



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.8/2003/4
25 avril 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Réunion spéciale sur 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 (CRTD)
(Troisième session, 7-9 juillet 2003)

**RELATION ENTRE LA CRTD ET D'AUTRES INSTRUMENTS
RELATIFS À LA RESPONSABILITÉ INTERNATIONALE**

Document transmis par le Gouvernement néerlandais

L'objet du présent document est d'examiner la relation existant entre la CRTD et d'autres instruments relatifs à la responsabilité internationale, que ceux-ci soient ou non en vigueur.

À cette fin, le régime de responsabilité instauré par les instruments internationaux pertinents dans le domaine du transport de marchandises dangereuses sera brièvement évoqué et comparé avec la CRTD. Il ne sera pas question des limites financières de la responsabilité dans ce contexte.

1. Convention de 1989 sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD)

Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

De manière générale, l'objet de la CRTD est d'harmoniser les régimes de responsabilité dans le domaine du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure.

La Convention régit la responsabilité extracontractuelle pour les dommages occasionnés pendant le transport de marchandises dangereuses. Elle prévoit un régime de responsabilité objective du transporteur associé à une limitation de responsabilité, et fait obligation au transporteur de souscrire une assurance de responsabilité. Une action directe contre l'assureur est possible.

2. Navigation intérieure

Les autres instruments internationaux mentionnés ci-après concernent les bateaux de navigation intérieure:

Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLNI);

Protocole de 1999 à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Protocole de Bâle sur la responsabilité);

Convention de Budapest de 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI);

Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC);

Protocole de 1992 visant à compléter la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds);

Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD);

Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute).

2.1 CLNI

La CLNI vise à harmoniser la limitation de la responsabilité contractuelle et extracontractuelle des propriétaires de bateaux et des assistants en matière de navigation intérieure, en particulier sur le Rhin et la Moselle.

Une partie contractante peut exclure l'application de la CLNI pour des dommages causés à l'occasion du transport de marchandises dangereuses, sous réserve qu'un traité international ou une législation nationale, qui exclut la limitation de responsabilité ou qui établit des limites de responsabilité supérieures à celles prévues par la CLNI, soit applicable.

Comparaison avec la CRTD

Contrairement à la CRTD, la CLNI ne réglemente pas la responsabilité, ni ne vise à son harmonisation. En outre, les limitations financières se fondent sur les dommages causés par toutes les marchandises et sont par conséquent généralement trop faibles pour couvrir les dommages causés par des marchandises dangereuses. La CRTD établissant des limitations de responsabilité plus élevées, une partie contractante à la CLNI peut exclure l'application de cette dernière convention en ce qui concerne les dommages causés par le transport de marchandises dangereuses.

2.2 Le Protocole de Bâle sur la responsabilité

Ce protocole n'est pas encore entré en vigueur.

Il régit la responsabilité pour dommage résultant d'un incident survenant au cours du mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres déchets, et de leur élimination, y compris le trafic illicite, à partir du moment où les déchets sont chargés sur des moyens de transport à l'intérieur des limites de la juridiction d'un État d'exportation. Un État contractant peut, sous certaines conditions particulières, exclure l'application du Protocole, qui sera appliqué de facto à titre d'exclusion générale aux États membres de l'OCDE.

Le Protocole prévoit un régime de responsabilité objective pour l'auteur de la notification ou l'exportateur; une assurance obligatoire, un cautionnement ou d'autres garanties financières; un droit d'action directe contre toute personne fournissant l'assurance, le cautionnement d'autres garanties financières; et des limitations financières (minimales) concernant la responsabilité. Outre le régime de responsabilité objective, le Protocole prévoit une responsabilité pour faute sans limitation financière.

Comparaison avec la CRTD

Dès lors que la CRTD est en vigueur et qu'elle s'applique aux dommages occasionnés par un incident qui s'est produit sur la même portion d'un mouvement transfrontière, le Protocole prévoit expressément qu'il ne s'appliquera pas.

