



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.8/8
14 novembre 2003

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 DE LA RÉUNION SPÉCIALE SUR SA QUATRIÈME SESSION
(3-4 novembre 2003)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2
Travaux de la dernière session du Bureau du Comité des transports intérieurs	3 - 7
Relation entre la CRTD et d'autres régimes internationaux de responsabilité pour les dommages causés lors du transport de marchandises dangereuses	8 - 29

Paragraphes

Examen du texte consolidé du projet de la nouvelle CRTD et propositions y afférentes	30 - 40
Questions diverses	41 - 51
Adoption du rapport et de son annexe	52

Annexe

Modifications à la CRTD adoptées par la quatrième session de la Réunion spéciale

Additif

Texte consolidé du projet de la Convention CRTD révisée

TRANS/AC.8/8/Add.1

* * * * *

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 quatrième session du 3 au 4 novembre 2003 sous la présidence de M. Jan E. DE BOER (Pays Bas). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, France, Pays-Bas, Pologne, République tchèque et Suisse. Etaient également représentées les organisations intergouvernementales suivantes : la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). L'organisation non gouvernementale suivante : l'Union internationale des transports routiers (IRU) était également représentée.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : TRANS/AC.8/7

2. La Réunion spéciale a adopté l'ordre du jour de sa quatrième session tel qu'il figure dans le document TRANS/AC.8/7.

TRAVAUX DE LA DERNIÈRE SESSION DU BUREAU DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Document : TRANS/BUR.2003/3

3. La Réunion a été informée que lors de sa session de juillet 2003, le Bureau du Comité des transports intérieurs a prié le secrétariat d'adresser une lettre aux Etats membres au sujet de la révision de la CRTD et d'y joindre une copie du projet qui sera discuté à la présente session de la Réunion spéciale d'experts.

4. Le secrétariat a adressé cette lettre aux Etats membres en les priant de lui faire connaître, avant la fin d'octobre 2003, la position officielle de leur gouvernement sur le principe d'adoption d'une nouvelle Convention et d'indiquer si leur pays envisage, en principe, la possibilité de devenir partie contractante à cette nouvelle Convention.

5. La Réunion a pris note des réponses à cette lettre envoyées par la Slovénie et la Suisse.

6. Les représentants de la République tchèque et de la Pologne ont annoncé que des réponses à la lettre du secrétariat sont en préparation dans leurs pays respectifs.

7. Les représentants de l'Allemagne et des Pays Bas ont indiqué que les positions officielles de leurs pays respectifs n'ont pas changé concernant la CRTD.

RELATION ENTRE LA CRTD ET D'AUTRES RÉGIMES INTERNATIONAUX DE RESPONSABILITÉ POUR LES DOMMAGES CAUSÉS LORS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Document : TRANS/AC.8/2003/6

8. Le représentant de l'IRU a indiqué que les limites maximales de la responsabilité résultant des différentes conventions sont disparates.

9. Il a estimé que ces limites adaptées proportionnellement aux véhicules routiers devraient s'élever à :

- 19 000 DTS si l'on tient compte de la Convention internationale du 29 novembre 1969, sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, modifiée par le Protocole du 27 novembre 1992,

- 48 000 DTS si l'on tient compte de la Convention du 19 novembre 1976, sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, modifiée par le Protocole du 2 mai 1996,

- 48 000 DTS si l'on tient compte de la Convention internationale du 23 mars 2001, sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude (Bunker Convention),

- 159 000 DTS si l'on tient compte de la Convention internationale du 3 mai 1996, sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS),

- 216 000 DTS si l'on tient compte de la Convention de Strasbourg du 4 novembre 1988, sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI).

10. Il en a conclu que la limite de 12 millions DTS pour le transport routier retenue dans le projet de CRTD révisé était bien trop élevé.

