



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2003/10/Add.1
4 août 2004

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-huitième session, 19-21 octobre 2004,
point 9 de l'ordre du jour)

MISE EN ŒUVRE DES CONVENTIONS ET APPLICATION DES RÉOLUTIONS
RELATIVES À LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Note du secrétariat

À sa quarante-septième session, le Groupe de travail avait pris note du document de synthèse résumant les réponses des gouvernements au questionnaire consacré à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) de 1976 (TRANS/SC.3/2003/10), et constaté le peu d'intérêt pour la relance ou la révision du régime de la CVN. Le Groupe de travail a demandé aux gouvernements de consulter les exploitants de services de transport de voyageurs en navigation intérieure pour savoir s'ils seraient favorables à l'instauration d'un régime contractuel international pour le transport de voyageurs et de bagages en navigation intérieure et de communiquer ces renseignements au secrétariat, pour que le Groupe de travail puisse décider, à sa session suivante, s'il devait prendre des mesures dans ce domaine (TRANS/SC.3/161, par. 51).

On trouvera ci-dessous les renseignements complémentaires fournis par plusieurs gouvernements.

BÉLARUS

1. En vertu de l'article premier, la Convention s'applique à tout contrat de transport de voyageurs et de bagages en navigation intérieure lorsqu'il est prévu au contrat que le transport emprunte les eaux d'au moins deux États. En République du Bélarus, le transport de passagers ne s'effectue actuellement que sur des lignes locales ou pour la plaisance, et il n'est donc pas nécessaire au Bélarus d'adhérer à la Convention susmentionnée.

RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA

2. De l'avis des transporteurs du pays, il est possible d'instaurer un régime international de responsabilité contractuelle uniformisé en vue de régler le transport de passagers et de bagages sur les voies navigables intérieures.

UKRAINE

3. L'avis des autorités ukrainiennes compétentes concernant la Convention CVN est présenté ci-dessous sous la forme de réponses au questionnaire de la Section des transports du Comité des transports intérieurs de la CEE (document TRANS/SC.3/2002/9).

Question 1: Quelles sont les raisons pour lesquelles votre pays n'a pas signé/ratifié la Convention et son protocole ou n'y a pas adhéré?

4. Entre 1976 et 1991, dans l'ex-Union soviétique dont l'Ukraine faisait alors partie, les transports internationaux de passagers en navigation intérieure s'effectuaient uniquement sur le Danube. Sur tous les autres fleuves de l'URSS, les transports de passagers n'étaient pas internationaux puisqu'ils avaient lieu sur le territoire d'un seul État. Pour cette raison, la notion même de «transport international» n'apparaissait pas dans le Règlement sur le transport de passagers et de bagages par voie fluviale (Instruction n° 5-R relative aux tarifs).

5. Par ailleurs, la flotte fluviale assurant les services de transport sur le Danube était concentrée au sein de la Compagnie soviétique de navigation du Danube (SDP), qui relevait du Ministère de la marine marchande de l'URSS. Toutes les relations découlant d'opérations de transport de passagers par voie fluviale sur le Danube sur des embarcations de la SDP étaient régies par le Code de la marine marchande de l'URSS et le Règlement sur le transport de passagers, de bagages et bagages à main et sur les services aux passagers dans les ports du Ministère de la marine marchande de l'URSS.

6. C'est pourquoi, il n'était pas nécessaire pour l'Union soviétique de signer la CVN ou d'y adhérer.

7. Après 1991, conformément à la législation ukrainienne, tous les instruments normatifs et juridiques des organes centraux du pouvoir exécutif de l'URSS qui n'avaient pas été officiellement abrogés sont restés en vigueur, notamment l'Instruction n° 5-R relative aux tarifs et le Règlement sur le transport de passagers, de bagages et bagages à main et sur les services aux passagers.

8. Ainsi, étant donné que la quasi-totalité des transports internationaux réguliers de passagers sur les voies navigables intérieures ukrainiennes se font sur le Danube, et que les transports de passagers sur tous les autres fleuves du pays sont d'importance négligeable et peu fréquents, l'Ukraine, comme l'URSS auparavant, ne juge pas nécessaire actuellement de ratifier la CVN ou d'y adhérer.

9. En outre, l'Ukraine est en passe d'approuver un projet de règlement sur le transport de passagers et de bagages par mer **et sur le Danube** sur des embarcations ukrainiennes, qui étend définitivement le régime de responsabilité prévu par la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages au transport de passagers par des bateaux ukrainiens sur le Danube. Le nouveau règlement établira une limite unique de responsabilité pour le transporteur, fixée à 175 000 DTS, en cas de dommages résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, aussi bien pour le transport par mer que sur le Danube.

10. Pour l'Ukraine, la question de la ratification de la CVN ou de l'adhésion à celle-ci ne se posera que lorsqu'elle aura raffermi ses relations économiques, commerciales, culturelles et touristiques avec les pays de la Communauté d'États indépendants (CEI) et mis en place des services réguliers de transport de passagers sur ses voies navigables.

