

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2007-2008

12 FEBRUARI 2008

Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2001

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN EN VOOR DE LANDSVERDEDIGING
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **HERMANS**

1. INLEIDING

De commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 12 februari 2008.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2007-2008

12 FÉVRIER 2008

Projet de loi portant assentiment à la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest le 22 juin 2001

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA DÉFENSE
PAR
MME **HERMANS**

1. INTRODUCTION

La commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du 12 février 2008.

Samenstelling van de commissie / Composition de la commission :

Voorzitter / Présidente : Marleen Temmerman.

Leden / Membres :

CD& N-VA	Sabine de Bethune, Els Schelfhout, Miet Smet, Elke Tindemans.
MR	Alain Destexhe, Philippe Monfils, François Roelants du Vivier.
Open VLD	Margriet Hermans, Paul Wille.
Vlaams Belang	Jurgen Ceder, Karim Van Overmeire.
PS	Anne-Marie Lizin, Olga Zrihen.
SP.A-SPIRIT	Geert Lambert, Marleen Temmerman.
CDH	Georges Dallemagne.
Écolo	Josy Dubié.

Plaatsvervangers / Suppléants :

Wouter Beke, Nahima Lanjri, Yves Leterme, Etienne Schouppe, Tony Van Parys.
Jacques Brotchi, Alain Courtois, Marie-Hélène Crombé-Berton, Christine Defraigne.
Nele Lijnen, Martine Taelman, Patrik Vankrunkelsven.
Anke Van dermeersch, Freddy Van Gaever, Joris Van Hauthem.
Sfia Bouarfa, Joëlle Kapompolé, Philippe Mahoux.
Bart Martens, Guy Swennen, Myriam Vanlerberghe.
Anne Delvaux, Jean-Paul Procureur.
José Daras, Isabelle Durant.

Zie :

Stukken van de Senaat :

4-541 - 2007/2008 :

Nr. 1 : Wetsontwerp.

Voir :

Documents du Sénat :

4-541 - 2007/2008 :

N° 1 : Projet de loi.

2. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VERTEGENWOORDIGER VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Het Verdrag heeft tot doel de regels betreffende de privaatrechtelijke overeenkomsten voor het vervoer van goederen over de binnenwateren op pan-Europees vlak maximaal te harmoniseren en te uniformiseren. Aldus wordt een gereguleerd contractueel regime in het leven geroepen waardoor de rechtszekerheid wordt verhoogd. De beoogde harmonisatie bestaat erin te komen tot een aanvaardbaar evenwicht tussen de economische belangen van de verladers aan de ene kant en de vervoerders aan de andere kant, wat op zich een stimulans biedt voor de verdere ontwikkeling van het internationale goederenvervoer over de binnenwateren.

3. BESPREKING

De heer Roelants du Vivier wenst te weten waarom dit wetsontwerp nu pas aan de Wetgevende Kamers wordt voorgelegd, aangezien het Verdrag in 2001 werd ondertekend en op 1 april 2005 in werking is getreden. Dergelijke dossiers moeten sneller worden afgehandeld.

De vertegenwoordiger van de minister van Buitenlandse Zaken antwoordt dat er een voorafgaandelijk en uitgebreid overleg is geweest met de beroepsorganisaties uit de sector van de binnenvaart en met regeringsdeskundigen.

De vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit antwoordt dat de voorbereiding van het dossier meer tijd in beslag heeft genomen dan gepland.

Hoewel 16 Staten het Verdrag hebben ondertekend, hebben ze het nog niet allemaal geratificeerd. Intussen heeft Frankrijk zijn akten van bekrachtiging neergelegd en heeft ook Duitsland de goedkeuringsprocedure aangevat. De bekrachtiging van het CMNI-verdrag door België zal dan ook bijdragen tot de voltooiing van een geïntegreerd geharmoniseerd systeem. Zo zullen wij immers beschikken over een enkel contractueel stelsel voor alle waterwegen die onderling verbonden zijn met alle buurlanden.

Mevrouw Hermans merkt op dat de binnenvaart een zeer ingewikkelde sector is, waar over de jaren heel wat conflicten tussen de verschillende betrokken partijen zijn ontstaan kan hierin klaarheid brengen deze overeenkomst klaarheid kan in brengen.

