



Info

Lettre d'informations

XXIIème année - N° 79 / 2ème trimestre 2013

EN ANNEXE EN ANNEXE EN ANNEXE

**FOLDER RELATIF AU
MANUEL DE PRÉPARATION AUX
EXAMENS EN NAVIGATION
INTÉRIEURE**

EDITO

La crise financière et économique qui touche l'Europe depuis quelques années, a également des répercussions sur le secteur de la navigation intérieure. Bien que les volumes transportés aient augmenté un peu après le creux de la vague en 2009, la discordance entre la demande de transport et l'offre de cale continue à faire pression sur les prix de frets. Plusieurs entreprises ont ainsi été mises en difficultés. Ceci a mené, dans le courant du mois d'avril, à des actions des bateliers belges. Dans un Protocole d'accord, qui a été conclu avec le secteur de la navigation intérieure, le ministre fédéral et les ministres régionaux de la mobilité se sont engagés à prendre des initiatives au niveau national et international qui peuvent améliorer la situation. Vous trouvez plus d'informations à propos de ce Protocole d'accord dans la tribune libre du présent ITB-Info.

L'ITB est également impliqué dans l'exécution du Protocole d'accord, aussi bien pour le volet économique que juridique. Cette collaboration répond parfaitement aux objectifs de l'Institut et tente à contribuer de manière positive à des solutions concrètes pour le secteur.

Herman VERSCHUEREN
Président



LES LAUREATS DES EXAMENS MATELOTS :

12/02/2013
ANVERS

De Ridder Eric
Van der Linden Bram
Leijnse Bud
Den Boer Petrus
De Jong Hylke
Van der Klooster Jacob

04/04/2013
HUY

Demaret Laurent
Jacquet Marc
Lestrade Sylvain
Regnier Eric
Rigole Mathieu
Bouvet Camille
Fulga Neculai
Janssens Julien

EDITO

Page 1

LA NAVIGATION INTÉRIEURE 2013.

Page 2

EUROPEENISATION DE LA CLNI

Page 7

TRIBUNE LIBRE

Page 7

EVOLUTION DU PRIX OFFICIEL DU GASOIL DE CHAUFFAGE EXTRA 2013

Page 8

Visitez notre site internet :
www.itb-info.be



Visitez notre site internet :
www.cdni.be

2ème trimestre 2013
Bureau de dépôt:
BRUXELLES X
Bd. de l'Industrie 16
1070 BRUXELLES
N° D'AGREATION
P 302059

INSTITUT POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE A.S.B.L.

Editeur responsable: J.-C. HOUTMEYERS, rue de la Presse 19, 1000 Bruxelles
Tél.: +32 (0)2 217.09.67 - Fax: + 32 (0) 219.91.86 - itb-info@itb-info.be - <http://www.itb-info.be>



La navigation intérieure au 31/03/2013

Un des objectifs principaux de l'institut consiste en la fourniture périodique d'informations économiques sur l'activité de transport de marchandises par voie navigable.

Sur base de ces données, on peut procéder à une analyse des paramètres primordiaux de l'évolution du secteur de la navigation intérieure que constituent tant l'offre de cale que les prestations de transport de marchandises.

1. La flotte belge de navigation intérieure

Au 31 mars 2013, la flotte d'entrepreneurs de navigation intérieure domiciliés en Belgique était composée comme suit:

- 983 bâtiments à cargaisons sèches d'une capacité totale de 1.471.566 tonnes;
- 204 bateaux citernes offrant un port en lourd total de 347.463 tonnes;

- 90 pousseurs de 48.642 kW de puissance.

Soit un total de 1.277 bâtiments de navigation intérieure avec une capacité totale de 1.822.314 tonnes et une puissance globale de 713.050 kW.

(source : SPF Mobilité et Transports – DG Transports Terrestres - Direction Navigation intérieure)

Suite voir p. 4

1 BATEAUX À CARGAISON SÈCHE

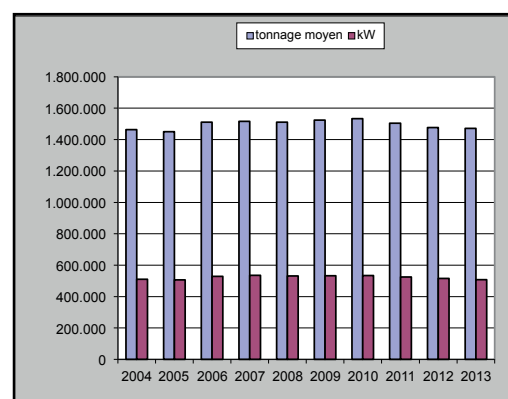
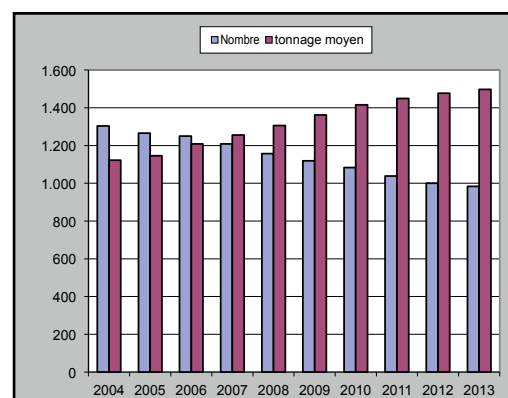
Flotte appartenant à des entrepreneurs établis en Belgique

