



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.8/2
1er juillet 2002

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

**Réunion spéciale d'experts 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)**

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA PREMIERE SESSION
(10-12 juin 2002)**

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2
Election du Bureau	3
Mandat de la Réunion spéciale	4 - 6
Résultats du questionnaire relatif à la CRTD	7 - 27
Principaux obstacles à l'entrée en vigueur de la CRTD	28 - 49
a) Champs d'application de la CRTD	28 - 29
b) Limitations de la responsabilité financière	30 - 42
c) Autres articles de la CRTD qui mériteraient une modification	43 - 49
Programme de travail	50 - 52
Adoption du rapport et de ses annexes	53

PARTICIPATION

1. La Réunion spéciale d'experts 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) a tenu sa première session du 10 au 12 juin 2002. Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie et Suède. Étaient également représentées les organisations intergouvernementales suivantes : l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et les organisations non gouvernementales suivantes : le Comité international des transports ferroviaires (CIT), le Conseil des Bureaux (COB), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Union européenne de navigation fluviale (UENF) et le Registre fluvial rhénan (IVR).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : TRANS/AC.8/1

2. La Réunion spéciale a adopté l'ordre du jour de sa première session tel qu'il figure dans le document TRANS/AC.8/1.

ELECTION DU BUREAU

3. La Réunion spéciale a élu M. Jan E. de Boer président de la Réunion spéciale pour la durée des travaux sur la révision de la CRTD.

MANDAT DE LA REUNION SPECIALE

4. La Réunion spéciale a examiné le mandat qui lui a été donné par le Comité des transports intérieurs :

- "1) Consulter des experts appartenant à tous les secteurs visés par la CRTD (par exemple spécialistes de la responsabilité, assureurs, expéditeurs et transporteurs), afin de définir la manière d'éliminer les obstacles – tels que ceux liés à la limite de responsabilité et à l'assurance obligatoire – qui s'opposent à l'entrée en vigueur de la CRTD;
- 2) Proposer, sur la base de ces consultations et des propositions soumises par les gouvernements, des modifications aux articles actuels de la CRTD, afin de faciliter l'application de celles-ci aux différents modes de transport;
- 3) Rendre compte au Comité des transports intérieurs, à sa session de 2003, des progrès réalisés et des difficultés rencontrées;
- 4) Soumettre au Comité des transports intérieurs une version révisée de la CRTD contenant les modifications mentionnées ci-dessus, en vue de l'adoption éventuelle d'une nouvelle convention à sa session de 2004."

5. Le représentant de l'IRU s'est demandé si les deuxième et quatrième éléments de ce mandat étaient pertinents car l'article 29, 5 a) de la CRTD stipule qu' :

"Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la

présente Convention a été ouverte à la signature ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur de la présente Convention."

6. Plusieurs intervenants ont fait remarquer que le Comité des transports intérieurs peut proposer la renégociation de cette Convention, s'il le juge utile, suivant les règles du droit international. Le travail de la Réunion spéciale étant de proposer des modifications aux articles actuels de la CRTD en vue de l'adoption éventuelle d'une Convention à la session de 2004 du Comité des transports intérieurs.

RESULTATS DU QUESTIONNAIRE RELATIF A LA CRTD

Documents : TRANS/WP.15/2001/17, et -/Add.1 à -/Add.8
TRANS/WP.15/167, Annexe 5

Documents informels : INF.24, INF.37 et INF.44

7. La Réunion spéciale a passé en revue les résultats du questionnaire circulé par le secrétariat auprès des pays membres de la CEE/ONU.

Question 1 : Quelles sont les raisons pour lesquelles votre pays n'a pas encore signé/ratifié, approuvé ou accepté la Convention ou n'y a pas adhéré; quels sont les principaux obstacles à la prise d'une décision en ce sens?

8. La préoccupation principale qui se dégage des réponses à cette question était que le niveau des limites de responsabilité est trop élevé et qu'il fallait le réviser à la baisse pour permettre une harmonisation entre les différents pays.

9. Plusieurs délégations avaient établi le lien entre le niveau des limites de responsabilité et l'harmonisation dans les conditions de concurrence du transport international censé répercuter tous les coûts d'assurance sur les consommateurs.

