt is.

Dit Verdrag is ook van toepassing op de beperking van aansprakelijkheid van een hulpverlener die vanaf een binnenschip hulp verleent aan een zeeschip dat in het gebied van een van de bedoelde waterwegen in gevaar verkeert of aan de lading van een dergelijk schip.

2. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van of tot dit Verdrag of op enig later tijdstip door middel van een kennisgeving aan de depositaris verklaren dat dit Verdrag niet van toepassing is in het geval dat de in het eerste lid genoemde waterweg:

- a) gelegen is binnen zijn grondgebied en
- b) niet vermeld staat in bijlage I van het Europees Verdrag inzake hoofdvaarwegen die van internationaal belang zijn (AGN).

Uit de verklaring moet eenduidig blijken op welke waterweg dit Verdrag niet van toepassing is.

3. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van of tot dit Verdrag door middel van een kennisgeving aan de depositaris verklaren dat dit Verdrag gedurende een periode van ten hoogste acht jaar na het van kracht worden van het Verdrag niet van toepassing is op kleine schepen die uitsluitend voor nationaal vervoer worden gebruikt. Een klein schip als bedoeld in de eerste zin is een schip waarvan de maximale lengte van de romp, zonder het roer en de boegspriet, minder is dan 20 meter, met uitzondering van:

- 11 -

- a) een veerpont,
- b) een duwbak,
- c) een schip dat andere dan kleine schepen mag slepen, mag duwen of langszijde vastgemaakt mag medevoeren; of
- d) een schip dat meer dan twaalf passagiers mag vervoeren.

4. De uitzondering treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van drie maanden na ontvangst van de kennisgeving overeenkomstig het tweede lid, of, indien het Verdrag op dit tijdstip nog niet in werking is getreden, op het tijdstip van zijn inwerkingtreding. Indien het schip op het moment van een gebeurtenis waaruit vorderingen voortkomen, op een waterweg voer die uitgezonderd is, is dit Verdrag niet van toepassing. Deze tweede zin geldt niet wanneer de daarin genoemde gebeurtenis zich voordeed op een tijdstip, voordat de uitzondering van kracht werd.

5. Een Staat die een verklaring heeft afgelegd overeenkomstig het tweede lid, kan deze verklaring op ieder moment intrekken door een aan de depositaris gerichte kennisgeving. De intrekking wordt van kracht drie maanden na ontvangst van de kennisgeving of op een in de verklaring genoemde latere datum. De intrekking heeft geen gevolgen voor de beperking van aansprakelijkheid voor vorderingen voortkomend uit gebeurtenissen die zich voor het van kracht worden van de intrekking hebben voorgedaan.

Hoofdstuk V

Slotbepalingen

Artikel 16

Ondertekening, bekrachtiging en toetreding

1. Dit Verdrag staat van 27 september 2012 tot en met 26 september 2014 open voor ondertekening door Staten op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg.
2. Elke Staat kan zijn toestemming om door dit Verdrag gebonden te zijn, tot uitdrukking brengen door:
 - a) het zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring te ondertekenen,
 - b) het onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring te ondertekenen en daarna te bekrachtigen, aanvaarden of goed te keuren, of
 - c) toetreding.
3. De bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de nederlegging van een officiële akte bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

- 12 -

Artikel 17

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar, te rekenen vanaf de datum waarop vier Staten hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, of op de datum waarop het Verdrag van Straatsburg van 1988 inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) buiten werking treedt, waarbij de laatste gebeurtenis maatgevend is.

2. Voor een Staat, die nadat de voorwaarden voor het in werking treden van dit Verdrag zijn vervuld, een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt, treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de maand die volgt op het verstrijken van een periode van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop die Staat zijn akte heeft nedergelegd. In afwijking van de eerste zin treedt het Verdrag voor deze Staat in werking op de dag van de inwerkingtreding van het Verdrag overeenkomstig het eerste lid, wanneer de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding drie of meer maanden voor de inwerkingtreding van het Verdrag overeenkomstig het eerste lid werd nedergelegd.

Artikel 18

Voorbehouden

1. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en op elk later tijdstip zich het recht voorbehouden de toepassing van de regels van het Verdrag geheel of gedeeltelijk uit te sluiten ten aanzien van:

- a) vorderingen voor schade, veroorzaakt door de wijziging van de fysische, chemische of biologische kwaliteit van het water;
- b) vorderingen bedoeld in artikel 7, voor zover daarop een internationaal verdrag of nationale regelgeving van toepassing is die beperking van aansprakelijkheid uitsluit of hogere aansprakelijkheidsgrenzen dan in dit Verdrag voorzien, vaststelt;
- c) vorderingen bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d) en e);
- d) lichters die uitsluitend worden gebruikt voor het overslaan van goederen in havens.

2. Een Staat die van de in het eerste lid, letter b), voorziene mogelijkheid gebruik maakt, moet de depositaris in kennis stellen van de geldende aansprakelijkheidsgrenzen of hem mededelen dat dergelijke aansprakelijkheidsgrenzen niet bestaan.