1.1. Données par type et classe de tonnage

CARGAISON SÈCHE	chalands		motorschepen			duwbakken		totalen	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	kW	nombre	tonnage	nombre	tonnage
25/250 t	0	0	1	193	124	17	3.170	18	3.363
251/450 t	0	0	152	56.142	33.384	32	11.905	184	68.047
451/650 t	0	0	86	49.258	26.870	25	14.570	111	63.828
651/850 t	0	0	61	44.684	24.832	5	3.802	66	48.486
851/1000 t	0	0	39	36.263	18.838	4	3.786	43	40.049
1001/1500 t	0	0	194	237.360	123.483	20	24.296	214	261.656
1501 /2000 t	0	0	59	99.455	49.903	6	10.959	65	110.414
2001/2500 t	0	0	38	84.815	42.426	22	52.189	60	137.004
2501/3000 t	0	0	42	116.068	59.023	37	104.010	79	220.078
3001 en +	1	3.565	79	288.339	128.812	63	226.737	143	518.641
total	1	3.565	751	1.012.577	507.695	231	455.424	983	1.471.566

1.2. Evolution de la flotte depuis 31/12/2001

Toestand op	aantal	index	tonnenmaat	index	KW	index	gem.ton	index
31.03.2013	983	75	1.471.566	101	507.967	100	1.497	133
31.12.2012	1.000	77	1.476.864	101	515.866	101	1.477	132
31.12.2011	1.038	80	1.503.758	103	524.843	103	1.449	129
31.12.2010	1.083	83	1.533.641	105	534.282	105	1.416	126
31.12.2009	1.119	86	1.524.409	104	532.648	104	1.362	121
31.12.2008	1.157	89	1.510.823	103	531.032	104	1.306	116
31.12.2007	1.208	93	1.516.011	104	535.810	105	1.255	112
31.12.2006	1.250	96	1.511.203	103	529.434	104	1.209	108
31.12.2005	1.265	97	1.450.091	99	505.766	99	1.146	102
31.12.2004	1.304	100	1.463.454	100	509.726	100	1.122	100





2. BATEAUX CITERNES

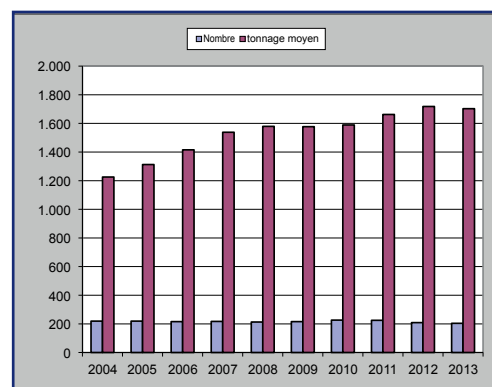
Flotte appartenant à des entrepreneurs établis en Belgique.

2.1. Données par type et classe de tonnage

TANK SCHEPEN	sleepschepen		motorschepen			duwbakken		totalen	
	aantal	tonnenmaat	aantal	tonnenmaat	KW	aantal	tonnenmaat	aantal	tonnenmaat
25/250 t	0	0	27	2.977	3.833	0	0	27	2.977
251/450 t	1	420	22	8.387	5.372	0	0	23	8.807
451/650 t	0	0	12	6.808	3.922	0	0	12	6.808
651/850 t	0	0	6	4.128	2.252	1	726	7	4.854
851/1000 t	0	0	5	4.733	3.082	1	929	6	5.662
1001/1500 t	0	0	35	43.593	24.296	1	1.275	36	53.141
1501/2000 t	0	0	22	37.379	18.414	0	0	22	37.379
2001/2500 t	0	0	16	36.072	16.109	0	0	16	36.072
2501/3000 t	0	0	21	59.212	27.002	2	5.845	23	65.057
3001 en +	0	0	31	130.681	50.593	1	4.298	32	134.979
totalen	1	420	197	333.970	154.875	6	13.073	204	347.463

2.2. Evolution de la flotte depuis 31/12/2004

Toestand op	aantal	index	tonnenmaat	index	KW	index	gem.ton	index
31.03.2013	204	93	347.463	121	156.441	121	1.703	139
31.12.2012	209	95	359.164	125	162.103	125	1.718	140
31.12.2011	225	103	373.950	130	167.611	129	1.662	136
31.12.2010	226	103	359.206	125	160.833	124	1.589	130
31.12.2009	216	99	340.697	118	151.599	117	1.577	129
31.12.2008	213	97	336.233	117	148.902	115	1.579	129
31.12.2007	217	99	333.737	116	149.198	115	1.538	125
31.12.2006	216	99	317.255	110	143.818	111	1.415	115
31.12.2005	219	100	309.984	108	140.077	108	1.313	107
31.12.2004	219	100	287.543	100	129.647	100	1.226	100