10. Il a été souligné la nécessité d'augmenter le nombre de Parties contractantes (cinq) requis pour l'entrée en vigueur de la CRTD (Article 23, paragraphe 1).

11. La Réunion spéciale a également estimé que les références aux marginaux de l'ADR devraient être révisées pour tenir compte de la nouvelle forme de l'ADR restructuré.

12. Le représentant du COB a souligné les changements dans les systèmes de réassurances intervenus après les événements du 11 septembre 2001, notamment la suppression de la couverture illimitée pour la responsabilité civile.

13. Il a indiqué qu'à son avis, une couverture minimale qui harmoniserait les régimes pourrait convenir dans le cas de la CRTD.

14. Le représentant de l'IRU a souligné que l'industrie du transport routier considère la CRTD comme instrument superflu dont les objectifs pouvaient être atteints dans le cadre des assurances générales existantes. Il a déploré le manque d'intérêt pour la CRTD et a noté qu'il faudrait tenir compte de toute la chaîne du maniement des marchandises dangereuses dont le transport n'est qu'un maillon. C'est pourquoi il ne faudrait pas tout concentrer sur la responsabilité unique du transporteur. La

responsabilité objective qui lui est assignée serait déséquilibrée par rapport aux autres intérêts économiques en présence ; comme il ressort également de la réponse de la Belgique au questionnaire.

Question 2 : Les limites de responsabilité relatives aux différents modes de transport jugées appropriées sont-elles trop basses ou trop élevées? La ratification serait-elle facilitée si les limites actuelles étaient modifiées? Dans l'affirmative, à quel niveau devraient-elles être fixées afin de faciliter l'acceptation de la Convention par votre pays?

15. Certaines réponses à cette question suggéraient, en cas de responsabilité illimitée mais sans assurance obligatoire, de garantir au moins des niveaux minimums de responsabilité par des contrats d'assurances.

16. Le représentant de la CCNR a attiré l'attention sur un projet en élaboration dans le cadre de son organisation : la Convention européenne sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport de navigation intérieure de substances nocives et potentiellement dangereuses (CRDNI).

17. Il a souligné que la plupart des organisations et catégories professionnelles intéressées ainsi que les gouvernements des pays de l'Europe centrale et orientale et de l'Ouest ont marqué leur accord en vue de la poursuite des travaux sur la base de ce projet de convention. Une réunion est prévue en octobre prochain qui sera précédée d'une audition sur certains thèmes importants (existence de spécificités propres au transport fluvial, complémentarité de la navigation intérieure, problématique de l'assurance obligatoire du point de vue rhénan, etc.) de manière à déterminer avec plus de précision les orientations définitives des travaux avec ceux entrepris dans le cadre de la CEE/ONU.

18. Sur la question des assurances et des limites de responsabilité : cette question est toujours en discussion pour la navigation fluviale. Cependant les assurances qui ont été consultées seraient opposées à l'obligation d'assurance articulée sur un recours direct contre l'assurance (non-opposabilité par l'assureur de certains moyens de défense du propriétaire).

19. Selon ces assurances, la limite envisagée pour le projet CRDNI (10 millions de DTS) est facilement assurable par les P and I Clubs et plus difficilement par les assurances classiques dont le plafond est l'équivalent d'environ 10 millions de Deutch Marks (DM) (primes d'assurances fixes).

20. Les primes réclamées par les P and I Clubs pour un bateau rhénan transportant des marchandises dangereuses seraient entre 13 et 15 000 DM et il faudrait prévoir une augmentation de 30 à 50 % en cas de couverture de la responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages liés au transport de substances nocives et potentiellement dangereuses.

21. La représentante de l'UENF et du Registre international des bateaux du Rhin (IVR) a indiqué que l'UENF et l'IVR étaient à l'origine du projet de CRDNI car d'une part la CRTD n'arrivait pas à entrer en vigueur et d'autre part la navigation fluviale voudrait s'inspirer des dispositions pertinentes de la Convention HNS.

22. Elle a estimé que la Convention CRTD était trop ambitieuse en voulant non seulement harmoniser divers régimes de responsabilité civile mais également différents modes de transport.

23. La Réunion spéciale a reconnu qu'il existe des différences entre les divers modes de transport mais elle préfère tenir compte de ces différences au sein de la CRTD.

