



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2003/10
28 juillet 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-septième session, 7-9 octobre 2003,
point 9 de l'ordre du jour)

**MISE EN ŒUVRE DES CONVENTIONS ET APPLICATION
DES RÉSOLUTIONS RELATIVES À
LA NAVIGATION INTÉRIEURE**

Note du secrétariat

À sa quarante-cinquième session, le Groupe de travail avait pris acte d'un document de synthèse sur les instruments juridiques de la CEE-ONU concernant la navigation intérieure (TRANS/SC.3/2001/6) et avait noté que la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) de 1976, telle qu'amendée par le Protocole de 1978 (documents ECE/TRANS/20 et ECE/TRANS/33), n'était pas encore entrée en vigueur et ne comptait encore qu'un seul État signataire et une seule Partie contractante. Le secrétariat avait été invité à établir et distribuer un questionnaire en vue de déterminer quels obstacles pouvaient avoir empêché les États membres de la CEE-ONU d'adhérer à cette Convention et les mesures à prendre à cet égard (TRANS/SC.3/155, par. 40 et 41).

On trouvera ci-après le résumé des réponses des gouvernements au questionnaire (TRANS/SC.3/2002/9) concernant la Convention CVN.

**Résumé des réponses des Gouvernements des États membres de la
CEE-ONU au questionnaire concernant la Convention relative
au contrat de transport international de voyageurs et de
bagages en navigation intérieure (CVN) de 1976**

1. Les Gouvernements des neuf États ci-après ont répondu au questionnaire distribué par le secrétariat sous la cote TRANS/SC.3/2002/9: Autriche, Bélarus, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Lituanie, Pologne et Slovaquie.

2. Les réponses au questionnaire peuvent être résumées comme suit:

Question 1: Quelles sont les raisons pour lesquelles votre pays n'a pas signé/ratifié la Convention et son Protocole ou n'y a pas adhéré?

3. Certains pays (Bélarus, Fédération de Russie, Lituanie et Pologne) indiquent qu'ils n'ont pas ratifié la Convention parce que la quantité de voyageurs et de bagages faisant l'objet d'un transport international sur leur territoire est nulle ou très faible et qu'il n'y a donc pas eu d'accident dans le cadre d'un tel transport. Le Gouvernement polonais considère cependant que son adhésion à la Convention pourrait faciliter l'ajustement des lois polonaises sur les transports aux normes de l'Union européenne. Un pays a mentionné comme raison le manque d'intérêt manifesté pour la Convention par d'autres États concernés. Le Gouvernement finlandais a indiqué qu'en Finlande la législation nationale pertinente s'applique à la fois à la navigation maritime et la navigation intérieure et est fondée sur la Convention d'Athènes, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole de 1990. Le Gouvernement français a rappelé que deux tendances contradictoires avaient dominé les débats lors de l'élaboration de la Convention. Celle que la France appuyait visait à rapprocher les dispositions du futur instrument des dispositions concernant les autres modes de transports terrestres et l'autre tendance visait à aligner le projet de CVN sur le droit maritime. Par suite, le Gouvernement français n'avait pas été en mesure de signer la Convention CVN en 1976.

Question 2: Les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 11 sont-elles acceptables, trop basses ou, au contraire, trop élevées? Leur modification serait-elle susceptible de favoriser la ratification de la Convention? Dans l'affirmative, quelles limites faudrait-il fixer pour que votre pays puisse y adhérer plus facilement?

4. Deux pays ont jugé les limites de responsabilité prévues dans la Convention CVN, telle qu'amendée par le Protocole (66 667 DTS), acceptables et trois autres les ont jugées trop basses. Le Gouvernement finlandais a indiqué que la législation finlandaise prévoit actuellement une limite maximale de 175 000 DTS par voyageur en cas de décès ou de lésion corporelle et qu'il est même envisagé de l'augmenter encore conformément aux dispositions d'un nouveau projet de Protocole à la Convention d'Athènes¹.

¹ Selon le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, la responsabilité d'un transporteur en cas de décès ou de lésions corporelles dont un passager serait victime est limitée à 250 000 DTS.

Question 3: Pouvez-vous donner des informations (chiffrées) quant au montant moyen (exprimé en DTS) des dommages imputables à des accidents liés au transport de passagers et de bagages par voie navigable dans votre pays?

5. Aucune information n'a été donnée sur cette question.

Question 4: Les limites de responsabilité posent-elles d'autres problèmes?

6. Un Gouvernement a fait part de ses préoccupations quant à une augmentation éventuelle de la charge de la responsabilité pesant sur les compagnies de navigation en cas d'application des limites prévues dans la CVN. Le Gouvernement finlandais a indiqué que la Finlande ne pourrait pas devenir partie à une Convention CVN révisée dont le régime de responsabilité serait moins favorable pour les passagers que la Convention d'Athènes modifiée.

Question 5: L'article 2 de la Convention selon lequel le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquels il a recours empêche-t-il votre gouvernement de devenir Partie à la Convention?

7. La plupart des pays qui ont répondu au questionnaire ne considèrent pas que l'article 2 de la Convention, disposant que le transporteur est pleinement responsable des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquels il a recours, les empêche de devenir parties à la Convention. Un gouvernement a fait observer que seule la responsabilité d'un transporteur en cas d'accident de navigation pourrait être acceptable, mais pas la responsabilité pour ce qui est de satisfaire à des conditions de transport en ce qui concerne les liens entre passagers, transporteur et bateau.

Question 6: Jugez-vous seulement nécessaire de mettre en place un régime international de responsabilité contractuelle dans le domaine du transport de passagers et de marchandises par voie navigable?

8. Les Gouvernements autrichien et lituanien estiment qu'il n'est pas nécessaire pour eux d'établir un régime international de responsabilité contractuelle dans le domaine du transport de passagers et de marchandises par voie navigable (dans le cas de la Lituanie, faute de trafic passager international). Selon le Gouvernement finlandais, puisque les circonstances varient dans les divers pays européens, la Convention pourrait être pertinente surtout dans les pays ayant des voies navigables intérieures (fleuves et lacs) mais pas de côtes. D'autres pays considèrent qu'il faudrait entreprendre des travaux pour créer un tel régime et assurer ainsi une harmonisation à l'échelle de l'Europe dans ce domaine.