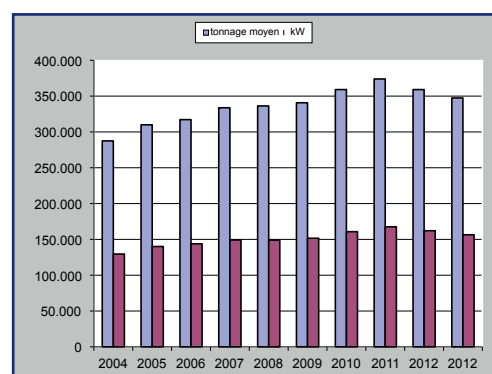


3. Pousseurs et/ou remorqueurs

Flotte appartenant à des entrepreneurs établis en Belgique

3.1. Données par type et classe de tonnage

DUW-EN/OF SLEEPBOTEN	aantal	tonnenmaat	kw
< 301 kw	35	669	8.186
301 -1000 kw	45	1.610	24.509
1001 kw/+	10	1.006	15.947
totalen	90	3.285	48.642



3.2. Evolution de la flotte depuis 31/12/2004

Toestand op	aantal	index	tonnenmaat	index	KW	index
31.03.2013	90	75	3.285	70	48.642	91
30.12.2011	104	87	3.622	77	52.334	98
31.12.2010	115	96	3.522	75	51.444	96
31.12.2009	116	97	3.426	73	50.381	94
31.12.2008	123	103	3.682	78	52.978	99
31.12.2007	127	106	3.951	84	57.017	107
31.12.2006	118	98	4.323	92	54.503	102
31.12.2005	119	99	4.466	95	54.511	102
31.12.2004	120	100	4.708	100	53.338	100



Suite de la p. 2

2. Les prestations de transport

Sur base des données recueillies depuis 1998, en collaboration étroite avec les gestionnaires des voies navigables, les ports et le Service Public Fédéral Mobilité et Transports, on constate une augmentation des volumes de marchandises chargées (+4%) et une baisse des volumes déchargés (-2%) pour le 1^{er} trimestre 2013 par rapport à celui de 2012.

Au cours des trois premiers mois de 2013, 21,574 millions de tonnes de marchandises ont été chargées (+ 11% par rapport à 2004) et 24,297 millions de tonnes de marchandises déchargées (- 0,25 % par rap-

port à 2004) par des bateaux de navigation intérieure sur les voies navigables belges.

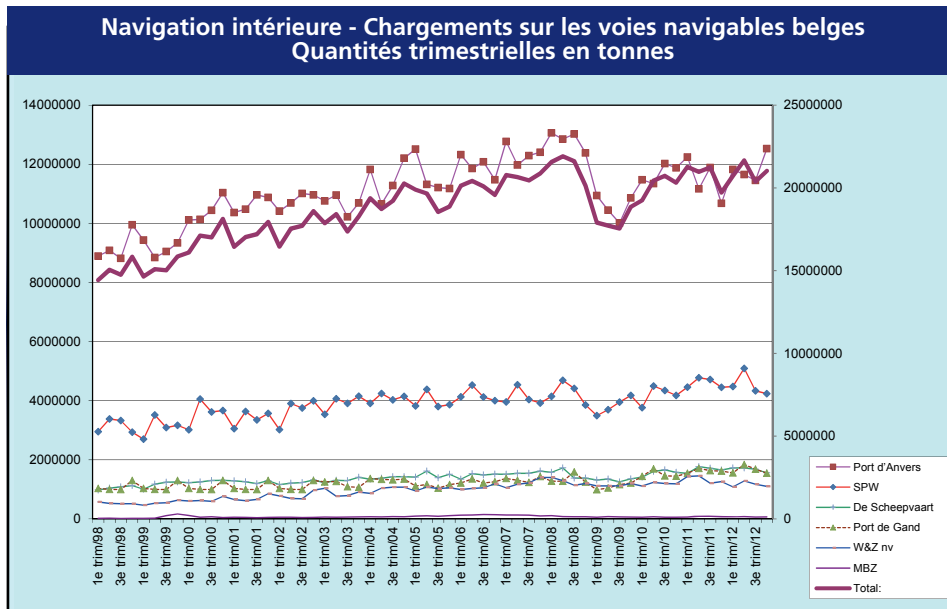
Les catégories NST 3 «produits pétroliers», NST 6 «minéraux et matériaux de construction», NST 8 «Produits chimiques» et NST 9 «Autres marchandises» constituent les catégories de marchandises les plus importantes et représentent plus de 70% des quantités totales chargées et déchargées.