Question 3: Pouvez-vous fournir des données statistiques sur le niveau moyen (en DTS) des dommages mode par mode causés par des accidents lors du transport de marchandises dangereuses dans votre pays?

24. Il a été souligné la difficulté d'obtenir des données statistiques fiables sur le niveau moyen des dommages. Cependant, il ressort des réponses au questionnaire que les accidents enregistrés auraient causé pour 4 millions de DTS dans le secteur ferroviaire, alors qu'en navigation intérieure la demande d'indemnisation la plus élevée a atteint 125 000 DTS. Dans le transport par route, en revanche, la demande d'indemnisation la plus élevée a atteint 6,25 millions de DTS.

Question 4: L'adhésion serait-elle facilitée par l'abaissement des limites de responsabilité pour l'assurance obligatoire, voire par l'abandon pur et simple du principe de l'assurance obligatoire? Dans l'affirmative, quel serait le montant approprié?

25. Le Président a rappelé la position du groupe informel déjà réuni sur la CRTD qui a préconisé la souplesse, en laissant aux Parties contractantes à la Convention une certaine latitude dans le choix du montant de la responsabilité pour l'assurance obligatoire.

Question 5: L'obligation de détenir un certificat d'assurance crée-t-elle des difficultés aux assureurs pour (ré)assurer les limites de responsabilité prévues dans la Convention?

26. Le certificat d'assurance obligatoire ne peut correspondre au niveau fixé par la CRTD, étant donné que l'aspect le plus important ici, est le niveau de responsabilité couvert par la CRTD.

Question 6: Avez-vous d'autres préoccupations concernant le niveau trop élevé des limites de responsabilité?

27. La Réunion spéciale a préconisé de s'inspirer de ce qui a été décidé dans d'autres instruments juridiques internationaux comme la Convention HNS.

PRINCIPAUX OBSTACLES DE L'ENTREE EN VIGUEUR DE LA CRTD

a) Champs d'application de la CRTD

28. Le représentant de la CCNR a évoqué les travaux de son organisation visant à l'élaboration d'une Convention spécifique sur la navigation intérieure.

29. La Réunion spéciale a préféré garder le champs d'application actuel de la CRTD qui couvre les trois modes de transport intérieur (route, rail et navigation intérieure).

b) Limitations de la responsabilité financière

30. Le Président a rappelé qu'il ressort des réponses au questionnaire que les limites de responsabilité fixées par la CRTD étaient considérées par les gouvernements comme étant trop élevées.

31. Il a donné l'exemple des Pays-Bas, où pour le transport routier, les limites de responsabilité fixées par la Convention paraissent beaucoup trop élevées, notamment en ce qui concerne le transport routier et la navigation intérieure. Aux Pays-Bas, dans le transport routier, la limite de responsabilité est fixée à 12 millions de DTS (soit 7,2 millions de DTS pour les dommages corporels et 4,8 millions de DTS pour les dommages matériels), alors que le montant maximum pour l'assurance obligatoire est fixé à 6,25 millions de DTS. Ce montant est sensiblement inférieur aux 30 millions de DTS prévus dans la CRTD.

32. Le Président a proposé de modifier les dispositions du paragraphe 1 de l'article 9 en prévoyant une limite de responsabilité par mode de transport. Il s'agit de ramener les créances pour décès ou lésions

corporelles de 18 millions d'unités de compte à 7,12 et 4 millions d'unités de compte respectivement pour la route, le rail et les voies de navigation intérieure. Pour ce qui est de toutes les autres créances, elles passeraient de 12 millions d'unités de compte (actuellement) à 5, 8 et 3 millions d'unités de compte respectivement pour la route, le rail et les voies de navigation intérieure.

33. Le représentant de la Suède a indiqué que les limites actuelles de responsabilité de la CRTD étaient trop basses et qu'il serait souhaitable de les augmenter.

34. Il a considéré que les limites de la présente Convention ne prévoient pas une protection suffisante pour la santé de l'homme et pour l'environnement. Ce qui empêcherait les ratifications.

35. Le représentant de l'Allemagne a indiqué que son pays était prêt à négocier les limites de responsabilité à condition que cela corresponde à des niveaux réalistes. La recherche de ces niveaux réalistes exige une étroite consultation avec les experts des assurances au niveau européen.

