



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/WP.15/2001/17/Add.1  
23 février 2001

Original : FRANCAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses  
(Soixante-dixième session,  
Genève, 7-11 mai 2001)

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

Note du secrétariat

Le secrétariat reproduit ci-après les réponses de la République kirghize et de la Suisse, au questionnaire relatif à la CRTD.

1. Réponse de la République kirghize

Le Ministère des transports et des communications de la République kirghize, a étudié la teneur de la lettre de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe concernant la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure et a l'honneur de communiquer ce qui suit, à la Division.

La République kirghize n'a pas encore adhéré à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, du 30 septembre 1957. De plus, les propriétaires de véhicules de transport ne sont pas tenus de souscrire une assurance en responsabilité civile au Kirghizistan. Dans ces circonstances, nous considérons que la question de l'adhésion de notre pays à la Convention susmentionnée ne pourra être envisagée qu'après que le Kirghizistan aura adhéré à l'Accord de 1957 et adopté une loi sur l'assurance obligatoire en responsabilité civile des propriétaires de véhicules de transport.

2. Réponse de la Suisse

Question 1 : pourquoi la Suisse n'a pas encore signé la CRTD ?

Si la Suisse est favorable au principe d'une convention internationale permettant de régler les questions de responsabilité lors du transport de marchandises dangereuses, il faut admettre que la Convention CRTD a été diversement accueillie par les milieux suisses du transport.

Si les chemins de fer s'y sont déclarés favorables, les représentants de la navigation intérieure préfèrent par contre poursuivre les travaux visant à élaborer une convention européenne sur la responsabilité portant uniquement sur le transport de marchandises dangereuses par voie navigable (CRDN). Ils considèrent qu'il n'est pas utile de réexaminer la CRTD dans la mesure où cette convention tient insuffisamment compte des spécificités du transport par voie navigable.

Les milieux du transport routier ont également exprimé des doutes par rapport à la CRTD. Leurs critiques

portent avant tout sur le principe de la Convention selon lequel la responsabilité est pour l'essentiel concentrée sur le seul transporteur.

Au cas où des travaux de révision de la CRTD devaient être décidés, il serait à notre avis en premier lieu nécessaire de mieux faire apparaître les relations entre cette Convention et d'autres instruments juridiques internationaux (pour le transport par route : accord de Lugano de 1988 réglant la question du for juridique, accords de Londres sur la carte verte d'assurance, directives communautaires sur la responsabilité civile, etc.) et de procéder à d'éventuelles adaptations.

#### Questions 2, 4 et 5 : limites de responsabilité

L'article 9 de la CRTD prévoit un plafond pour les créances nées d'un événement lié au transport de marchandises dangereuses. À ce propos, il est à signaler que la plupart des assurances conclues par les transporteurs routiers suisses prévoient une responsabilité illimitée. Dans l'hypothèse d'une révision de la CRTD, il serait dès lors utile d'examiner la possibilité de fixer des montants garantis minimaux pour les créances lors de dommages, ce qui laisserait la possibilité aux parties contractantes de fixer des montants d'indemnités plus élevés, voire illimités dans leur droit national respectif.

#### Question 3 : statistiques relatives au niveau moyen des dommages

La notion de "dommages" étant peu précise, il est difficile de donner des chiffres concrets. Il faudrait au préalable définir plus en détail s'il s'agit uniquement des indemnités directes versées aux ayant droit ou si l'on tient compte de critères de calcul plus larges (par exemple : pertes commerciales subies par un mode de transport suite à la "perte de confiance" découlant d'un accident).

---