- En ce qui concerne les chargements, une croissance est notée au cours du premier trimestre de 2013 dans les denrées alimentaires, les produits pétroliers, les engrais et les produits chimiques et on constate une baisse dans les autres

catégories de produits comme par ex. les produits agricoles, les matériaux de construction et les autres marchandises;

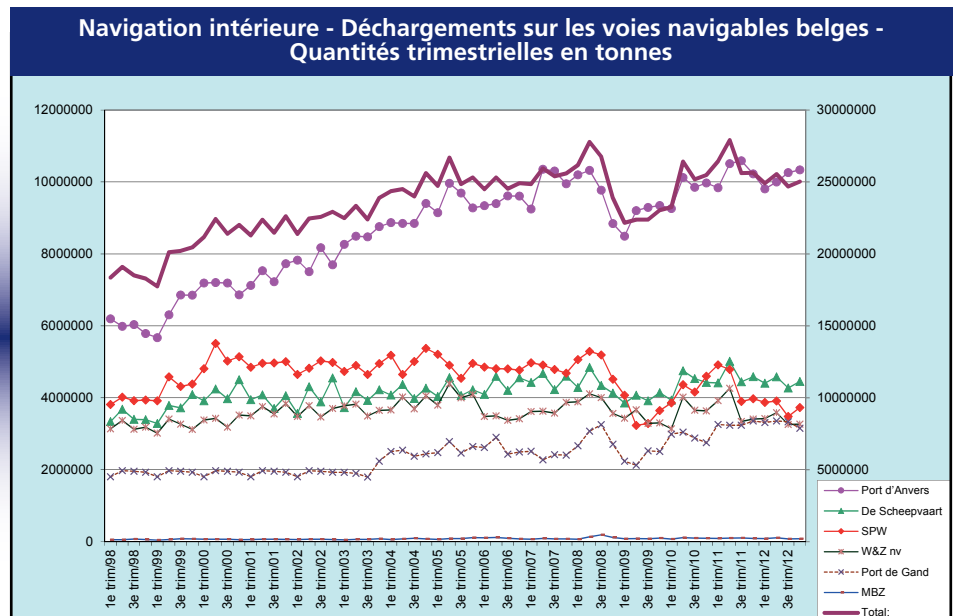
- En ce qui concerne les déchargements, on constate au cours du premier trimestre de 2013 une diminution de toutes les catégories de marchandises à l'exception des produits chimiques, des produits agricoles, des engrais, des produits métallurgiques et des denrées alimentaires qui sont en croissance.

(Sources : Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen; Service Public de Wallonie - D.G.O. Mobilité et Voies hydrauliques; De Scheepvaart NV; Waterwegen en Zeekanaal NV; Havenbedrijf Gent agh en Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen NV)



Source: gestionnaires des voies navigables et des ports

Des documents plus descriptifs sont disponibles sur notre site internet à l'adresse suivante : <http://www.itb-info.be>
(cliquer successivement sur : Français < Transport < Statistiques < Download des données)
ou sur simple demande via e-mail : f.swiderski@itb-info.be



Source: gestionnaires des voies navigables et des ports

Quantités en tonnes, chargées par bateaux de navigation intérieure sur les voies navigables belges Comparaison 1^{er} trimestre 1998 - 2013

Chargements sur les voies navigables Comparaison janvier-mars 1998 - 2013																		
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%13/04	%13/98
Port d'Anvers	8.891.259	9.434.315	10.110.891	10.366.816	10.411.486	10.759.382	11.825.085	12.513.667	12.322.847	12.768.946	13.062.177	10.938.332	11.473.443	12.244.001	11.821.574	13.316.402	12,61%	49,77%
*Port de Gand	1.028.789	1.028.789	1.028.789	1.028.789	1.028.789	1.252.799	1.361.510	1.110.138	1.215.132	1.367.730	1.277.528	986.441	1.436.967	1.538.604	1.556.735	1.689.961	24,12%	64,27%
MBZ	16.791	18.660	114.221	53.386	55.174	63.189	69.248	92.117	127.276	128.682	106.795	54.720	54.489	59.892	70.755	62.141	-10,26%	270,09%
De Scheepvaart	977.623	1.002.767	1.222.631	1.287.360	1.160.488	1.221.647	1.344.316	1.412.644	1.342.061	1.505.778	1.574.101	1.315.188	1.410.305	1.538.361	1.724.842	1.497.033	11,36%	53,13%
W&Z nv	599.642	463.202	603.935	651.921	775.954	1.032.397	863.924	946.042	990.917	1.052.875	1.401.363	1.117.094	1.110.299	1.431.597	1.081.664	1.285.190	48,76%	125,61%
SPW	2.949.093	2.695.129	3.013.195	3.053.858	3.017.809	3.536.969	3.909.447	3.821.474	4.130.315	3.954.922	4.146.262	3.493.267	3.760.604	4.467.533	4.477.907	3.723.118	-4,77%	26,25%
Total :	14.433.197	14.642.862	16.093.662	16.442.130	16.449.700	17.866.383	19.373.530	19.896.082	20.128.548	20.778.933	21.568.226	17.905.042	19.246.107	21.269.988	20.733.477	21.573.845	11,36%	49,47%



