

NATIONS

UNIES

E



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.8/4*
15 novembre 2002

FRANÇAIS
Original : FRANÇAIS et ANGLAIS

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 DEUXIEME SESSION
(4-6 novembre 2002)**

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2
Mandat de la Réunion spéciale	3 - 4
Résultats du questionnaire relatif à la CRTD	5 - 9
Principaux obstacles à l'entrée en vigueur de la CRTD	10 - 49
a) Champs d'application de la CRTD	10 - 15
b) Dispositions relatives à la responsabilité.....	16- 20
c) Limitations de la responsabilité financière	21 - 29

* / Retirage pour raisons techniques

d) Autres articles de la CRTD qui mériteraient une modification	30 - 34
Programme de travail	35 - 38
Questions diverses	39-40
Adoption du rapport et de ses annexes	41

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 deuxième session du 4 au 6 novembre 2002 sous la présidence de M. Jan E. DE BOER (Pays Bas). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Pays-Bas, Pologne et République tchèque. Etaient 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), l'Union internationale des transports routiers (IRU).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : TRANS/AC.8/3

2. La Réunion spéciale a adopté l'ordre du jour de sa deuxième session tel qu'il figure dans le document TRANS/AC.8/3.

MANDAT DE LA REUNION SPECIALE

3. Le Président a rappelé le mandat qui a été confié à la Réunion spéciale par le Comité des transports intérieurs, mandat qui figure au rapport de la première session.

4. Il a rappelé qu'il faudrait rendre compte au Comité des transports intérieurs, à sa session de 2003, des progrès réalisés et des difficultés rencontrées.

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

5. Il a été rappelé les principaux résultats du questionnaire circulé par le secrétariat auprès des pays membres de la CEE/ONU.

6. La préoccupation principale 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.

7. En cas de responsabilité illimitée sans assurance obligatoire, certains ont recommandé de garantir au moins des niveaux minimums de responsabilité par des contrats d'assurances.

8. La difficulté d'obtenir des données statistiques fiables sur le niveau moyen des dommages se pose dans plusieurs pays. C'est pourquoi il a été préconisé de laisser aux Parties

contractantes à la Convention une certaine latitude dans le choix du montant de la responsabilité pour l'assurance obligatoire.

9. Il a été également préconisé de s'inspirer de ce qui a été décidé dans d'autres instruments juridiques internationaux notamment la Convention HNS.

PRINCIPAUX OBSTACLES DE L'ENTREE EN VIGUEUR DE LA CRTD

a) Champs d'application de la CRTD

10. La Réunion spéciale a maintenu sa préférence pour le champs d'application actuel de la CRTD qui couvre les trois modes de transport intérieur (route, rail et navigation intérieure).

11. Le représentant de la CCNR a rendu compte des travaux au sein de la CCNR et notamment des réflexions et commentaires faits lors de l'audition du 11 octobre 2002 et de la réunion d'experts gouvernementaux l'ayant suivie.

12. Il a été mentionné un certain nombre de contradictions dont le fait que l'un des objectifs de base du projet de convention CRDNI à savoir l'indemnisation des dommages d'ordre catastrophique ne peut-être atteinte du fait de l'existence des limitations de responsabilité envisagées.

13. En outre, la séparation entre les régimes concernant les marchandises dangereuses et les autres marchandises soulève des difficultés car ces dernières peuvent également entraîner des dommages d'ordre catastrophique.

14. Le représentant de la CCNR a indiqué que plusieurs solutions sont à l'étude: soit la création d'un "fonds catastrophes" qui fonctionnerait pour faire face à des dommages qui dépassent les limites du projet de Convention CRDNI; soit une nouvelle convention générale de responsabilité civile concernant le transport de marchandises en navigation intérieure, avec également constitution d'un "fonds catastrophes".

15. Il a dit que la CCNR en informera le Comité des transports intérieurs et continuera à participer aux travaux de La CEE/ONU et à apporter sa coopération pour l'harmonisation du régime international de responsabilité civile relatif au transport de marchandises dangereuses.

b) Dispositions relatives à la responsabilité

16. Le représentant de l'IRU a confirmé la position de son organisation exprimée lors de la dernière session (TRANS/AC.8/2, paragraphe 14).

17. Il a dit que les membres de l'IRU étaient unanimes pour rejeter la canalisation de la responsabilité sur les transporteurs.

18. Il lui a été rappelé que les dispositions relatives à la responsabilité (articles 5 à 8) reposent sur le principe de la responsabilité objective et sont pour l'essentiel reprises de la Convention CLC.