11. Il a également déploré que la Convention CRTD canalise la responsabilité sur le transporteur (propriétaire du moyen de transport) pour les dommages occasionnés tant par le transporteur que par la marchandise transportée. Il a estimé que canaliser systématiquement la responsabilité sur le transporteur dans la CRTD allait à l'encontre du droit international actuel (par exemple la Convention CMR) et des usages qui se sont formés sur la base de cette dernière Convention. Et il a rappelé qu'en vertu de la Convention CMR, le transporteur est exonéré de sa responsabilité si les opérations de chargement et de déchargement sont effectuées par l'expéditeur ou le destinataire indépendamment du fait que ces personnes sont fautives ou non, ont commis une négligence ou non. Par conséquent, il ne lui paraissait pas acceptable notamment que le transporteur puisse être tenu pour responsable des dommages liés à des opérations de chargement ou de déchargement effectuées par l'expéditeur ou le destinataire dans le cas où le transporteur ne prouve pas la faute ou la négligence de ce dernier.

12. Le représentant de l'IRU a également noté que la CRTD prévoit des moyens de recours du transporteur à l'encontre d'autres intervenants comme le chargeur ou l'expéditeur mais il a estimé qu'en pratique ces moyens sont illusoires et qu'une petite société de transport n'aurait aucun moyen de faire des procès aux grosses sociétés de l'industrie du pétrole ou de l'industrie chimique et d'apporter les preuves exigées par la CRTD.

13. Opposé à l'extension de la responsabilité du transporteur aux dommages résultant des causes inhérentes à la marchandise, il a également indiqué qu'il ne voyait pas l'intérêt de la CRTD pour le transport routier car les actions et omissions des transporteurs sont déjà couvertes par le système de carte verte, et dans certains pays cette assurance couvre la responsabilité illimitée du transporteur.

14. Sur la base d'une communication de l'IRU (figurant dans le document TRANS/AC.8/2003/6) et d'une présentation complémentaire du représentant de l'IRU, le Président a dénombré quatre questions qui devraient être examinées par la Réunion au titre de ce point de l'ordre du jour: champ d'application, proportionnalité des plafonds de responsabilité, assurabilité et bouleversement des traditions juridiques.

Champ d'application

15. La Réunion a jugé que la Convention CRTD avait un caractère à la fois complémentaire et supplémentaire par rapport aux conventions existantes sur la responsabilité civile dans le transport international. En outre, cette convention offre un champ d'application élargi car elle inclut les périodes de chargement et de déchargement.

16. Il a été jugé qu'elle était également à la fois complémentaire et supplémentaire par rapport aux Conventions de Paris et de Vienne sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire. Bien que ces conventions relatives au domaine nucléaire prévoient la responsabilité de l'exploitant d'une installation nucléaire également pour les dommages causés à l'extérieur de l'installation, par exemple lors du transport de substances radioactives, cela s'applique seulement aux opérations faisant partie du cycle du combustible nucléaire, dans la mesure où l'exploitant d'une installation nucléaire est considéré comme ayant la maîtrise complète de toutes les opérations de ce cycle.

17. Par contre, le transport de matières radioactives en dehors du cycle du combustible nucléaire (cas par exemple du transport de matériel hospitalier ou des dommages causés non pas par la nature radioactive mais par la nature corrosive ou polluante de ces substances) sera inclus dans le champ de la Convention CRTD.

18. La Réunion a conclu qu'il n'existait pas de lacune entre le champ d'application de la Convention CRTD et celui des autres conventions sur la responsabilité civile internationale. En outre, il a été conclu que ces conventions se fondent toutes sur le principe selon lequel la responsabilité est dévolue à la personne ayant la maîtrise directe des marchandises transportées.

Proportionnalité des plafonds de responsabilité

19. Le représentant de l'IRU a fait valoir que le volume et la capacité d'emport des différents moyens de transport utilisés, qui diffèrent selon le mode, devraient être pris en compte pour fixer à des niveaux proportionnels les plafonds de responsabilité.

20. À ce propos, la Réunion est arrivée à la conclusion que le montant des dommages, et donc le montant de l'indemnité à verser pour chacun des modes de transport, pouvait n'avoir aucun rapport avec le volume de la cargaison effectivement transportée. Si l'on se replace dans une perspective historique, il a été établi depuis des décennies des plafonds de responsabilité fixés à un niveau raisonnable, c'est-à-dire pouvant être couverts pour un coût raisonnable sur le marché des assurances compte tenu de la capacité actuelle sur ce marché.