Déchargements sur les voies navigables Comparaison janvier - mars 1998 - 2013																		
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%13/04	%13/98
Port d'Anvers	6.195.964	5.671.922	7.191.213	7.124.995	7.825.045	8.265.530	8.870.581	9.146.783	9.341.752	9.248.128	10.196.502	8.490.201	9.260.805	9.836.981	9.808.509	10.270.492	15,78%	65,76%
*Port de Gand	1.807.614	1.807.614	1.807.614	1.807.614	1.807.614	1.925.571	2.506.864	2.477.301	2.620.468	2.512.005	2.668.545	2.234.803	2.986.633	3.260.517	3.310.248	3.104.352	23,83%	71,74%
MBZ	56.788	44.825	69.647	59.094	59.075	51.790	58.555	64.530	109.191	70.129	69.182	80.331	73.238	93.052	88.423	78.550	34,15%	38,32%
De Scheepvaart	3.340.617	3.285.895	3.914.704	3.946.366	3.566.479	3.726.813	4.075.183	4.037.694	4.094.109	4.427.771	4.284.003	3.855.848	3.934.482	4.414.662	4.403.233	3.948.567	-3,11%	18,20%
W&Z nv	3.139.252	3.016.919	3.382.549	3.500.258	3.479.231	3.779.221	3.663.987	3.794.463	3.481.075	3.619.594	3.887.703	3.433.798	3.138.488	3.918.664	3.422.185	3.101.419	-15,35%	-1,21%
SPW	3.812.299	3.914.917	4.808.954	4.850.657	4.649.995	4.733.574	5.183.979	5.209.613	4.852.007	4.972.067	5.060.170	4.071.273	3.668.077	4.914.584	3.872.625	3.794.028	-26,81%	-0,48%
Total :	18.352.534	17.742.092	21.174.681	21.288.984	21.387.439	22.482.499	24.359.149	24.730.384	24.498.602	24.849.694	26.166.105	22.166.254	23.251.723	26.438.460	24.905.223	24.297.408	-0,25%	32,39%

BSource : gestionnaires des ports et des voies navigables

*Taux des chargements et déchargements au Port de Gand pour des transports locaux et pour des transports pour lesquels le bateau entre le port ou quitte celui-ci via Zelzate (canal Gand-Terneuzen).

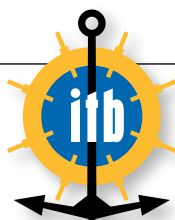
LSource repris dans les chiffres de W&Z nv, les chargements et déchargements au Port de Gand pour autant que le bateau entre le port ou quitte celui-ci par les écluses de Merelbeke ou Evergem.

Chargements et déchargements sur les voies navigables belges Comparaison 1^{er} trimestre 1998 - 2013

Chargements sur les voies navigables Comparaison janvier-mars 1998 - 2013																		
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%13/04	%13/98
0. Produits agricoles	153.142	174.432	213.152	190.177	203.927	389.690	481.929	287.681	446.881	437.349	688.254	393.622	513.940	761.262	650.177	529.594	9,89%	245,82%
1. Denrées alimentaires	819.192	739.672	765.033	776.170	672.513	687.309	781.167	601.207	600.214	771.181	590.584	532.944	658.600	683.570	671.084	879.462	12,58%	7,36%
2. Combust. Solides	1.197.195	1.422.041	1.839.716	1.945.376	2.053.421	1.935.917	1.962.354	2.571.898	2.290.321	1.843.532	2.031.696	1.718.346	1.793.775	1.699.379	1.655.366	1.747.105	-10,97%	45,93%
3. Produits pétroliers	3.648.239	3.881.859	3.706.485	3.548.201	3.879.848	4.230.943	4.411.208	4.459.317	4.689.109	4.210.688	4.628.199	4.501.329	4.856.197	4.972.844	5.152.257	6.231.931	41,27%	70,82%
4. Minéral	735.850	911.445	784.065	939.598	883.213	825.213	919.610	982.237	682.262	899.707	786.399	706.303	692.622	930.401	524.882	511.043	-44,43%	-30,55%
5. Produits métallurg.	1.068.070	842.980	1.107.793	1.116.979	849.961	866.838	974.073	1.229.443	990.084	1.788.227	1.411.148	818.706	887.913	1.006.798	1.043.738	1.042.925	7,07%	-2,35%
6. Matériaux construc.	3.200.086	2.968.528	3.277.769	3.419.353	3.431.849	4.008.888	4.747.820	4.370.575	4.774.971	4.541.170	4.960.682	3.938.222	3.593.777	4.734.651	4.527.931	4.026.427	-15,19%	25,82%
7. Engrais	713.931	739.260	740.032	794.211	728.644	874.442	827.072	830.960	632.402	785.768	734.359	643.268	714.172	853.893	855.289	991.979	19,94%	38,95%
8. Produits chimiques	1.284.507	1.356.484	1.699.658	1.654.595	1.637.727	1.855.724	1.886.250	2.091.535	2.380.032	2.397.935	2.448.830	1.978.611	2.635.529	2.647.087	2.444.500	2.677.917	42,05%	108,48%
9. Autres marchand.	1.612.966	1.616.161	1.959.959	2.057.470	2.108.597	2.191.419	2.383.047	2.471.229	2.642.272	3.103.376	3.288.075	2.673.691	2.899.582	2.980.103	3.208.233	2.935.462	23,18%	81,99%
Total :	14.433.197	14.642.862	16.093.662	16.442.130	16.449.700	17.866.383	19.373.530	19.896.082	20.128.548	20.778.933	21.568.226	17.905.042	19.246.107	21.269.988	20.733.477	21.573.845	11,36%	49,47%