De heer Van Den Driessche is van oordeel dat het te lang geduurd heeft vooraleer deze overeenkomst ter instemming aan de wetgevende Kamers wordt voorgelegd.

2. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU REPRÉSENTANT DU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

La Convention tend à harmoniser et à uniformiser autant que possible au niveau paneuropéen les règles relatives aux contrats de droit privé en matière de transport de marchandises en navigation intérieure. Elle met ainsi en place un régime contractuel réglementé qui renforce la sécurité juridique. L'harmonisation recherchée vise à obtenir un équilibre acceptable entre les intérêts économiques des chargeurs et des transporteurs afin de stimuler la poursuite du développement du transport international de marchandises par voie fluviale.

3. DISCUSSION

M. Roelants du Vivier souhaite connaître la raison du retard de la présentation de ce projet de loi aux Chambres législatives, étant donné que la convention a été signée en 2001 et est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005. Il convient d'expédier ce type de dossier plus rapidement.

Le représentant du ministre des Affaires étrangères répond qu'il y a eu au préalable de multiples concertations avec les organisations professionnelles du secteur de la navigation intérieure et avec des experts gouvernementaux.

Le représentant du ministre de la Mobilité répond que la préparation du dossier a pris plus de temps que prévu.

Bien que 16 États aient signé la Convention, tous ne l'ont pas encore ratifiée. Dans l'intervalle, la France a déposé ses instruments de ratification et l'Allemagne a également entamé la procédure d'approbation. La ratification de la CMNI par la Belgique aura, dès lors, pour effet de contribuer à l'achèvement d'un système harmonisé intégré. En effet, nous disposerons ainsi d'un régime contractuel unique pour toutes les voies navigables reliées entre elles avec l'ensemble des États voisins.

Mme Hermans fait remarquer que la navigation intérieure est un secteur particulièrement complexe qui a été le théâtre, au fil des ans, de nombreux conflits qui ont opposé les différents intervenants et que la présente convention permettra de clarifier.

M. Van Den Driessche estime que l'on a trop tardé avant de soumettre la présente convention à l'assentiment des Chambres législatives.

De vertegenwoordiger van de minister van Buitenlandse Zaken schetst de problemen binnen de voorbereiding van deze conventie:

Het CMNI Verdrag werd aangenomen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Donaucommissie en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE/VN) tijdens de gezamenlijk georganiseerde Diplomatieke Conferentie die van 25 september tot 3 oktober 2000 te Boedapest heeft plaatsgevonden.

Aan de Diplomatieke Conferentie gingen heel wat voorbereidende werkzaamheden vooraf. Op 29 april 1996 werd een eerste consultatieve vergadering belegd met de professionele organisaties uit de binnenvaartsector. Op 30 april 1996 volgde een vergadering met de diverse regeringsdeskundigen, waaruit het initiatief ontstond tot de oprichting van een voorbereidende werkgroep (*Comité Préparatoire*). Deze werkgroep heeft tussen 21 oktober 1996 en 1 juli 1999, uitgaande van een initiële ontwerp tekst, gedurende diverse werkvergaderingen gedebatteerd en amendementen uitgewerkt. Het resultaat was een voltooid eensgezinde verdragstekst die aan de Diplomatieke Conferentie werd voorgelegd.

De initiële ontwerp tekst van het CMNI Verdrag (voorbereid in de schoot van het VBW — *Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen*, en verspreid in 1993) was enerzijds gebaseerd op de tekst van het niet aangenomen eerdere CMN Verdrag, anderzijds op bepalingen afkomstig uit reeds bestaande verdragen inzake goederenvervoer (uniforme regelen CIM, CMR Verdrag, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules) alsook deels op bepalingen uit de Duitse en Nederlandse binnenvaartwetgeving.

In tegenstelling tot eerdere initiatieven tot het invoeren van een verdrag in de jaren '50 en '70 (zie Memorie van Toelichting onder 1.1), waren de politieke en economische omstandigheden deze keer gunstiger: de val van de Berlijnse muur eind 1989, het openstellen van de Rijn-Donau-verbinding via het Main-Donaukanaal in 1992, de geleidelijke verdringing in het Oostblok van diverse geleide planeconomieën door de vrije markteconomie droegen in substantiële mate bij tot de verdere expansie van het goederenvervoer over de binnenwateren binnen het Europese territorium. Het was dan ook logisch dat een hernieuwd unificatieproject beschikte over een gunstiger voedingsbodemp die garant kon staan voor een grotere slaagkans.

