



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2001/17/Add.3
6 juillet 2001

FRANÇAIS
Original: RUSSE

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 dangereuses par route, rail et
bateaux de navigation intérieure (CRTD)**

Note du secrétariat

Le secrétariat reproduit ci-après les réponses de la Fédération de Russie au questionnaire sur la CRTD.

* * *

1. Réponse de la Fédération de Russie

Questions 1 à 6

Transport par rail

Conformément au paragraphe 1 de l'article 1079 du Code civil de la Fédération de Russie (ci-après dénommé «Code civil»), l'utilisation des moyens de transport relève des activités présentant un risque accru pour autrui. Ledit article établit la responsabilité des personnes morales et physiques pour les dommages causés par une activité présentant un tel risque. Les personnes morales et physiques qui exercent une activité de ce type (en particulier celles qui utilisent à cette fin des moyens de transport) sont tenues d'indemniser tout préjudice causé lors d'une activité qui est source de risque accru, à moins qu'elles puissent prouver que le préjudice résulte d'une circonstance de force majeure ou qu'il a été causé intentionnellement par la victime.

Par ailleurs, conformément à la disposition générale énoncée à l'article 1064 du Code civil, le préjudice doit être intégralement indemnisé. Cette indemnisation peut se faire en nature (remise d'une chose de mêmes nature et qualité, réparation de la chose endommagée, etc.) ou sous forme de réparation des dommages subis, qu'il s'agisse de dégâts matériels ou de manque à gagner (paragraphe 2 de l'article 15 du Code civil).

De même, l'article 86 de la loi n° 2060-1 du 19 décembre 1991 relative à la protection de l'environnement dispose que les entreprises, administrations, organisations et personnes physiques qui ont causé un préjudice à l'environnement ou à la santé et aux biens des personnes, par la pollution du milieu naturel, la dégradation ou la destruction des écosystèmes et d'autres délits écologiques, sont tenues de réparer intégralement ce préjudice conformément aux dispositions de la législation russe.

Ainsi, les dispositions de la législation nationale régissant les questions de responsabilité civile sont très différentes des dispositions de l'article 9 de la Convention qui limitent la responsabilité du transporteur. C'est là une des raisons pour lesquelles la Fédération de Russie n'a pas ratifié la Convention.

Une autre raison en est que la Convention et le droit civil russe divergent en ce qui concerne les délais de prescription.

En outre, la définition des termes «marchandises dangereuses» (paragraphe 9 de l'article 1^{er} de la Convention) ne renvoie qu'aux documents de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Or, les dispositions du RID et du SMGS, qui concernent le transport par rail, ne correspondent pas à celles de l'ADR pour ce qui est de l'énumération desdites marchandises.

Question 1

Transport par bateaux de navigation intérieure

La responsabilité des dommages causés par le transport de marchandises dangereuses sur les voies d'eau intérieures de la Fédération de Russie est illimitée. La Convention ne tient pas suffisamment compte des spécificités de la navigation sur les cours d'eau internationaux.

Transport par route

La Convention établit la responsabilité du transporteur et exclut celle de l'expéditeur (ou du destinataire).

Question 2

Transport par rail

La législation russe ne contient aucune disposition limitative en matière de responsabilité civile. Par ailleurs, le montant des réparations dues pour des dommages résultant de la pollution de l'environnement est estimé en appliquant les méthodes et taxes en vigueur ou, en leur absence, en calculant le montant des dépenses effectives requises pour remettre le site en état, compte tenu de la nature de la perte subie, y compris le manque à gagner (art. 87 de la loi sur la protection de l'environnement).

L'obligation pour l'auteur du préjudice de verser à la partie lésée une indemnisation en sus des dommages-intérêts peut être établie par une loi ou un contrat (Code civil, art. 1085).

Les limites de la responsabilité civile prévues par la Convention ne varient pas selon le mode de transport. Dans certains cas, elles sont inférieures à celles calculées sur la base des méthodes et taxes en vigueur en Russie.

Transport par bateau de navigation intérieure

La Fédération de Russie considère que les limites de responsabilité sont trop élevées. Leur adoption entraînerait l'établissement de primes d'assurance d'un montant injustifié.

Transport par route

La disposition de la Convention (art. 9) prévoyant que la responsabilité du transporteur de marchandises dangereuses par route à l'égard de créances nées d'un même événement est limitée à 18 millions de DTS (23 millions de dollars des États-Unis) est très exagérée et irréalisable. De plus, la responsabilité du transporteur ne fait même pas l'objet d'une telle limitation en cas de négligence.

Question 3

Transport par rail

La Fédération de Russie ne dispose pas de données statistiques sur la valeur moyenne des dommages causés par des accidents survenus lors du transport de marchandises dangereuses par rail.

Transport par bateaux de navigation intérieure

D'après les données pour l'année 1999, les dommages se sont élevés à 2 170 000 écus (accident du pétrolier-minéralier n° 7).

Transport par route

La Fédération de Russie ne dispose pas de données statistiques sur la valeur moyenne des dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route.

Question 4

Transport par rail

Actuellement, le Code civil prévoit que l'assurance responsabilité civile est volontaire (art. 927 et paragraphe 1 de l'article 931). Ce type d'assurance n'est obligatoire que dans les cas où la loi prévoit expressément que certaines personnes sont tenues de souscrire une assurance de responsabilité aux tiers (Code civil, art. 927, par. 2).

En outre, la Convention prévoit que la responsabilité du transporteur doit être couverte par une assurance ou une autre garantie financière (Convention, art. 13, par. 1).

Il faudrait donc, pour que la Fédération de Russie adhère à la Convention, ajouter à cette dernière disposition selon laquelle le transporteur serait tenu de souscrire une assurance responsabilité civile uniquement dans les cas expressément prévus par la législation nationale, tout en restant libre de contracter volontairement une assurance aux tiers, pour son compte ou celui des parties intéressées.

Transport par bateaux de navigation intérieure

La Fédération de Russie est favorable à l'abandon de l'obligation de souscrire une assurance. Il n'existe pas de système d'assurance mutuelle et une partie des bénéfices des primes d'assurance est soumise à l'impôt.

Question 5

Transport par rail

L'institution d'un régime d'assurance obligatoire (art. 13) ou la constitution d'un fond limitatif (art. 11) reviendrait à prévoir des fonds pour couvrir les éventuelles dépenses liées aux transports non assurés. L'adoption par la Russie d'un tel mécanisme pour le transport par rail

ne pourrait que se traduire par une augmentation des tarifs de fret, ce qui irait à l'encontre de la politique suivie par l'État, qui entend réduire le plus possible les dépenses de transport.

Transport par bateaux de navigation intérieure

L'obligation de détenir un certificat d'assurance ne pose pas de problème aux assureurs pour (ré)assurer les limites de responsabilité prévues dans la Convention.

Question 6

Transport par bateaux de navigation intérieure

Vu la situation en Russie, pour des dommages peu importants causés par un accident survenu lors du transport de marchandises dangereuses par un bateau de navigation intérieure - et pour autant que les primes d'assurance aient été versées régulièrement - la responsabilité ne devrait pas excéder 1 million de DTS en ce qui concerne les créances pour décès ou lésions corporelles, et 0,5 million de DTS pour les autres créances.