Déchargements sur les voies navigables Comparaison janvier - mars 1998 - 2013																		
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%13/04	%13/98
0. Produits agricoles	635.879	547.575	614.641	595.165	647.533	725.194	613.121	720.140	594.743	753.150	792.410	848.576	976.223	1.093.257	996.027	1.166.103	90,19%	83,38%
1. Denrées alimentaires	1.037.439	896.093	1.155.508	1.020.102	1.082.440	951.671	1.133.925	972.593	1.105.412	964.066	1.237.998	894.282	1.014.311	1.173.049	893.174	930.816	-17,91%	-10,28%
2. Combust. Solides	1.063.630	1.023.196	1.632.708	1.991.195	1.814.535	1.590.189	2.071.480	2.142.699	2.230.810	1.830.874	1.901.624	1.373.123	1.294.926	1.529.651	1.338.705	1.229.846	-40,63%	15,63%
3. Produits pétroliers	4.001.316	4.126.913	4.258.260	4.331.914	4.488.925	4.417.010	4.876.572	5.205.518	4.904.851	4.675.352	4.823.889	5.149.607	5.212.050	5.361.067	5.402.017	4.957.753	1,66%	23,90%
4. Minéral	1.137.229	1.220.617	1.226.559	1.391.738	1.513.320	1.730.897	1.706.798	1.535.220	1.325.560	1.441.686	1.584.019	802.376	1.221.085	1.796.523	1.475.932	1.404.325	-17,72%	23,49%
5. Produits métallurg.	1.105.682	752.096	1.131.770	997.179	1.012.182	1.174.630	1.424.131	1.240.891	1.291.724	1.476.327	1.455.693	1.077.645	1.197.169	1.327.323	1.248.889	1.314.863	-7,67%	18,92%
6. Matériaux construc.	5.116.592	5.121.555	6.031.810	5.867.498	5.290.458	5.999.038	6.394.575	6.306.468	6.375.349	6.515.421	6.891.022	5.850.937	5.223.507	6.908.710	5.992.768	5.211.380	-18,50%	1,85%
7. Engrais	1.118.336	963.338	1.094.868	1.066.626	1.101.623	1.044.921	949.615	1.052.107	803.484	977.365	876.416	689.445	838.184	762.729	918.426	1.033.068	8,79%	-7,62%
8. Produits chimiques	1.472.817	1.454.533	1.834.457	1.791.795	1.809.911	1.851.527	1.916.490	1.871.532	2.053.185	2.205.239	2.338.134	1.847.729	2.141.060	2.271.017	2.222.576	2.961.495	54,53%	101,08%
9. Autres marchand.	1.663.614	1.634.176	2.194.100	2.235.772	2.626.512	2.997.422	3.272.442	3.683.216	3.813.484	4.010.194	4.264.900	3.632.534	4.133.208	4.215.134	4.416.709	4.087.759	24,91%	145,72%
Total :	18.352.534	17.742.092	21.174.681	21.288.984	21.387.439	22.482.499	24.359.149	24.730.384	24.468.602	24.849.694	26.166.105	22.166.254	23.251.723	26.438.460	24.905.223	24.297.408	-0,25%	32,39%

Source : gestionnaires des ports et des voies navigables



EUROPEENISATION DE LA CLNI

Le 27 septembre 2012, l'acte final portant sur l'approbation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI : Convention sur la Limitation de la responsabilité en Navigation Intérieure) a été signé.

L'IVR (Association Internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe) a organisé un colloque sur cette nouvelle Convention à Bratislava le 7 et 8 février 2013.

Le fait que ce colloque ait eu lieu dans la capitale slovaque n'est pas un hasard puisque le champ d'application de l'originelle CLNI 1988 a été sensiblement étendu de quatre Etats adhérents (les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse) à onze pays qui ont signé l'acte final parmi lesquels 3 pays qui ont également signé la Convention (la Belgique, la France et le Luxembourg).

Les raisons pour lesquelles l'ITB a envoyé un représentant pour assister à ce colloque auquel plus de 100 experts ont participé :

Quelques personnes savent que la limitation de la responsabilité telle que nous la connaissons en droit commercial (SPRL, SA, etc.) vient en fait du monde de la navigation maritime et remonte du 17^e siècle.