Tijdens de voorbereidende werkzaamheden in het «*Comité Préparatoire*» is gebleken dat zich een aantal knelpunten hebben aangediend die het voorwerp hebben uitgemaakt van (soms moeilijke) onderhandelingen. Uiteindelijk werd een compromisoplossing gevonden. De verdragstekst heeft de verdienste

Le représentant du ministre des Affaires étrangères décrit les problèmes rencontrés lors de la préparation de la présente convention :

La Convention CMNI a été adoptée par la Conférence diplomatique organisée conjointement par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube et la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE/ONU), qui s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000.

Cette conférence diplomatique a été précédée de nombreux travaux préparatoires. Une première réunion consultative a été organisée le 29 avril 1996 avec les organisations professionnelles du secteur de la navigation intérieure. Elle a été suivie, le 30 avril 1996, d'une réunion avec les différents experts gouvernementaux, qui ont pris l'initiative de constituer un groupe de travail préparatoire (*Comité préparatoire*). Celui-ci a organisé plusieurs réunions de travail entre le 21 octobre 1996 et le 1^{er} juillet 1999 afin d'examiner un projet de texte initial et d'y apporter des amendements. Ces réunions ont débouché sur l'adoption à l'unanimité d'un texte de convention qui a été présenté à la Conférence diplomatique.

Le texte initial du projet de la Convention CMNI (préparé au sein du VBW — *Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen*, et publié en 1993) était basé, d'une part, sur le texte initial — non abouti — de la Convention CMN et, d'autre part, sur des dispositions issues de conventions préexistantes en matière de transport de marchandises (règles uniformes CIM, Convention CMR, règles de La Haye-Visby, règles de Hambourg), et notamment aussi sur des dispositions des législations allemande et néerlandaise en matière de navigation intérieure.

Mais cette fois, les conditions politiques et économiques étaient plus favorables que lors des précédentes initiatives d'élaboration d'une convention, dans les années 50 et 70 (voir le point 1.1 de l'exposé des motifs): la chute du mur de Berlin à la fin de l'année 1989, l'ouverture en 1992 de la liaison entre le Rhin et le Danube grâce au canal reliant le Main au Danube, la disparition progressive, dans les pays du bloc de l'Est, des différentes économies planifiées et dirigées au profit de l'économie libre de marché, ont contribué de manière substantielle à la poursuite de l'expansion du transport de marchandises par voie fluviale au sein du territoire européen. Il était donc logique qu'un projet d'unification renouvelé ait plus de chances d'aboutir, compte tenu des conditions plus propices.

Les travaux préparatoires du «*Comité préparatoire*» ont fait apparaître une série de points névralgiques qui ont fait l'objet de négociations (parfois difficiles). Finalement, les négociateurs ont trouvé un compromis. Le texte de la convention a le mérite de jeter des ponts entre, d'une part, le droit maritime et,

de brug te slaan tussen enerzijds het maritiem recht en anderzijds het landrecht. Sommige bepalingen werden immers geïnspireerd op de Hague-Visby Rules en (in mindere mate) op de Hamburg Rules, andere op de CMR en de Uniforme regelen CIM. Ook werd een maximaal evenwicht nagestreefd tussen de standpunten ingenomen door de verladersbelangen, en deze ingenomen door de vervoerdersbelangen.

De belangrijkste knelpunten hadden betrekking op het toepassingsgebied en op de ontheffing van aansprakelijkheid voor navigatiefout

De opstellers van het Verdrag hadden initieel een breder toepassingsgebied voor ogen namelijk zowel het internationaal als het nationaal goederenvervoer. Tijdens de onderhandelingen is dit opzet evenwel verlaten en werd de reikwijdte beperkt tot het grensoverschrijdend internationaal goederenvervoer. Een compromis werd weliswaar gevonden tijdens de onderhandelingen door het invoeren, via het artikel 31, lid *a*), van de mogelijkheid voor elke Staat om een verklaring af te leggen waarbij de Verdragsbepalingen ook worden toepasselijk gemaakt op nationaal goederenvervoer.