3. De voorbehouden, waarvan op het tijdstip van ondertekening kennis wordt gegeven, moeten worden bevestigd bij de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring.

4. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag kan dit te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. Een zodanige intrekking wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving of op een in de kennisgeving genoemde latere datum.

5. Andere voorbehouden dan voorzien in dit Verdrag zijn niet toelaatbaar.

- 13 -

Artikel 19

Opzegging

1. Dit Verdrag kan worden opgezegd door een Staat die Partij is bij dit Verdrag door middel van een kennisgeving gericht aan de depositaris op ieder tijdstip na afloop van een jaar nadat het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking is getreden.
2. Onverminderd het bepaalde in artikel 20, derde lid, wordt de opzegging van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van zes maanden te rekenen vanaf de datum van ontvangst van de kennisgeving, of zoveel later als in de kennisgeving is vermeld.

Artikel 20

Vereenvoudigde procedure ter wijziging van aansprakelijkheidsgrenzen

1. De depositaris evalueert elke vijf jaar de in de artikelen 6 tot en met 8 en 10 genoemde bedragen, waarbij de eerste evaluatie plaatsvindt op 31 december 2017. Voor de evaluatie wordt uitgegaan van een inflatiefactor, overeenkomend met het cumulatieve inflatiepercentage sinds de datum van de laatste kennisgeving, bedoeld in het tweede lid, die tot een wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen geleid heeft of, in het geval van de eerste evaluatie sinds de datum van inwerkingtreding van het Verdrag. De te gebruiken maat voor het inflatiepercentage om de inflatiefactor te bepalen, is het gewogen gemiddelde van het jaarlijkse percentage van de stijging of daling van de indices van de consumptieprijzen van de staten waarvan de munteenheden het in artikel 9, eerste lid, genoemde bijzondere trekkingsrecht vormen.
2. Indien bij de in het vorige lid bedoelde evaluatie wordt vastgesteld dat de inflatiefactor de tien procent heeft overschreden, geeft de depositaris aan de Verdragsluitende Staten kennis van de op grond van de inflatiefactor gewijzigde bedragen. De gewijzigde bedragen gelden als aangenomen na het verstrijken van een termijn van een jaar vanaf de dag van de kennisgeving, tenzij een derde van de Verdragsluitende Staten de depositaris binnen deze termijn heeft meegedeeld dat zij de wijziging afwijzen.
3. Een wijziging die overeenkomstig het tweede lid als aangenomen kan worden beschouwd, wordt negen maanden na deze aanvaarding van kracht voor elke Staat die op dat tijdstip Partij is bij dit Verdrag, tenzij deze het Verdrag uiterlijk drie maanden voor het van kracht worden van de wijziging overeenkomstig artikel 19, eerste lid, opzegt. De opzegging gaat in wanneer de wijziging van kracht wordt. De wijziging is bindend voor elke Staat die na de aanvaarding van de wijziging partij wordt bij dit Verdrag.
4. Ongeacht het eerste lid van dit artikel is de in het tweede lid van dit artikel bedoelde procedure te allen tijde van toepassing indien een derde van de Verdragsluitende Staten de wens daartoe te kennen geeft en indien de in het eerste lid bedoelde inflatiefactor sinds de vorige evaluatie of sinds de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag hoger is dan vijf procent en geen eerdere evaluatie heeft plaatsgevonden. Latere evaluaties volgens de in het eerste lid van dit artikel beschreven procedure vinden plaats elke vijf jaar vanaf het einde van het vijfde jaar volgend op de datum van de evaluatie die heeft plaatsgevonden overeenkomstig dit lid.

- 14 -

Artikel 21

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart; hij is de depositaris van het Verdrag.
2. De depositaris:
 - a) doet gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend en aan alle andere Staten die tot dit Verdrag toetreden;
 - b) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:
 - i) elke nieuwe ondertekening, elke nederlegging van een akte en de daarbij behorende verklaring en het daarbij gemaakte voorbehoud, alsmede de datum daarvan;
 - ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;
 - (iii) elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop deze van kracht wordt;
 - (iv) de datum waarop een wijziging als bedoeld in artikel 20, derde lid, van kracht wordt;
 - (v) iedere krachtens een bepaling van dit Verdrag vereiste verklaring.

Artikel 22

Talen

Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de Duitse, Engelse, Franse en Nederlandse taal, waarbij iedere tekst gelijkelijk authentiek is.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden na hun volmachten te hebben overgelegd, hun handtekening onder dit Verdrag hebben gezet.

Gedaan te Straatsburg op 27 september 2012.

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'affrètement 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.

- 2 -

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.

- 3 -

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.

- 4 -

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) ;

- 5 -

- 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).

- 6 -

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.

- 7 -

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.

- 8 -

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 consignat 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.

- 9 -

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.

- 10 -

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

- 11 -

- 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.

- 12 -

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.

- 14 -

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.