21. Ce point explique aussi les divergences entre les niveaux proposés des plafonds, qui se fondent en outre sur le principe de l'extension de la responsabilité du transporteur dans toute la mesure pratiquement possible.

22. Le plafond de responsabilité ne doit pas être considéré comme lié à un certain tonnage de marchandises transporté, mais lié à la solvabilité du type de transporteur en cause, qui peut être évaluée en fonction de la valeur, et donc sur la base du tonnage du moyen de transport (principe selon lequel on ne peut pas obtenir du transport maritime ou routier plus que ce qu'on lui confie), ainsi que du montant des dommages à prévoir.

23. Comme le montre l'historique des sinistres, le montant moyen des dommages peut être différent pour chaque mode de transport (intérêts des victimes). Cela est une autre raison pour laquelle le plafond de responsabilité pour le transport routier est d'un ordre différent de celui qui vaut pour le transport maritime par exemple. En conséquence, les montants actuellement proposés dans le texte révisé de la Convention CRTD sont fixés à un niveau différent pour chaque mode compte tenu également de l'assurabilité de ces montants pour un coût raisonnable.

Assurabilité

24. Un troisième point relevé par le Président dans les observations du représentant de l'IRU est l'argument selon lequel, sur le marché actuel des assurances, il ne serait pas possible d'obtenir de couverture pour un plafond de responsabilité de 12 millions de DTS pour le transport routier. En outre, le représentant de l'IRU faisait valoir qu'actuellement il ne serait pas possible d'obtenir des garanties dans le cadre du «régime des cartes vertes» pour une responsabilité illimitée.

25. La Réunion a été informée qu'actuellement il est possible d'obtenir une couverture d'assurance dans certaines juridictions à des niveaux qui avaient été négociés il y a plus de 10 ans à 6,5 millions de DTS. Compte tenu des tendances générales actuelles telles que l'indexation sur l'inflation et le degré généralement accru de protection des consommateurs dans le cadre d'autres instruments relatifs à la responsabilité civile, un accroissement jusqu'à un montant d'au moins 12 millions de DTS était jugé raisonnable et donc acceptable.

26. En outre, la Réunion a souligné que le «régime des cartes vertes» mentionné plus haut est compatible avec la Convention CRTD et que l'article 14 de la Convention fait d'ailleurs explicitement référence à ce régime.

Bouleversement des traditions juridiques

27. À propos des observations présentées par le représentant de l'IRU selon lesquelles la Convention CRTD bouleverserait inutilement des traditions juridiques et serait en outre superflue dans la mesure où elle est inutile, la Réunion a estimé que la Convention CRTD se fondait sur les mêmes bases que d'autres conventions sur la responsabilité civile internationale qui ont été mises en application avec succès et avec de bons résultats aussi bien dans le cadre des juridictions de droit civil que de celles de «common law».

28. Une fois encore, il a été jugé que ces conventions, qui se fondent toutes sur le principe selon lequel la responsabilité civile des dommages causés à des tiers est dévolue à la personne ayant la maîtrise directe des marchandises transportées, garantissent une indemnisation prompte et suffisante pour les victimes de dommages causés par le transport des marchandises dangereuses.

29. Ce principe s'applique sans préjudice de la responsabilité contractuelle d'autres personnes que le transporteur pouvant exister en vertu d'autres instruments nationaux ou internationaux.

EXAMEN DU TEXTE CONSOLIDÉ DU PROJET DE NOUVELLE CRTD ET PROPOSITIONS Y AFFÉRENTES

Documents : TRANS/AC.8/2003/5, TRANS/AC.8/2003/7

Titre de la Convention

30. Dans le titre de la Convention, il a été décidé de remplacer «bateaux de navigation intérieure » par « voies de navigation intérieures ».

Articles 1 et 4

31. La proposition du secrétariat contenue dans le document TRANS/AC.8/2003/7 a été adoptée (voir annexe).

32. Concernant la définition de transporteur, la position du CIT était qu'en raison de la révision de la Convention de 1980 sur le transport international par rail (COTIF-CIV/CIM), révisée par le Protocole de 1999, -lequel n'est pas encore entré en vigueur-, il n'a pas encore été décidé si le tractionnaire pouvait être considéré comme transporteur de marchandises dangereuses.