Hiermee wou men de voormalige Oostbloklanden, die tot dan niet beschikten over een ontwikkeld nationaal binnenvaartrecht, de mogelijkheid bieden het CMNI Verdrag als modern contractueel regime eveneens in te voeren voor nationaal vervoer over de binnenwateren. Tot dusver hebben Hongarije en Roemenië deze werkwijze gevolgd, en heeft eveneens Tsjechië de intentie kenbaar gemaakt haar toepassingsgebied in de toekomst eveneens in die zin uit te breiden. Kroatië houdt het bij internationaal goederenvervoer. De meeste West-Europese landen die tot op heden het verdrag ratificeerden of die de ratificatieprocedure hebben ingezet, hebben de reikwijdte (vooralsnog) beperkt, of zijn zinnens deze te beperken tot het internationaal goederenvervoer, met name Luxemburg en Frankrijk, en binnen afzienbare tijd eveneens Duitsland en België. Ook Nederland heeft het toepassingsgebied internationaal gehouden, hoewel daar wettelijk de mogelijkheid werd gecreëerd voor de contractspartijen om de Verdragsbepalingen toch toepasselijk te maken op een nationaal goederenvervoer. Hoewel België geen verklaring zal afleggen, en dus geen wettelijke mogelijkheid tot uitbreiding naar nationaal vervoer zal inlassen, zal in de praktijk deze mogelijkheid wel bestaan: aangezien de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting grotendeels van aanvullend recht is, kunnen de contractspartijen overeenkomen de CMNI verdragsbepalingen geheel of gedeeltelijk toepasselijk te verklaren op een nationaal goederenvervoer in België. Zwitserland ten slotte heeft een specifieke regeling ontwikkeld: naast het internationaal goederenvervoer is het Verdrag daar eveneens van toepassing op de Rijn tussen de Zwitsers-Duitse grens en Rheinfelden, evenwel met uitzondering van de Zwitserse meren. Voor het

d'autre part, le droit terrestre. Certaines dispositions s'inspirent en effet des règles de La Haye-Visby et, dans une moindre part, des règles de Hambourg, tandis que d'autres ont été reprises de la Convention CMR et des règles uniformes CIM. L'on a aussi cherché à trouver le meilleur équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs.

Les principaux points névralgiques concernaient le champ d'application et l'exonération de responsabilité pour faute de navigation.

Au départ, les auteurs de la Convention envisageaient un champ d'application plus large, à savoir le transport de marchandises tant national qu'international. Mais ils ont renoncé à cet objectif durant les négociations, pour limiter la portée de la convention au transport de marchandises transfrontalier. Un compromis a pu être trouvé durant les négociations en prévoyant, à l'article 31, *a*), la possibilité pour chaque État de déclarer qu'il appliquera également les dispositions de la convention aux contrats de transport de marchandises sur le territoire national.

L'objectif était de permettre ainsi aux pays de l'ancien bloc de l'Est, qui ne disposaient pas encore d'un droit national développé en matière de navigation intérieure, d'instaurer le régime contractuel moderne de la Convention CMNI et de le rendre également applicable au transport national en navigation intérieure. Jusqu'à présent, la Hongrie et la Roumanie ont procédé de la sorte, et la Tchéquie a également exprimé son intention d'élargir à l'avenir le champ d'application de la Convention dans ce sens. La Croatie s'en tient elle au transport international de marchandises. La plupart des pays d'Europe occidentale qui, à ce jour, ont soit ratifié la convention soit entamé la procédure de ratification, ont (déjà) réduit ou ont l'intention de réduire sa portée au transport international de marchandises. Il s'agit du Luxembourg et de la France, et prochainement de l'Allemagne et de la Belgique. Les Pays-Bas ont, eux aussi, limité le champ d'application au transport international, bien que ce pays ait prévu la possibilité légale pour les parties contractantes de rendre les dispositions de la Convention applicables à un transport national de marchandises. Malgré le fait que la Belgique ne fera pas de déclaration et n'inclura donc pas de possibilité légale d'extension au transport national, cette possibilité existera bel et bien dans la pratique: la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial étant en grande partie de droit supplétif, les parties contractantes peuvent convenir de déclarer les dispositions de la Convention CMNI applicables entièrement ou partiellement à un transport national de marchandises en Belgique. Enfin, la Suisse a, quant à elle, conçu un régime spécifique: outre le transport international de marchandises, la Convention est également applicable à la navigation sur le Rhin entre la frontière germano-suisse et

nationale goederenvervoer blijft in elk van deze West-Europese landen de nationale wetgeving onverkort van kracht.