Très tôt, on a pris conscience que la plupart des propriétaires de bateaux ne prendraient pas de risques s'ils étaient tenus responsables des conséquences d'un accident maritime. La nécessité de pouvoir estimer financièrement le risque à l'avance s'est avérée évidente. En ce qui concerne les bâtiments maritimes, c'est la LLMC (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims), signée à Londres en 1976, qui s'applique. Ce qui a donné l'impulsion à conclure, le 4 novembre 1988, la CLNI pour la navigation intérieure, sous les auspices de la CCNR (Commission Centrale pour la Navigation du Rhin). Cependant, cette Convention n'est entrée en vigueur qu'au 1^{er} septembre 1997 – après avoir été ratifiée par trois pays (le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse – la signature par l'Allemagne arrivera plus tard).

Il va sans dire que la limitation de la responsabilité en navigation intérieure ne peut se borner au Rhin et à la Moselle au sein d'une Europe réunifiée dans laquelle les pays riverains du Danube jouent un rôle également important.

De plus, l'avarie du « Waldhof », le 13 janvier 2011, quand des centaines de bateliers ont été confrontés à un arrêt forcé, a démontré la nécessité d'une limitation mais que celle-ci devait répondre à la réalité économique. Une augmentation des droits de tirage n'en était que naturelle, ne fut-ce que pour répondre à la hausse de l'index de 1988 à nos jours.

La CLNI 2012 est clairement un exercice d'équilibre entre les assureurs, les assurés et les parties tierces qui auraient subi des dommages. Une responsabilité illimitée rendrait impossible (impayable !) le fait d'assurer un bateau. D'autre part, chaque partie lésée doit être dédommée. Une limitation des dédommagements aux seuls pays rhénans ne résout pas le problème dans le contexte européen parce qu'elle entrave le trafic fluvial transfrontalier. Les assureurs et les assurés ne sont pas toujours des entités juridiques distinctes. Les assurés peuvent s'associer au sein de clubs P&I (Protection & Indemnity). Ces clubs agissent de manière autonome et sont en mesure de déterminer quels risques seront couverts (dommages matériels, dommages à la cargaison, pollution, enlèvement des épaves, dommages corporels, etc.). Ils se sont aussi tellement spécialisés que - en cas d'une avarie - une équipe se tient à disposition pour accompagner la revendication à partir du moment où le préjudice est défini jusqu'à la procédure de réclamation au tribunal, le cas échéant, en cas de litige.

Le secteur des assurances était bien conscient du fait que les limites de responsabilité peu élevées de la CLNI 1988 ne suffisaient plus à compenser les dégâts. Une augmentation significative était donc nécessaire pour, au moins, pour mettre à niveau les augmentations d'index. Les limites globales de responsabilité prévues à l'article 6 de la CLNI ont donc augmenté de 100 % (50% concernent simplement l'ajustement de l'index depuis 1988). Malgré la robustesse de cette hausse, le secteur des assurances a jugé que : « better to have higher limits than none at all », comme le déclarait au colloque Nick WILLIAMS du club P&I Charles Taylor.

Et pourtant la limite de responsabilités peut encore toujours être rompue. La CLNI n'est en effet pas une obligation juridique de sorte que les parties peuvent conclure d'autres arrangements contractuels. Même dans le cadre de la CMNI (Convention relative au contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure), des dispositions sont prévues pour des dommages à la cargaison. L'expéditeur aura recours, en cas de dommages causés à la cargaison, à l'encontre du transporteur pour le dédommagement de ces dommages. Les limitations de la CLNI ne seront pas valables entre ces parties. Au cours du colloque, l'Avocat Martin Fischer a justement remarqué que, selon le droit pénal de chaque état de la convention, les dégâts seront endommagés entre le propriétaire (parti civil) et l'endommagé (l'accusé) en non comme selon le droit des traités (droit civil) l'expéditeur et le transporteur.

La convention peut être signée au cours des deux années suivantes auprès de la CCNR et entrera en vigueur après ratification par quatre états ou à la date de l'arrêt de la Convention de 1988. Le dernier fait sera décisif.

TRIBUNE LIBRE

Le printemps batelier

Suite aux actions des bateliers du mois d'avril dernier, les autorités ainsi que le monde économique ont pris conscience de la force du transport par eau. Les bateliers ont eu le courage de montrer leur mécontentement et les autorités ont mesuré cette colère.

Depuis la signature du protocole d'accord entre les membres de la Fédération de la Batellerie Belge et les responsables politiques fédéraux et régionaux ayant le transport par eau dans leurs compétences, les réunions se sont succédées afin de pouvoir aider le secteur de la batellerie.

Le premier point du protocole d'accord prévoit de dénoncer la crise dans le secteur de la navigation intérieure auprès des autorités européennes. Les dossiers introduits constitués de faits marquants sont en cours de rédaction. L'ITB, avec le concours des organisations professionnelles, collabore activement à la rédaction de ce document primordial qui permettra de dénoncer la situation difficile que le secteur subit actuellement.

Le second point traite d'une législation contre le dumping dans le secteur. Les différents acteurs des groupes de travail sont en train d'élaborer des textes qui interdiront le transport à perte. Ce projet devra être déposé afin de devenir une loi dans les semaines à venir.

