



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2001/17/Add.5  
16 août 2001

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses  
(Soixante et onzième session,  
Genève, 5-9 novembre 2001)

**Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours  
du transport de marchandises par route, rail et  
bateaux de navigation intérieure (CRTD)**

**Additif 5**

**Note du secrétariat**

Le secrétariat reproduit ci-après les réponses de la Turquie au questionnaire relatif à la CRTD.

\* \* \*

1) La responsabilité de la Direction générale des chemins de fer turcs (TCDD), en tant qu'opérateur de transport ferroviaire, est déterminée par la COTIF et ses appendices CIM et CIV, pour le transport international, et par la législation turque en matière de commerce, pour les transports intérieurs. Ces textes, qui sont déjà très avancés, font l'objet de révisions au moyen de décisions de justice ou de protocoles additionnels destinés à les adapter aux besoins. Par conséquent, la Turquie n'a pas de raison d'adhérer à la Convention, étant donné que les limites de responsabilité prévues par cet instrument sont très élevées.

En outre, la TCDD ne mène pas de très intenses activités de transport de marchandises dangereuses susceptibles d'être visées par cet instrument. Les règlements internationaux stipulent par ailleurs qu'en cas de dommages ou de vol subis par les marchandises transportées, le coût de celles-ci est versé au propriétaire par l'un des pays ayant assuré le transport, le montant étant par la suite divisé selon un principe convenu entre les autres pays. Or, ce principe de répartition ne figure dans aucun des articles de la CRTD, ce qui peut placer dans une posture financière difficile la régie des chemins de fer du pays où est survenu l'accident.

2) Les conditions fixées à l'article 9 (Limitation de la responsabilité) sont jugées trop élevées.

3) Il n'existe pas, au sein de la TCDD, de données statistiques sur le niveau moyen des dommages (y compris les incidences sur l'environnement) causés par les accidents survenus lors du transport de marchandises dangereuses. Une telle information ne peut donc pas être fournie.

Néanmoins, la TCDD verse tous les ans des indemnités d'un montant d'environ DTS 62 500 à des propriétaires pour des dommages causés à des marchandises lors d'un transport intérieur ou international.

4-5) L'assurance obligatoire proposée dans la CRTD couvre une vaste gamme de risques, vu qu'elle porte aussi sur les dommages causés à des tiers en plus de la perte de marchandises dangereuses.

En plus du transport, la TCDD assure aussi le stockage de combustibles liquides. Étant donné la grande quantité de combustible liquide consommée ou transportée chaque année, on estime que la prime d'assurance à verser pour les dommages que pourraient éventuellement causer des marchandises dangereuses et des combustibles liquides atteindrait des montants très élevés au cas où la Turquie devenait partie audit accord. Du reste, on croit savoir que d'autres organisations et administrations n'ont pas non plus souscrit ce type d'assurance.

Il n'y a donc pas lieu d'adhérer à l'accord susmentionné, d'autant plus que la TCDD n'a pas encore connu de tels accidents dans le cadre du transport ou du stockage de marchandises dangereuses.

6) Enfin, on estime que pour l'instant, la TCDD ferait mieux de ne pas adhérer à cet accord et de ne pas en accepter les conditions, mais plutôt de suivre, en cas d'accident, les procédures prévues par la législation en vigueur en Turquie.

-----