Het algemeen principe van de ontheffing van aansprakelijkheid voor navigatiefout in hoofde van de vervoerder stamt uit het zeerecht (bijzondere ontheffingsgronden voorzien in de Hague-Visby Rules). Sommige Staten hadden dit principe reeds ingeschreven in hun nationale (binnenvaart)reggeving (wettelijke ontheffing in Nederland, België en Zwitserland), andere lieten, daarin gesteund door de rechtspraak, de vrijheid aan de contractspartijen, zij het onder bepaalde voorwaarden (Duitsland en Frankrijk). Wat Duitsland betreft, was de contractuele vrijheid groter onder de oude wetgeving. Onder de nieuwe (grotendeels met dwingend karakter) vervoerwet, die regels heeft uitgewerkt toepasselijk op alle vervoermodi, werd geen dergelijke wettelijke ontheffing voorzien, en geldt een beperktere mogelijkheid tot contractuele afwijkingen.

Het initiële ontwerp van verdragstekst nam het principe over in haar (oorspronkelijke) artikelen 18 tot 22, zodat het als algemene wettelijke regel zou gelden. Zoals dat bij eerdere unificatiepogingen het geval was geweest, werd deze materie opnieuw het «plat de résistance».

Binnen de vooraf geconsulteerde professionele organisaties waren de standpunten uiteenlopend: de meerderheid wou eerder aansluiten bij de maritieme reglementering (en de wettelijke exoneration behouden), terwijl de minderheid zich juist wou baseren op de regelgeving van het landrecht (en de wettelijke exoneration niet voorzien). De eersten voerden aan dat de binnenvaart in de meeste gevallen een synergie vertoonde met de zeevaart, en dat een navigatiefout in beide vervoersmodi eenzelfde behandeling diende te krijgen. De laatsten argumenteerden dat bedoelde ontheffing niet meer strookte met het gewijzigde klimaat. In tijden van moderne scheepvaart met moderne communicatiemiddelen was een transport over het water geen hachelijk avontuur meer, maar een veilig en controleerbaar gegeven, zodat het als onbillijk leek dat de vervoerder zich op zijn eigen fout of nalatigheid met betrekking tot de navigatie kon beroepen om aan zijn aansprakelijkheid te ontkomen. Bovendien werd geoordeeld dat het behoud van de exoneration het concurrentievermogen van de binnenvaart als vervoersmodus zou inperken ten voordele van de andere vervoersmodi.

Tijdens de vergaderingen van het «Comité Préparatoire» spitste de discussie zich voornamelijk toe op drie onderling verbonden vragen. Een eerste punt van discussie ging over het voorzien van bedoelde ontheffing als algemeen wettelijk principe. Een tweede

Rheinfelden, à l'exception toutefois des lacs suisses. En ce qui concerne le transport national de marchandises, la législation nationale reste intégralement applicable dans chacun de ces pays d'Europe occidentale.

Le principe général de l'exonération de la responsabilité du transporteur en cas de faute de navigation est issu du droit maritime (motifs exonérateurs particuliers prévus dans les règles de La Haye-Visby). Alors que certains pays avaient déjà intégré ce principe dans leur réglementation nationale (relative à la navigation intérieure) (exonération légale aux Pays-Bas, en Belgique et en Suisse), d'autres, s'appuyant sur la jurisprudence, laissaient le choix aux parties contractantes, parfois sous certaines conditions (en Allemagne et en France). En ce qui concerne l'Allemagne, l'ancienne législation accordait une plus grande liberté contractuelle. La nouvelle loi sur les transports (dont la plupart des dispositions revêtent un caractère contraignant) fixant des règles applicables à tous les moyens de transport n'a pas prévu pareille exonération légale et a réduit la possibilité de dérogations contractuelles.

Dans le projet initial, le texte de la Convention contenait ce principe dans ses articles (initiaux) 18 à 22, afin qu'il ait valeur de règle légale générale. Comme ce fut le cas lors des précédentes tentatives d'unification, ce point fut à nouveau le «plat de résistance» du débat.