Article 5

33. Les représentants de l'OTIF et de l'IRU ainsi que le CIT n'étaient pas en faveur de la canalisation de la responsabilité sur le seul transporteur.

34. Pour le CIT, les motifs d'exonération de responsabilité prévus par la CRTD sont illusoire car il serait impossible d'apporter les preuves spécifiées à l'article 5, paragraphe 4.

Article 9

35. Les limites de responsabilité du transporteur routier ont été ramenées à 7 millions de DTS pour décès ou lésions corporelles et 5 millions de DTS pour toutes les autres créances (dommages matériels ou causés à l'environnement).

36. Les mêmes limites sont de 12 millions de DTS et 8 millions de DTS pour le transporteur ferroviaire et de 4 millions de DTS et 3 millions de DTS pour le transporteur par voies de navigation intérieures, respectivement.

37. Le représentant de l'IRU a rappelé l'opposition de son organisation et de ses membres dans une cinquantaine de pays à l'idée même de tout montant d'indemnisation par le transporteur si l'accident est imputable à un autre intervenant de l'opération de transport ou uniquement à la marchandise transportée.

38. Le CIT a estimé que les montants proposés restaient élevés et empêcheraient ainsi l'arrivée de « new-comers » sur le marché du transport ferroviaire alors qu'à la différence des autres modes, les entreprises ferroviaires sont encore soumises à une obligation de transporter. En outre, ces montants étant différents pour les trois modes de transport, l'on créerait ainsi une discrimination non fondée. Il serait également discriminatoire de conserver la CRTD uniquement pour deux modes de transport (route et rail) dans le cas où la navigation intérieure aurait sa propre convention.

Article 16, paragraphe 4

39. Le Président a indiqué que la durée transitoire de 6 ans laissée entre crochets a été prévue pour accommoder les pays qui ne pourraient appliquer immédiatement les dispositions de la Convention.

Article 22

40. Il a été décidé de mettre les dates figurant aux paragraphes 1 et 2 entre crochets.

QUESTIONS DIVERSES

Projet CRDNI

41. Le représentant de la CCNR a informé la Réunion que son Organisation a poursuivi ses travaux visant la mise au point d'une Convention européenne sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport en navigation intérieure de substances nocives et potentiellement dangereuses (CRDNI) et a organisé une première réunion d'experts gouvernementaux (Strasbourg, 28-30 octobre 2003).

42. Il a ajouté que le projet CRDNI ressemblait à la CRTD sur plusieurs points (responsabilité objective, canalisation de la responsabilité sur le transporteur, recours direct, limites de responsabilité, assurance obligatoire) mais il s'en détachait sur d'autres points comme le responsable objectif (le propriétaire du bateau) et nombre d'autres dispositions qui soit s'inspirent de la Convention HNS et d'autres instruments plus modernes, soit incorporent des dispositions plus favorables aux victimes.

43. A la différence de la CRTD, le projet CRDNI serait éventuellement complété par l'institution d'un fonds supplémentaire pour l'indemnisation des dommages d'ampleur catastrophique en navigation intérieure (plafond qui pourrait être fixé dans une fourchette de 25 à 50 millions de DTS car le dommage le plus important en navigation intérieure -l'Aventis- a été de 26 millions de Deutsch Marks).

44. Interrogé sur le mode de financement de ce fonds, le représentant de la CCNR a dit que la réflexion à ce sujet était en cours mais que l'on pourrait songer à une contribution des expéditeurs, des chargeurs, des producteurs ou des destinataires de la marchandise. Un groupe d'experts a été établi par la CCNR à ce sujet.

45. Il a estimé que ce fonds équilibrerait le niveau bas de la limite de responsabilité de l'assurance obligatoire et qu'il serait utile qu'un tel fonds soit prévu pour tous les modes de transport.

46. Sur cette question, la position du CIT était que la CRTD ne constituait pas une réponse « valable » aux accidents de nature catastrophique tels que connus au cours de ces dernières années (exemple accident du bateau « Prestige »); ces accidents devraient faire l'objet d'une autre convention et devraient être traités par l'entremise d'un fonds d'indemnisation.