36. La représentante du CIT a dit que ces limites n'étaient pas justes car limitant la responsabilité au seul transporteur et elles ne tenaient pas compte de la nouvelle situation de libéralisation dans le domaine ferroviaire. Elles auraient pour conséquence de décourager les nouvelles sociétés privées au profit des sociétés d'Etat, seules capables de supporter de telles charges financières.

37. Le représentant de l'IRU était en faveur d'une limite unique de responsabilité basée sur celle proposée pour la navigation fluviale.

38. Il a estimé que la CRTD a été basée sur l'idée que les régimes de responsabilité existants et les polices d'assurance y relatives n'étaient pas en mesure de compenser, de manière suffisante, des dommages résultant des événements graves. Or, il en résulte des réponses fournies par les gouvernements que la réparation des dommages dans le cadre des régimes de responsabilité et des polices d'assurance existants était toujours suffisante. De plus, les informations fournies démontrent que la responsabilité des opérateurs de transport est en principe surassurée.

39. Il faudrait, selon le représentant de l'IRU, tenir compte du fait que la responsabilité spéciale prévue par la CRTD entre en concurrence avec la responsabilité générale pour dommages causés en cours de transport. Plus on fragmente la responsabilité plus il est difficile d'évaluer et d'assurer les risques. Par conséquent, si la responsabilité dans le cadre du transport des marchandises dangereuses n'est pas suffisante, c'est toute la responsabilité civile résultant des transports qu'il faut régler et pas un des aspects seulement.

40. La représentante de l'UENF/IVR a estimé que la navigation fluviale était le mode le plus fiable et a souligné qu'il était inutile d'augmenter les limites de responsabilité si la capacité des sociétés d'assurances ne le permettait pas.

41. Après un tour de table sur la proposition faite par le Président, avec le concours du secrétariat, proposition relative à des modifications à l'article 9 et à l'article 16, la Réunion spéciale a décidé de garder ces propositions entre crochets et d'y revenir lors de la prochaine session (voir annexe 2).

42. Les délégations ont été invitées à envoyer au secrétariat leurs contributions à cet égard avant le 23 août 2002 afin qu'elles puissent être traduites dans les langues de travail.

c) Autres articles de la CRTD qui mériteraient une modification

43. Sur proposition du Portugal, la Réunion spéciale a accepté des modifications à l'article 1 (point 9) et à l'article 4 c) (voir annexe 1).

44. La proposition du Portugal relative à la définition du "transporteur" reste entre crochets et sera discutée à la prochaine session.

45. La discussion de cette proposition a montré différentes approches dans la définition du "transporteur" découlant de la différence entre les objectifs poursuivis par l'ADR et ceux de la CRTD.

46. Le représentant du Portugal a noté que la définition de "véhicule routier" de l'article premier, paragraphe 2, devrait être alignée avec la nouvelle définition de véhicule de l'article premier, a) de l'Accord ADR, qui n'est pas encore entré en vigueur (Protocole d'amendement de 1993).

Article 3, par. 1 – Exclusion des actions contractuelles du champ d'application

47. La représentante de l'OTIF a indiqué qu'actuellement, seules les actions nées du contrat de transport sont exclues. On pourrait se poser la question de savoir si les actions nées du contrat d'utilisation de l'infrastructure devraient être exclues, elles aussi. Ce contrat d'utilisation de l'infrastructure n'entre en ligne de compte que dans le domaine ferroviaire. Après l'entrée en vigueur du Protocole 1999 portant modification de la COTIF, la responsabilité du transporteur vis-à-vis du gestionnaire de l'infrastructure sera réglée par les "Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUV)", formant l'appendice E de la COTIF. Cependant, dans le domaine routier, les dommages subis par l'infrastructure routière tomberaient sous la CRTD.

48. Elle a ajouté qu'à l'avenir, après l'entrée en vigueur du Protocole portant modification de la COTIF (Protocole 1999), le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) formera l'appendice C à la Convention et ne contiendra que quelques dispositions générales. La liste des marchandises dangereuses figurera dans son annexe qui en fera partie intégrante.

Articles 5 4 c) ; 5 7) b) ; 13 et 14

49. Les modifications aux articles ci-dessus seront discutées à la prochaine session si le secrétariat reçoit des propositions s'y rapportant.