Lors de la consultation préalable, les avis des organisations professionnelles divergeaient. La majorité voulait plutôt adhérer à la réglementation maritime (et conserver l'exonération légale) et la minorité préférait, au contraire, se baser sur la réglementation du droit terrestre (et ne pas prévoir d'exonération légale). Les uns avançaient que, dans la plupart des cas, la navigation intérieure présentait une synergie avec la navigation maritime et que la faute de navigation devait être traitée de la même façon dans les deux modes de transport. Les autres soutenaient que l'exonération en question ne correspondait plus à la situation actuelle. À l'ère de la navigation moderne et des moyens de communication perfectionnés, un transport par voie hydraulique ne représente plus une aventure périlleuse, mais une entreprise sûre et contrôlable. Par conséquent, il semblerait injuste que le transporteur puisse invoquer sa faute personnelle ou sa négligence en matière de navigation pour se soustraire à sa responsabilité. En outre, il a été estimé que le maintien de l'exonération nuirait à la compétitivité de la navigation intérieure au profit des autres modes de transport.

Au cours des réunions du Comité préparatoire, la discussion a porté principalement sur trois questions connexes. Le premier point de discussion concernait la possibilité d'ériger l'exonération susvisée en principe légal général. Le deuxième point de discorde consistait

twistpunt had betrekking op de inwerking van opzet (intentionele fout) resp. zware fout of nalatigheid op de toepassing van de exoneration.

Wat de toepassing betreft van de exoneration rees ook de vraag voor wiens handelingen en nalatigheden de vervoerder zich zou kunnen exonereren: enkel voor die van zichzelf of eveneens voor die van zijn ondergeschikten en lasthebbers? Meningsverschillen hieromtrent tussen de delegaties waren grotendeels ingegeven door bepalingen van nationaal recht en jurisprudentie van de verschillende landen.

Het bleek vrij vlug dat, om te vermijden dat deze materie opnieuw het breekpunt zou worden dat de oplevering van een Verdrag in de weg zou staan, een compromis moest gezocht te worden.

Diverse tekstvarianten en geconsolideerde versies werden gewikt en gewogen op hun compromisgehalte.

Een aanzet in de goede richting kwam er middels een Belgisch-Nederlands compromis-voorstel. Het principe bestond erin het oorspronkelijk artikel 18 uit de tekst te schrappen (en dus de piste van een algemene wettelijke ontheffing te verlaten), de mogelijkheid te voorzien voor de contractspartijen om de aansprakelijkheidsontheffing voor navigatiefout contractueel overeen te komen, en verder aan de Staten de mogelijkheid te geven een verklaring (positief voorbehoud) af te leggen waardoor ze alsnog bedoelde ontheffing wettelijk konden invoeren. België en Nederland hebben toen benadrukt dat dit een ernstige toegeving was (de exoneration is immers als algemeen principe ingeschreven in hun beider nationale wet) in de hoop tot een toenadering te komen. Redactioneel werd gekozen voor het opnemen van het toegelaten contractueel ontheffingsbeding in verband met de navigatiefout in het artikel dat in sé handelt over «contractuele bedingen». In een nieuw artikel werd de mogelijkheid opgenomen voor de Staten om bedoelde verklaring af te leggen.

Over dit principievoorstel werd een consensus bereikt tussen de delegaties, maar de draagwijdte en de uitwerking ervan zouden nog tot controverse leiden.

Uit de verslagen van de diverse vergaderingen is immers gebleken dat voornamelijk Duitsland en Frankrijk erop stonden dat een contractueel toegelaten ontheffing niet mogelijk kon zijn voor een handeling of nalatigheid met de intentie schade te veroorzaken of voortkomend uit roekeloos gedrag. Ook kon Duitsland zich niet akkoord verklaren met de mogelijkheid in hoofde van de vervoerder om zich te exonereren voor een zware fout begaan door zijn aangestelden. Met dit doel voor ogen had Frankrijk een alternatieve tekst voorgesteld (voortbouwend op het Belgisch-Nederlandse initiatief), die de verdere basis van de besprekingen zou uitmaken.

à savoir si l'intention (faute intentionnelle) ainsi que la faute ou la négligence grave pouvaient avoir une influence sur l'application de l'exonération.