Suivi

47. Étant donné qu'il a été décidé de soumettre la version complète de la CRTD à la soixante-sixième session du Comité des transports intérieurs (17-19 février 2004), la Réunion s'est demandée comment le **Comité souhaiterait y donner suite**, compte également tenu du faible taux de participation aux travaux relatifs à la Convention CRTD.

48. Le Comité voudrait décider si les travaux actuellement entrepris par la CCNR au sujet d'un régime traitant uniquement de la responsabilité en navigation intérieure (**projet de Convention CRDNI**) étaient susceptibles de faire double emploi avec la Convention CRTD

et devaient être traités par le Comité. À cet égard, on a fait remarquer que, en raison des effets de distorsion, un régime unimodal pour la navigation intérieure entraînerait de longues discussions sur chacun des trois modes.

49. On a de nouveau rappelé que **les États membres de la CEE-ONU étaient priés de prendre une position officielle**, ce qui avait par ailleurs été demandé dans une lettre du secrétariat de la CEE-ONU, **au sujet du principe de l'adoption d'une nouvelle convention**, et devaient être prêts à envisager de devenir Partie contractante à cette nouvelle convention.

50. Afin d'engager un débat solidement étayé, **le Comité souhaitera peut-être étudier si la Convention CRTD présente de la valeur ajoutée** -garantissant une indemnisation prompte et adéquate en cas de dommages résultant des transports de marchandises dangereuses par route, rail ou navigation intérieure, et plus particulièrement- **et si les États membres de la CEE-ONU considèrent qu'il faut disposer d'un régime harmonisé de responsabilité intégrale.** L'objectif initial de la Convention CRTD était d'éviter d'engager des poursuites judiciaires, procédure longue et difficile qui, dans de nombreux cas, s'était avérée insatisfaisante.

51. Enfin, le Comité souhaitera peut-être étudier s'il pouvait être utile **d'adopter la CRTD révisée par consensus**, ou **d'en saisir une Conférence diplomatique**, ou de déterminer s'il fallait **d'avantage de temps pour un examen circonspect** ou s'il fallait **abandonner le projet.**

ADOPTION DU RAPPORT ET DE SON ANNEXE

52. La Réunion spéciale a adopté le rapport de sa quatrième session ainsi que son annexe.

Annexe

Modifications à la CRTD adoptées par la quatrième session de la Réunion spéciale

Titre de la Convention

Remplacer « bateaux de navigation intérieure » par « voies de navigation intérieures ».

Article premier

Modifier le paragraphe 9 comme suit :

"9. Définition de marchandises dangereuses

"*Marchandise dangereuse*" signifie, toute matière ou objet répondant à la définition de marchandise dangereuse de l'ADR, du RID ou de l'ADN suivant le mode de transport concerné;"

Ajouter un nouveau paragraphe 10 comme suit et numéroté en conséquence les paragraphes qui suivent:

"10. "*ADR*" signifie l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route ;

"*ADN*" signifie l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, ou, avant l'entrée en vigueur de cet accord, le Règlement qui est annexé tel que mis à jour conformément à la résolution adoptée le 25 mai 2000 par la Conférence diplomatique en vue de l'adoption de l'ADN, dans sa version la plus récente publiée par l'Organisation des Nations Unies */ ;

"*RID*" signifie le Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses **/.

*/ A la date d'adoption de la présente Convention, document ECE/TRANS/170, Vol. I et II.

**/ A la date d'adoption de la présente Convention, annexe I à l'Appendice B (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (OTIF).

Article 4, paragraphe c)

Lire le paragraphe c) de l'article 4 comme suit :

- "c) aux transports des marchandises dangereuses qui, suivant le mode de transport concerné, remplissent les conditions d'exemption totale ou partielle prévues à la section 1.1.3 de l'annexe A de l'ADR, du RID ou du Règlement annexé à l'ADN;"

Article 16, paragraphe 4

Concerne la version anglaise uniquement.

Article 22, paragraphes 1 et 2

Mettre les dates entre crochets.