2.3 CMNI

Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

Elle régit la responsabilité contractuelle et s'applique à tout contrat de transport qui prévoit que le port de chargement ou le lieu de prise en charge des marchandises, et le port de déchargement ou le lieu de livraison des marchandises, sont situés dans deux États différents, dont l'un au moins est Partie à la Convention.

Comparaison avec la CRTD

La CRTD exclut expressément la responsabilité contractuelle; ces deux conventions ne se chevauchent donc pas.

2.4 La CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds

Ces conventions mettent en place un système d'indemnisation à deux niveaux. Le premier résulte de la CLC de 1992, qui régit la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à l'exclusion du pétrole servant à la propulsion transporté dans les soutes du navire et des dommages résultant d'un incendie ou d'une explosion. La Convention prévoit un régime de responsabilité objective du propriétaire du navire, lequel est toutefois autorisé, en principe, à limiter celle-ci à un certain montant qui est fonction du tonnage du navire. La Convention exige du propriétaire du navire qu'il souscrive une assurance de responsabilité. Une action directe contre l'assureur est possible.

Le second niveau du mécanisme d'indemnisation résulte de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Fonds créé en vertu de cette convention verse une indemnisation supplémentaire, à concurrence d'un montant maximum, aux victimes qui n'auraient pas été complètement indemnisées par le propriétaire du navire ou par son assureur au titre de la Convention CLC de 1992.

Comparaison avec la CRTD

Un régime de responsabilité similaire est établi: responsabilité objective, assurance obligatoire et action directe contre l'assureur.

Dans la CLC, la responsabilité incombe au propriétaire du navire, alors que dans la CRTD elle incombe au transporteur. Toutefois, la notion de transporteur par véhicule routier, par rail et par bateau de navigation intérieure dans la CRTD est identique à la définition du propriétaire du navire dans la CLC. La CLC et la Convention portant création du Fonds ne sont applicables qu'aux dommages causés par des navires de mer, y compris les bateaux de navigation intérieure qui navigueront ou qui ont navigué en mer. Il est par conséquent essentiel d'établir un régime de responsabilité similaire.

2.5 Convention SNPD

Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

Elle régit la responsabilité extracontractuelle pour les dommages résultant du transport par mer de substances nocives et dangereuses, à l'exclusion de certaines matières radioactives. Elle couvre donc la pollution et les dommages accidentels qui ne sont pas couverts par la Convention CLC de 1992, la Convention de 1992 portant création du Fonds et la Convention sur les hydrocarbures de soute.

La Convention prévoit un régime de responsabilité objective du propriétaire du navire, lequel est toutefois autorisé, en principe, à limiter celle-ci à un certain montant qui est fonction du tonnage du navire. Le Fonds SNPD prévoit la possibilité d'une indemnisation supplémentaire si les limites ne sont pas suffisantes.

La Convention prévoit que le propriétaire du navire doit souscrire une assurance responsabilité. Une action directe contre l'assureur est possible.

Comparaison avec la CRTD

Un régime de responsabilité similaire est établi: responsabilité objective, assurance obligatoire et action directe contre l'assureur. Dans la Convention SNPD, la responsabilité incombe au propriétaire du navire, alors que dans la CRTD elle incombe au transporteur. Toutefois, le concept de transporteur par véhicule routier, par rail et par bateau de navigation intérieure dans la Convention CRTD correspond globalement à la définition du propriétaire du navire dans la Convention SNPD.

La Convention s'applique aux navires de mer et aux engins marins, y compris les bateaux de navigation intérieure qui navigueront ou qui ont navigué en mer. Il est donc essentiel qu'il existe un régime de responsabilité similaire.

2.6 Convention sur les hydrocarbures de soute

Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

Elle régit la responsabilité pour les dommages causés par la pollution résultant de la fuite ou du déversement de pétrole transporté en vrac, par des navires en mer. Elle couvre donc les dommages liés à la pollution par les hydrocarbures qui ne sont pas couverts par la Convention CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds.