En ce qui concerne l'application de l'exonération, la question s'est aussi posée de savoir pour quels actes et négligences le transporteur pouvait être exonéré: uniquement ses propres actes et négligences ou également ceux ou celles de ses subordonnés ou mandataires? Les divergences d'opinions à cet égard parmi les délégations trouvaient principalement leur source dans les dispositions du droit et de la jurisprudence des différents pays.

Il est apparu assez vite qu'il fallait trouver un compromis, afin d'éviter que cet élément ne constitue à nouveau le point de rupture dans le processus d'élaboration d'une Convention.

Diverses variantes de textes et versions consolidées ont été évaluées quant à leur valeur de compromis.

La proposition de compromis belgo-néerlandais fut un premier pas dans la bonne direction. Le principe était de supprimer l'article 18 initial du texte (et donc d'abandonner la piste d'une exonération légale générale), de prévoir la possibilité pour les parties contractantes de convenir contractuellement d'une exonération de responsabilité pour faute de navigation et d'offrir aux États la possibilité de déposer une déclaration (réserve positive) leur permettant d'encore introduire légalement l'exonération en question. La Belgique et les Pays-Bas ont alors souligné qu'il s'agissait là d'une sérieuse concession (en effet, l'exonération est un principe général inscrit dans leur loi nationale respective), faite dans l'espoir de parvenir à un rapprochement. Sur le plan rédactionnel, l'option retenue a été d'insérer la clause d'exonération contractuelle licite concernant la faute de navigation dans l'article qui traite des «clauses contractuelles». Un nouvel article prévoit la possibilité, pour les États, de déposer la déclaration en question.

Cette proposition de principe a fait l'objet d'un consensus entre les délégations, mais sa portée et ses effets susciteraient encore une controverse.

Il est en effet ressorti des rapports des diverses réunions que l'Allemagne et la France, surtout, insistaient pour que la possibilité d'une exonération contractuelle licite ne soit pas prévue dans le cas d'un acte ou d'une omission commise dans l'intention de provoquer un dommage ou résultant d'un comportement téméraire. De même, l'Allemagne ne pouvait pas admettre la possibilité, dans le chef du transporteur, de s'exonérer de la responsabilité d'une faute grave commise par ses préposés. La France avait donc proposé un texte alternatif (basé sur l'initiative belgo-néerlandaise), qui devait servir de base pour la poursuite des discussions.

Nederland vond dat dit standpunt te zeer neerkomen op een feitelijke uitholling van de exoneration, te meer gelet op de vrees dat de vervoerder tijdens contractsonderhandelingen veelal de economisch zwakkere partij zou blijken te zijn. Bovendien betekende dit voor Nederland een toegeving ten overstaan van hun nationale reglementering (artikel 901, Boek 8, Burgerlijk Wetboek), die voorziet dat enkel opzet en zware fout (roekeloosheid) begaan door de vervoerder zelf (ingeval de vervoerder zelf navigeert) leidt tot een verbod om op de ontheffing een beroep te doen, terwijl deze begaan door diens ondergeschikten en lasthebbers het beroep op de ontheffing in hoofde van de vervoerder niet in de weg staat.

Die onenigheid tussen de CCR Lidstaten (België en Nederland versus Duitsland en Frankrijk) was de aanleiding tot het organiseren van een informele vergadering met als bedoeling, voorafgaand aan de laatste zitting van het Comité Préparatoire, tot een eensgezinde tekst («*package deal*») te komen van de artikelen 25, § 2, (contractueel toegelaten ontheffingen) en 32 (mogelijkheid tot afleggen van een verklaring). In elk geval wou men vermijden de begrippen «opzet» en «zware fout» te precies te definiëren teneinde de appreciatiebevoegdheid van de rechter in de diverse Staten niet te zeer te beperken.

Uiteindelijk werd de door Frankrijk voorgestelde compromistekst aanvaard, maar er werd zoals gevraagd door België, Nederland en Zwitserland aansluiting gezocht bij de tekst van andere verdragen namelijk artikel 4 CLNI Verdrag en art. 8 Hamburg Rules: de exoneration voor navigatiefout kan worden ingeroepen «tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.» (laatste zinsnede van het definitief artikel 25, § 2, a). Nederland bekwam als tegenprestatie voor hun concessie het behoud van het recht op aansprakelijkheidsbeperking wegens navigatiefout in hoofde van de vervoerder voor opzet en zware fout van diens ondergeschikten en lasthebbers. Dit principe werd impliciet opgenomen in artikel 21, waar ook in artikel 25, § 2, wordt naar verwezen.