PROGRAMME DE TRAVAIL

50. La Réunion spéciale a été informée que la date de sa prochaine session a été fixée provisoirement du 4 au 6 novembre 2002.

51. Le Président a invité les représentants à inclure dans leurs délégations nationales des experts de l'assurance; ce qui permettrait d'avoir l'expertise nécessaire pour résoudre les problèmes de limites de responsabilité.

52. Le représentant de la CCNR rappelle l'offre de coopération de la CCNR et estime que l'objectif poursuivi à savoir la mise au point de dispositions d'une Convention acceptable par une majorité de pays, ne pourra être atteint que si les travaux de révision seront à l'avenir réalisés par les délégations au moyen d'une composition plus appropriée et suffisante sur le plan de la représentation notamment en y incluant les experts juridiques des gouvernements concernés. Dans ces conditions, la CCNR continuera à

participer aux travaux de l'ONU et à apporter sa coopération, notamment en l'informant du résultat des travaux qu'elle aura menés entre-temps sur la base du projet de convention CRDNI.

ADOPTION DU RAPPORT ET DE SES ANNEXES

53. La Réunion spéciale a adopté le rapport et ses annexes.

Annexe 1

**Modifications à la CRTD proposées par la Réunion spéciale d'experts 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)**

Article premier

"9. "Marchandise dangereuse" signifie, en ce qui concerne le transport par route, rail ou bateau de navigation intérieure, toute matière ou objet compris dans la liste des marchandises dangereuses contenue à la Partie 3 de l'Accord ... (ADR), du Règlement (RID) ou du Règlement annexé à l'Accord ... (ADN)."

Article 4

La présente Convention ne s'applique pas :

.....

- c) aux transports des marchandises dangereuses par route, rail ou bateau de navigation intérieure qui remplissent les conditions de la Section 1.1.3 de l'Accord ... (ADR), du Règlement ... (RID) ou du Règlement annexé à l'Accord ... (ADN).

Annexe 2

Textes entre crochets à discuter à la prochaine session :

Article premier

[Article premier

8. "Transporteur" signifie l'entreprise qui effectue le transport avec ou sans un contrat de transport.]

Article 9

[Remplacer l'article 9 actuel par:

"Article 9

1. La responsabilité du transporteur par route en vertu de la présente Convention à l'égard de créances nées d'un même événement est limitée comme suit:

- a) s'agissant de créances pour décès ou lésions corporelles: [7] millions d'unités de compte;
- b) s'agissant de toutes les autres créances: [5] millions d'unités de compte.

2. La responsabilité du transporteur par rail en vertu de la présente Convention à l'égard de créances nées d'un même événement est limitée comme suit:

- a) s'agissant de créances pour décès ou lésions corporelles: [12] millions d'unités de compte;
- b) s'agissant de toutes les autres créances: [8] millions d'unités de compte.

3. La responsabilité du transporteur par bateau de navigation intérieure en vertu de la présente Convention à l'égard de créances nées d'un même événement est limitée comme suit:

- a) s'agissant de créances pour décès ou lésions corporelles: [4] millions d'unités de compte;
- b) s'agissant de toutes les autres créances: [3] millions d'unités de compte.

4. Lorsque les sommes mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 1, à l'alinéa a) du paragraphe 2 et à l'alinéa a) du paragraphe 3 du présent article sont insuffisantes pour régler intégralement les créances qui y sont visées, les sommes mentionnées à l'alinéa b) du paragraphe 1, à l'alinéa b) du paragraphe 2 et à l'alinéa b) du paragraphe 3 peuvent être utilisées pour régler le solde impayé des créances visées aux alinéas a) des paragraphes 1, 2 et 3. Le solde impayé vient en concurrence avec les créances visées aux alinéas b) des paragraphes 1, 2 et 3."]

Article 16

[Insérer un nouveau paragraphe 4 (renuméroter les paragraphes qui suivent):

"4. Un Etat contractant peut , s'agissant de transport par route ou par bateau de navigation intérieure, prévoir que le transporteur est dispensé de couvrir sa responsabilité par une assurance ou une autre garantie financière pour une durée maximum de [6 ans] après l'entrée en vigueur de la Convention pour cet Etat qui aura déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention."]