Le troisième point est dédié à la position concurrentielle de la flotte belge par rapport aux flottes voisines. Les conditions dans lesquelles les différentes flottes sont exploitées seront analysées et feront l'objet d'une étude permettant de constater les différences entre les divers pavillons navigant sur le réseau européen.

Le quatrième et dernier point examinera les questions relatives aux obligations techniques futures (normes de la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin) ainsi que le statut social des équipages dans le secteur.

Dans l'espoir de voir se réaliser tous ces points et de pouvoir faire évoluer les choses dans un avenir proche, les organisations professionnelles du secteur restent attentives aux différentes actions menées par les différentes autorités. Les acteurs commerciaux liés au secteur doivent aussi apporter leur pierre à l'édifice en pratiquant des conditions de transport plus justes. Si à l'avenir, les transporteurs se portent mieux, les différents partenaires travaillant avec la batellerie auront aussi des retombées plus significatives pour leurs entreprises.

Les organisations professionnelles insistent sur le fait qu'il est indispensable que les règles pour la batellerie soient harmonisées au niveau européen et pas uniquement au niveau national et/ou régional.

La concertation entre les différentes parties doit permettre de solutionner les problèmes que le secteur rencontre, les acteurs de la profession au sens large doivent avoir une approche constructive et durable afin de trouver des solutions viables pour le secteur dans son ensemble.

Pascal ROLAND

Texte de la convention : www.itb-info.be, cliquez sur « info », ensuite sur « législations »

Pour plus d'info : w.vanpeeterssen@itb-info.be

EVOLUTION DU PRIX OFFICIEL DU GASOIL DE CHAUFFAGE EXTRA 2013

Tarifs	Prix maximum officiel du gasoil de chauffage Extra (en €/litre hors tva)				
numéro	valable depuis	livraison de plus de 2.000 litres	numéro	valable depuis	livraison de plus de 2.000 litres

Gasoil de chauffage Extra

2012/1	3/01/12	0,7175	2012/101	12/10/12	0,8109
2012/3	6/01/12	0,7483	2012/102	17/12/12	0,7892
2012/5	13/01/12	0,7703	2012/104	25/10/12	0,7611
2012/7	20/01/12	0,7422	2012/105	30/10/12	0,7761
2012/10	28/01/12	0,7280	2012/107	6/11/12	0,7556
2012/13	8/02/12	0,7642	2012/110	13/11/12	0,7657
2012/15	10/02/12	0,7505	2012/112	20/11/12	0,7554
2012/18	17/02/12	0,7708	2012/118	6/12/12	0,7289
2012/28	15/03/12	0,7942	2012/121	14/12/12	0,7209
2012/32	24/03/12	0,7720	2012/125	1/01/13	0,7214
2012/36	3/04/12	0,7610	2013/4	10/01/13	0,7376
2012/40	20/04/12	0,7602	2013/6	19/01/13	0,7226
2012/46	10/05/12	0,7312	2013/9	30/01/13	0,7281
2012/53	5/06/12	0,7019	2013/13	7/02/13	0,7455
2012/59	20/06/12	0,6878	2013/16	15/02/13	0,7539
2012/62	3/07/12	0,6882	2013/21	2/03/13	0,7331
2012/65	6/07/12	0,7215	2013/25	15/03/13	0,7230
2012/67	13/07/12	0,7314	2013/30	26/03/13	0,7109
2012/71	19/07/12	0,7560	2013/32	30/03/13	0,7303
2012/78	9/08/12	0,7777	2013/33	3/04/13	0,7296
2012/80	17/08/12	0,7934	2013/37	10/04/13	0,7010
2012/82	24/08/12	0,8009	2013/40	17/04/13	0,6722
2012/87	14/09/12	0,7937	2013/44	30/04/13	0,6917
2012/91	21/09/12	0,7578	2013/46	3/05/13	0,6623
2012/93	25/09/12	0,7700	2013/48	7/05/13	0,6831
2012/96	2/10/12	0,7703	2013/52	22/05/13	0,7032
2012/97	4/10/12	0,7843	2013/53	25/05/13	0,6804

SPF ECONOMIE –
Direction générale de l'Énergie

<http://economie.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/energie/prix/index.jsp>

Renseignements : www.itb-info.be
(Cliquer successivement sur :
Transport < Observation du marché <
Evolution des paramètres)

Transport de fioul lourd sur les voies navigables belges

En ce qui concerne le transport de fioul lourd, la Belgique a repris le contenu de l'accord multilatéral (ADN-M005) conclu par les Pays-Bas et par l'Allemagne.

En conséquence, le transport de fioul lourd sur le territoire belge peut se faire de la même façon qu'aux Pays-Bas et qu'en Allemagne.

Vous trouverez la dérogation belge ADN-M005 sur : www.itb-info.be.

EVOLUTION DU PRIX DU GASOIL DE CHAUFFAGE EXTRA Prix de vente maximum selon le contrat programme 2012 - 2013