De heer Dallemagne wenst te weten welk recht van toepassing is op de Staten van de Europese Unie die het Verdrag niet ondertekend hebben.

De vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit antwoordt dat zodra een Staat het Verdrag bekrachtigd heeft en een internationaal transport via de waterwegen in deze staat vertrekt of eindigt, de transportovereenkomst automatisch wordt geregeld door de bepalingen van het Verdrag. Er dient te worden opgemerkt dat bijna alle Staten die belangrijke binnenwateren hebben het Verdrag hebben onderte-

Selon les Pays-Bas, ce point de vue revenait par trop à vider l'exonération de sa substance dans les faits, d'autant plus qu'il était à craindre que, durant les négociations contractuelles, le transporteur ne soit en règle générale la partie la plus vulnérable sur le plan économique. Cela signifiait en outre, pour les Pays-Bas, une concession par rapport à leur réglementation nationale (article 901, livre 8, Code civil), qui prévoit que seules l'intention et la faute grave (témérité) commises par le transporteur lui-même (au cas où celui-ci navigue lui-même) donnent lieu à une interdiction d'invoquer l'exonération, alors que celles commises par ses préposés et ses mandataires n'empêchent pas d'invoquer l'exonération dans le chef du transporteur.

C'est ce désaccord entre les États membres de la CCNR (Belgique et Pays-Bas versus Allemagne et France) qui a été à l'origine de l'organisation d'une réunion informelle dans le but de parvenir, avant la dernière session du Comité préparatoire, à une formulation consensuelle («*package deal*») des articles 25, § 2 (exonérations contractuelles licites) et 32 (possibilité de déposer une déclaration). L'on souhaitait en tout cas éviter de définir les notions d'«intention» et de «faute grave» de manière trop précise, afin de ne pas limiter excessivement le pouvoir d'appréciation du juge dans les divers États.

Le texte de compromis proposé par la France a finalement été accepté, mais, pour répondre à la demande de la Belgique, des Pays-Bas et de la Suisse, on a recherché des points de rattachement avec le texte d'autres traités, en particulier l'article 4 de la Convention CLNI et l'article 8 des Règles de Hambourg: l'exonération pour faute de navigation peut être invoquée, «à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.» (dernier membre de phrase du texte définitif de l'article 25, § 2, a). En contrepartie de la concession ainsi faite, les Pays-Bas ont obtenu le maintien du droit à la limitation de la responsabilité pour faute de navigation dans le chef du transporteur en cas d'acte intentionnel ou de faute grave de ses préposés ou mandataires. Ce principe a été inscrit implicitement à l'article 21, auquel l'article 25, § 2, fait également référence.

M. Dallemagne souhaite savoir quel droit s'applique aux États de l'Union européenne qui n'ont pas signé la convention.

Le représentant du ministre de la Mobilité répond que dès qu'un État a ratifié la convention et qu'un transport international par voie navigable part ou aboutit à cet État, le contrat de transport est automatiquement régi par les prescriptions de la convention. À noter que pratiquement tous les États qui ont une navigation intérieure importante ont signé la convention. Pour les États de l'Union européenne qui

kend. Voor de Staten van de Europese Unie die niet beschikken over onderling verbonden waterwegen is dit Verdrag per definitie van geen belang.

4. STEMMINGEN

De artikelen 1, 2 en 3 alsook het geheel van het wetsontwerp werden eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit rapport.

De rapporteur,

Margriet HERMANS.

De voorzitter,

Marleen TEMMERMAN.

*
* *

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst
van het wetsontwerp
(stuk Senaat, nr. 4-541/1 - 2007/2008)**

ne disposent pas de voies navigables reliées entre elles, cette convention ne présente par définition aucun intérêt.

4. VOTES

Les articles 1^{er}, 2 et 3, ainsi que l'ensemble du projet de loi, ont été adoptés à l'unanimité des 11 membres présents.

Confiance a été faite à la rapporteuse pour la rédaction du présent rapport.

La rapporteuse,

Margriet HERMANS.

La présidente,

Marleen TEMMERMAN.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
du projet de loi
(doc. Sénat, n° 4-541/1 - 2007/2008)**