

Projet de loi

portant approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012) et de l'Acte final, faits à Strasbourg, le 27 septembre 2012.

Avis du Conseil d'Etat

(4 février 2014)

Par dépêche du 24 avril 2013, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères. Au texte du projet étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, le texte et un commentaire des articles de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (dite « CLNI 2012 »), ainsi que le texte de l'Acte final y relatif.

La CLNI 2012 abroge et remplace la CLNI 1988, que le Luxembourg avait ratifiée en 1993, en étendant le champ d'application du système de responsabilité et en augmentant les seuils des dommages-intérêts qui peuvent être dus pour différents types de dommages causés.

D'autres innovations notables sont, par rapport au régime découlant de la CLNI 1988, l'exclusion d'office de la navigation autre que commerciale et la soumission des dommages découlant du transport de marchandises dangereuses à un régime à part prévoyant notamment des limites portées au double en matière de dommages-intérêts.

D'un point de vue procédural, le projet de loi sous avis devra être adopté par la Chambre des députés dans les conditions de l'article 114, alinéa 2, de la Constitution, alors que la CLNI 2012 comporte une nouvelle dévolution de pouvoir souverain au sens de l'article 49*bis* de la Constitution au profit de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (« CCNR »). En effet, en vertu de l'article 20 de la CLNI 2012, il appartiendra désormais à la CCNR de réviser tous les cinq ans les limites de responsabilité applicables aux différents types de créances couverts par la CLNI 2012.

Examen des articles

Article 1^{er}

Le Conseil d'Etat s'interroge sur la nécessité d'approuver l'Acte final qui est dénué de caractère normatif.

Article 2

Moyennant l'article 2, le Luxembourg fait usage de deux réserves prévues par la CLNI 2012, permettant, d'une part, d'exclure certains types de dommages, d'autre part, d'exclure certaines voies d'eau. Il résulte de la

seconde réserve que sur le territoire du Grand-Duché, n'est concernée que la navigation commerciale sur la Moselle et sur la partie navigable de la Sûre. Par ailleurs, dans le terme « Grand-Duché » « Duché » est à écrire avec un « D » majuscule.

Article 3

Le Luxembourg a, par cet article, recours à la possibilité prévue par la CLNI 2012 d'accorder un rang prioritaire aux créances pour dommages causés aux infrastructures des voies navigables concernées. Le Conseil d'Etat propose d'insérer dans le texte même de l'article la réserve qu'on lit actuellement au commentaire des articles, à savoir que cette priorité reste pourtant primée par les créances pour cause de mort ou de lésions corporelles.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 février 2014.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Victor Gillen