19. Le transporteur est exonéré de responsabilité s'il prouve que " *que l'expéditeur ou toute autre personne ne s'est pas acquittée de son obligation de l'informer de la nature dangereuse des marchandises, et que ni lui ni ses préposés ou mandataires n'avaient connaissance ou n'auraient dû avoir connaissance de leur nature.*"(article5, 4c))

20. Selon le rapport explicatif de la CRTD (ECE/TRANS/84, para 77), "*les auteurs de la CRTD furent pleinement conscients du fait que l'introduction d'une seconde personne responsable en vertu de la Convention pourrait causer des difficultés et non des moindres en terme de risque de double assurance, ce qui serait évidemment peu économique.*"

c) **Limitation de la responsabilité financière**

21. La Réunion spéciale a examiné les projets d'amendement aux articles 9 et 16 de la CRTD, élaborés par le Président, en coopération avec le secrétariat (TRANS/AC.8/2, annexe 2). Elle a commencé par la proposition visant à modifier les dispositions du premier paragraphe de l'article 9 du texte actuel de la CRTD, qui prévoit une limite de responsabilité distincte pour chaque mode de transport, afin d'établir un juste équilibre, dans un souci d'équité, entre les intérêts des victimes comme des transporteurs, compte dûment tenu de la capacité disponible des compagnies d'assurance.

Route

22. Il est proposé de ramener la responsabilité du transporteur routier de 8 millions de DTS pour décès ou lésions corporelles et 12 millions de DTS pour toutes les autres créances (dommages matériels ou causés à l'environnement) à 7 millions de DTS et 5 millions de DTS, respectivement (le total actuel de 30 millions de DTS étant ramené à 12 millions de DTS).

23. Cette réduction proposée peut être justifiée tant au regard des créances passées dans le secteur des transports routiers, où elles ont atteint des niveaux d'indemnisation dépassant les montants prévus par les plans d'assurance obligatoires, jusqu'à 6 250 000 DTS, il y a plus de 10 ans dans certains cas, qu'en ce qui concerne la correction pour inflation au cours de ces années écoulées, soit 25 à 30 %. Étant donné les risques relativement élevés associés aux transports routiers (incident de Los Alfagues), un niveau total de 12 millions de DTS semble justifié, tant pour les limites de la responsabilité du transporteur par route que celles de l'assurance obligatoire couvrant cette responsabilité. Il serait ainsi créé un système d'indemnisation rapide et adéquat des dommages subis par des victimes d'incidents causés par des marchandises dangereuses lors d'un transport routier.

Navigation intérieure

24. La responsabilité du transporteur par bateau de navigation intérieure serait ramenée de 8 millions de DTS pour décès ou lésions corporelles et 7 millions de DTS pour les autres créances (dommages matériels ou causés à l'environnement) à 4 millions de DTS et 3 millions de DTS, respectivement (le total actuel de 15 millions de DTS étant ramené à 7 millions

de DTS). Cette réduction semble justifiée tant au regard des créances passées dans le secteur de la navigation intérieure où, selon le questionnaire, la demande d'indemnisation la plus élevée déposée s'est élevée à 125 000 DTS (TRANS/AC.8/2A, par. 24), qu'en ce qui concerne la capacité disponible actuelle du marché de l'assurance.

25. Un montant de 10 millions de DTS pourrait aisément être assuré par l'International Group of P&I Clubs, alors que cela pourrait poser un peu plus de difficultés dans le cas des assurances classiques ou régulières pour lesquelles le plafond équivaut approximativement à 10 millions de deutsche mark (DM). Les primes exigées par les P&I Clubs pour un bateau de navigation du Rhin transportant des marchandises dangereuses se situeraient entre 13 000 et 15 000 DM, avec une augmentation de 30 à 50 % en cas de couverture de la responsabilité civile et de l'indemnisation des dommages liés au transport de substances dangereuses et nocives (TRANS/AC.8/2, par. 19 et 20).

26. La proposition visant à ramener le niveau de responsabilité et d'assurance obligatoire pour la navigation intérieure à un total de 7 millions de DTS vise à tenir compte des préoccupations relatives tant aux victimes qu'à la capacité des assurances, tout en tenant compte du niveau relativement faible des limites en vigueur en matière de responsabilité du transporteur par bateau de navigation intérieure, dont le montant maximum est aujourd'hui de 1,5 million de DTS.

Rail

27. Il est proposé de ramener la responsabilité du transporteur par rail de 18 millions de DTS pour décès ou lésions corporelles et 12 millions de DTS pour les autres créances (dommages matériels ou causés à l'environnement) à 12 millions de DTS et 8 millions de DTS, respectivement (le total actuel de 30 millions de DTS étant ramené à 20 millions de DTS).