La Convention prévoit un régime de responsabilité objective du propriétaire du navire, lequel est toutefois autorisé, en principe, à limiter celle-ci à un certain montant qui est fonction du tonnage du navire. Elle dispose que le propriétaire du navire doit être couvert par une assurance de responsabilité ou un autre mécanisme de sécurité financière pour les navires dépassant un certain tonnage. Une action directe contre l'assureur ou la personne fournissant la sécurité financière est possible.

Comparaison avec la CRTD

Un régime de responsabilité similaire est établi: responsabilité objective, assurance obligatoire et action directe contre l'assureur. Dans la Convention sur les hydrocarbures de soute, la responsabilité incombe au propriétaire du navire, alors que dans la CRTD elle est imputable au transporteur. Toutefois, contrairement aux propriétaires de véhicules routiers, de moyens de transport par rail et de bateaux de navigation intérieure, le propriétaire du navire est dans la quasi-totalité des cas le même que le transporteur.

La Convention s'applique uniquement aux navires de mer et aux engins marins, y compris les bateaux de navigation intérieure qui navigueront ou qui ont navigué en mer. Il est donc essentiel qu'il existe un régime de responsabilité similaire.

3. Transport par rail

Aucun instrument international n'est en vigueur en ce qui concerne la responsabilité extracontractuelle pour les dommages résultant du transport de marchandises dangereuses par rail. La responsabilité contractuelle relative aux dommages aux passagers ou aux marchandises elles-mêmes est régie par la Convention de 1980 sur le transport international par rail (COTIF-CIV/CIM), révisée par le Protocole de 1999, lequel n'est pas encore en vigueur.

Comparaison avec la CRTD

La CRTD exclut expressément la responsabilité contractuelle; il n'y a donc pas de chevauchement entre le régime de responsabilité prévu par la COTIF-CIV et la CRTD; cette dernière pourrait donc combler la lacune qui existe dans le régime de responsabilité internationale en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par rail.

S'agissant de l'application du Protocole de Bâle sur la responsabilité au transport par rail, ce qui a été dit au sujet de la navigation intérieure s'applique, en particulier le fait que, lorsque la CRTD est en vigueur et applicable aux dommages occasionnés par un incident qui s'est produit sur la même portion d'un mouvement transfrontière par rail, le Protocole prévoit expressément qu'il ne s'appliquera pas.

4. Transport par route

Aucun instrument relatif à la responsabilité internationale n'est en vigueur en ce qui concerne la responsabilité extracontractuelle pour des dommages occasionnés au cours du transport de marchandises dangereuses par route. La responsabilité contractuelle est régie par la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

Comparaison avec la CRTD

La CRTD exclut expressément la responsabilité contractuelle; il n'existe donc pas de chevauchement entre la CMR et la CRTD, laquelle pourrait donc combler le fossé qui existe dans le régime de responsabilité internationale en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par route.

S'agissant de l'application du Protocole de Bâle sur la responsabilité au transport par route, ce qui a été dit au sujet de la navigation intérieure s'applique, en particulier le fait que, lorsque la CRTD est en vigueur et applicable aux dommages occasionnés par un incident qui s'est produit sur la même portion d'un mouvement transfrontière par route, le Protocole prévoit expressément qu'il ne s'appliquera pas.

5. Autres

Deux autres (projets d') instruments internationaux sont applicables aux dommages à l'environnement en général:

La Convention de Lugano de 1993 sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement (Convention de Lugano); et

Le projet de directive de l'Union européenne concernant la responsabilité environnementale en vue de la prévention et de la réparation des dommages environnementaux.

6. Convention de Lugano

Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur.

L'objet de la Convention de Lugano est d'assurer une indemnisation adéquate pour les dommages à l'environnement résultant d'activités dangereuses; elle prévoit également des mesures de prévention et de remise en état. Toutefois, les dommages résultant du transport sont exclus de son champ d'application. Il n'y a donc pas de chevauchement avec la CRTD.