Question 2: Les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 11 sont-elles acceptables, trop basses ou, au contraire, trop élevées? Leur modification serait-elle susceptible de favoriser la ratification de la Convention? Dans l'affirmative, quelles limites faudrait-il fixer pour que votre pays puisse y adhérer plus facilement?

11. La limite de responsabilité établie pour le transporteur dans la CVN, telle que modifiée par le Protocole à la Convention (66 667 DTS), est tout à fait acceptable pour l'Ukraine, d'autant plus que la loi ukrainienne sur les assurances a rendu obligatoires l'assurance individuelle contre les accidents de transport et l'assurance responsabilité civile des exploitants de services de transport par voie navigable.

12. Les limites de responsabilité devraient être relevées plutôt qu'abaissées, car une diminution du niveau de responsabilité des transporteurs se traduit indirectement par un accroissement des risques encourus par les passagers transportés sur les voies navigables intérieures.

13. Il semble souhaitable de modifier la CVN pour porter la limite de responsabilité des exploitants de services de transport par voie navigable au niveau fixé pour les entreprises de transport maritime dans la Convention d'Athènes et son protocole. Cela permettrait non seulement d'harmoniser les régimes de responsabilité des transporteurs maritimes et des transporteurs fluviaux, mais également d'éliminer toute discrimination à l'égard des usagers des transports fluviaux, dont la vie et l'intégrité physique semblent, à en juger par les limites de responsabilité établies par la CVN, avoir une valeur inférieure à celle fixée pour les personnes transportées par la voie maritime.

Question 3: Pouvez-vous donner des informations (chiffrées) quant au montant moyen (exprimé en DTS) des dommages imputables à des accidents liés au transport de passagers et de bagages par voie navigable dans votre pays?

14. Les transports internationaux de passagers sur les voies navigables ukrainiennes susceptibles d'être régis par la CVN sont quasiment inexistantes. Au cours des trois dernières années, les quelques voyages touristiques organisés par voie navigable se sont déroulés sans incident.

15. Nous ne pouvons donc pas fournir d'informations concernant le montant moyen des dommages imputables à des accidents liés au transport de passagers par voie navigable, ou le montant des dommages occasionnés aux biens des passagers.

Question 4: Les limites de responsabilité posent-elles d'autres problèmes?

16. Il est à craindre que de nombreux exploitants de services de transport par voie navigable, notamment ukrainiens, ne soient pas en mesure de dédommager les passagers ayant subi un préjudice si, par une décision de justice, celui-ci était estimé au niveau maximal ou à un niveau proche de celui-ci.

17. Pour cette raison, afin de garantir un régime de responsabilité, les gouvernements des pays ayant ratifié la CVN devraient prendre des mesures législatives nationales obligeant les exploitants de services de transport par voie navigable à souscrire une assurance responsabilité pour l'indemnisation des dommages occasionnés aux passagers. Parallèlement, au titre de l'aide aux petites et moyennes entreprises, il faudrait prévoir dans le secteur du transport par voie navigable des conditions avantageuses pour ce type d'assurance.

18. Une autre mesure tout aussi efficace pour assurer la mise en application du régime de responsabilité convenu pourrait être la création d'une mutuelle de protection et d'indemnisation (Protection and Indemnity Club) couvrant la responsabilité des exploitants de services de transport par voie navigable en cas de décès, de lésions corporelles ou de dommages aux biens des passagers. La création d'une mutuelle unique de ce type à l'échelle de l'Europe permettrait de réduire le montant des primes d'assurance à un niveau tel qu'il permettrait à la quasi-totalité des transporteurs d'en être membres.

Question 5: L'article 2 de la Convention selon lequel le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquels il a recours empêche-t-il votre gouvernement de devenir partie à la Convention?

19. L'article disposant que le transporteur est pleinement responsable des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquels il a recours, si ces préposés et autres personnes agissent dans les limites de leurs attributions, n'est pas un facteur qui empêche l'Ukraine de devenir partie à la Convention puisqu'elle a déjà ratifié la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, dont les articles 3 et 4 contiennent des dispositions analogues.

20. En outre, le Code civil ukrainien établit une responsabilité pleine et entière pour les actes et omissions de représentants agissant dans les limites des pouvoirs qui leur sont délégués.

Question 6: Jugez-vous seulement nécessaire de mettre en place un régime international de responsabilité contractuelle dans le domaine du transport de passagers et de marchandises par voie navigable?

21. L'harmonisation des régimes nationaux de responsabilité des transporteurs cadre pleinement avec les principes fondamentaux de fonctionnement de la Communauté européenne et l'Accord de partenariat et de coopération conclu par l'Ukraine en 1994.

22. L'absence d'harmonisation concernant les limites de responsabilité des transporteurs conduit à des inégalités dans les conditions d'activité des entreprises de transport des différents pays. Les transporteurs battant le pavillon d'un État n'ayant pas établi de limite de responsabilité ou l'ayant fixée à un niveau inférieur à celui qui est prévu par les dispositions de la CVN se trouvent désavantagés.

SUISSE

23. Il ne semble pas nécessaire d'établir un régime international de responsabilité contractuelle dans le domaine du transport de passagers et de bagages par voie navigable. La Suisse n'est donc pas favorable à l'établissement d'un tel régime.