28. Les accidents répertoriés auraient causé dans le secteur ferroviaire des dommages atteignant jusqu'à 4 millions de DTS, ce qui témoigne des risques relativement élevés liés à ce mode. En outre, le niveau proposé tient compte de la nouvelle situation de libéralisation dans le secteur ferroviaire et devrait permettre aux nouvelles compagnies privées de supporter les coûts financiers liés aux arrangements que l'on sait être disponibles sur le marché de l'assurance à concurrence de 20 millions de DTS. En conséquence, il est proposé de fixer la limite de responsabilité et celle de l'assurance obligatoire, pour les victimes également, à un niveau approprié de 20 millions de DTS.

29. Bien que la réunion n'ait pu adopter une décision finale au sujet des montants de la responsabilité et de l'assurance obligatoire, il a été jugé que la proposition allait dans la bonne direction. Afin de pouvoir examiner la question en pleine connaissance de cause, les délégations de l'Autriche et des Pays-Bas ont accepté de préparer un document de base pour la prochaine session.

d) Autres articles de la CRTD qui mériteraient une modification

Définition du transporteur (Article 1, 8.b))

30. La représentante de l'OTIF a indiqué qu'une révision de la définition du "transporteur" était nécessaire pour tenir compte de la nouvelle situation où la gestion de l'infrastructure ferroviaire est séparée des prestations de transport.
31. Il serait possible, par exemple, d'aligner l'alinéa 8. b) sur le 8. a) pour avoir une plus grande harmonisation entre les différents modes.
32. Les représentants de l'OTIF et du CIT feront une proposition conjointe sur cette question pour la prochaine session.

Définition du "véhicule routier" (Article 1, 2.)

33. La Réunion a adopté une nouvelle définition de "véhicule routier" de l'article premier, paragraphe 2, afin de s'aligner sur la définition de véhicule de l'article 1 a) de l'Accord ADR, qui n'est pas encore entré en vigueur (Protocole d'amendement de 1993). (voir annexe)

Article 16

34. Les délégations des Pays Bas, de la Pologne et de la République tchèque prépareront en collaboration avec le secrétariat un projet de modification de l'article 16.

PROGRAMME DE TRAVAIL

35. Conformément au mandat qui lui a été donné, la Réunion voudrait attirer l'attention du Comité des transports intérieurs sur la principale difficulté qui empêcherait l'entrée en vigueur de la CRTD ; à savoir la question de la limitation de la responsabilité financière.
36. La Réunion voudrait prier le Comité des transports intérieurs d'appeler les Etats Membres à une plus grande participation aux travaux sur la CRTD, condition indispensable pour la réussite de ces travaux.
37. Il serait utile que les délégations nationales comprennent des experts juridiques ainsi que des experts de l'assurance; ce qui permettrait d'avoir l'expertise nécessaire pour résoudre les problèmes de limites de responsabilité.
38. La Réunion spéciale a été informée que les dates de ses prochaines sessions ont été fixées provisoirement du 19 au 21 mai 2003 et du 3 au 5 novembre 2003.

QUESTIONS DIVERSES

39. La réunion a été informée d'une proposition présentée dans le cadre de l'Union européenne en vue d'une Directive du Parlement européen et du Conseil en matière de **responsabilité environnementale**, concernant la prévention et la réparation des dommages environnementaux. L'attention a été appelée sur une disposition précise de cette proposition visant à éviter tout double emploi avec la CRTD, pour ce qui est du domaine d'application. Il serait peut-être cependant souhaitable de préciser davantage cette disposition afin d'éviter toute ambiguïté ultérieure.

40. La délégation des Pays-Bas a accepté d'établir, avec le concours du secrétariat, un document sur la relation entre la CRTD et d'autres régimes internationaux de responsabilité pour les dommages causés lors du transport de marchandises dangereuses.

ADOPTION DU RAPPORT ET DE SES ANNEXES

41. La Réunion spéciale a adopté le rapport de sa deuxième session 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

"2. "Véhicule routier" signifie tout véhicule à moteur, autre qu'un véhicule appartenant aux forces armées d'une Partie contractante ou se trouvant sous leur responsabilité, qui est destiné à circuler sur la route, complet ou incomplet, pourvu d'au moins quatre roues et dont la vitesse maximale est supérieure à 25 kilomètres à l'heure, ainsi que ses remorques à l'exception des véhicules qui se déplacent sur des rails, des tracteurs agricoles ou forestiers et de tout mécanisme mobile."

"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 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."]