7. Projet de directive de l'Union européenne sur la responsabilité environnementale (projet du 28 juin 2002)

L'objet de cette directive est d'établir un cadre, fondé sur la responsabilité environnementale, en vue de la prévention et de la réparation des dommages environnementaux. La directive prévoit une responsabilité illimitée de l'exploitant, ainsi que les obligations des autorités compétentes des États membres en matière de prévention ou de réparation.

Comparaison avec la CRTD

La CRTD couvre un éventail plus large de dommages à l'environnement, puisqu'elle concerne également les dommages traditionnels, ce qui n'est pas le cas du projet de directive de l'Union européenne.

La directive ne s'appliquera pas aux dommages à l'environnement ou à toute menace imminente de tels dommages occasionnés par un incident au sujet duquel la responsabilité ou l'indemnisation relève du champ d'application de la CRTD, mais uniquement si la CRTD est en vigueur dans l'État membre considéré.

On relève plusieurs différences entre les deux instruments.

Tout d'abord, en ce qui concerne la sécurité financière, on ignore encore si le régime prévu par la directive comportera finalement un dispositif obligatoire en matière de sécurité financière, ce qui est le cas de la CRTD.

Ensuite, la directive prévoit que les autorités compétentes seront habilitées à engager une procédure de recouvrement des coûts contre l'exploitant responsable du dommage ou de la menace imminente de dommage en rapport avec toute mesure prise en application de la directive avant l'expiration d'une période de cinq ans, à compter de la date à laquelle la mesure en question a été menée à bien ou l'exploitant responsable a été identifié, selon celles de ces dates qui est la plus tardive. Ainsi, si le dommage ne se manifeste que 30 ans après la survenance de l'événement qui, en définitive, l'a causé, la responsabilité de l'exploitant peut néanmoins être engagée. La CRTD prévoit une limite de trois ans à compter de la date à laquelle la personne subissant le dommage a eu connaissance, ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance, du dommage, et de l'identité du transporteur. En aucun cas, cependant, une action ne pourra être engagée 10 ans après la date de l'incident à l'origine du dommage.

Enfin, la directive prévoit une responsabilité illimitée; par ailleurs, le choix entre la responsabilité proportionnelle ou la responsabilité conjointe et solidaire est laissé pour l'essentiel aux États membres. La CRTD prévoit une responsabilité limitée, conjointe et solidaire.

Étant donné que la directive ne s'appliquera pas aux dommages environnementaux régis par la CRTD, un État membre de l'Union européenne pourra devenir partie à la CRTD lorsque la directive sera en vigueur.

Conclusion

La CRTD prévoit un régime de responsabilité extracontractuelle harmonisé dans le domaine du transport des marchandises dangereuses par route, rail, ou par bateaux de navigation intérieure. En ce qui concerne le transport par route et par rail, une telle responsabilité n'est pas encore couverte par les instruments internationaux existants, qu'ils soient ou non en vigueur.

S'agissant du transport par bateaux de navigation intérieure, il existe deux instruments internationaux, qui ne sont cependant pas encore entrés en vigueur. La CLNI prévoit une limitation de responsabilité, mais l'application de cette convention peut être exclue au profit de la CRTD. La Convention de Bâle sur la responsabilité ne s'appliquera pas aux dommages couverts par la CRTD.

La Convention CLC de 1992, la Convention de 1992 portant création du Fonds, la SNPD et la Convention relative aux hydrocarbures de soute sont applicables aux bateaux de navigation intérieure qui peuvent naviguer en mer. Le régime de responsabilité prévu par la CRTD est, bien entendu, nécessairement similaire aux régimes prévus par ces conventions.

Dans le domaine de la responsabilité environnementale, la CRTD sera compatible avec le projet de directive de l'Union européenne sur cette question. Dès lors que le champ d'application de la CRTD sera exclu de cette directive, rien ne s'opposera à ce que les États membres de l'Union européenne ratifient la CRTD à l'avenir.
