

NATIONS

UNIES

E



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.8/6
15 juillet 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 REUNION SPECIALE SUR SA TROISIEME SESSION
(7-9 juillet 2003)

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2
Soixante-cinquième session du Comité des transports intérieurs.....	3 - 10
Relation entre la CRTD et d'autres régimes internationaux de responsabilité pour les dommages causés lors du transport de marchandises dangereuses.....	11 - 20

Paragraphes

Principaux obstacles à l'entrée en vigueur de la CRTD	21 - 40
a) Limitations de la responsabilité financière	21 - 32
b) Définition du transporteur (Article 1, 8.)	33 - 34
c) Article 16.....	35 - 37
d) Autres articles de la CRTD qui mériteraient une modification.....	38 - 40
Programme de travail.....	41 - 45
Adoption du rapport et de son annexe	46

* * * * *

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 troisième session du 7 au 9 juillet 2003 sous la présidence de M. Jan E. DE BOER (Pays-Bas). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Fédération de Russie, Pays-Bas, République tchèque et Suisse. Etaient également représentées l'organisation intergouvernementale suivante : la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et les organisations non gouvernementales suivantes : la Conférence européenne des Négociants en combustibles et carburants (CENCC), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Union internationale des transports routiers (IRU).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : TRANS/AC.8/5

2. La Réunion spéciale a adopté l'ordre du jour de sa troisième session tel qu'il figure dans le document TRANS/AC.8/5 avec inversion entre les points 3 et 4 de l'ordre du jour.

SOIXANTE-CINQUIÈME SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Document : ECE/TRANS/152, paras.119-126

3. À sa soixante-cinquième session (18-20 février 2003), le Comité des transports intérieurs a noté la très faible participation aux travaux de la Réunion spéciale d'experts sur la CRTD et que de ce fait les conclusions auxquelles elle avait abouti risquaient de ne pas être suffisamment représentatives pour permettre l'adoption d'une convention révisée par consensus à la prochaine session du Comité.

4. Le Comité a demandé instamment à ses membres d'assurer une meilleure participation aux sessions de la Réunion spéciale d'experts prévues pour 2003. Il a également décidé de demander au Bureau d'examiner les travaux de la Réunion spéciale, de revoir éventuellement son mandat, et de définir le cas échéant de nouvelles directives pour les travaux et les objectifs en 2003.

5. A la demande du Bureau, le secrétariat a envoyé une lettre aux Etats Membres pour leur demander de désigner un point focal pour la Convention CRTD.

6. Le secrétariat dispose des adresses pour les pays suivants : Allemagne, Arménie, Autriche, Fédération de Russie, Finlande, France, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Suisse et Turquie.

7. Le Président de la Réunion spéciale fera rapport au Bureau le 10 juillet 2003 sur l'avancement des travaux.

8. Le représentant de la CCNR a informé la Réunion que son Organisation a chargé son secrétariat de réunir une réunion d'experts des pays intéressés de l'Europe de l'Ouest ainsi que ceux d'Europe centrale et orientale en vue de la poursuite des 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).

9. Le secrétariat de la CCNR a été également chargé de rechercher en accord avec les délégations des Etats concernés, les possibilités et les modalités de l'institution d'un fonds supplémentaire pour l'indemnisation des dommages d'ampleur catastrophique en navigation intérieure.

10. Une première réunion d'experts gouvernementaux -à laquelle sont invitées la CEE/ONU et la Commission du Danube- devra se tenir à Strasbourg du 28 au 30 octobre 2003.

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

Document : TRANS/AC.8/2003/4

11. La Réunion a été informée que la CRTD ne fait pas double emploi avec d'autres instruments internationaux. En effet, pour le ferroviaire, la responsabilité contractuelle relative aux dommages aux passagers ou aux marchandises est régie par 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.

12. Le Protocole de 1999 à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Protocole de Bâle sur la responsabilité) pourrait concerner les trois modes mais il prévoit expressément qu'il ne s'applique pas lorsque la CRTD est en vigueur et applicable aux dommages occasionnés par un incident qui s'est produit sur la même portion d'un mouvement transfrontière.

13. Pour le transport routier, la responsabilité contractuelle est régie par la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) alors que pour le transport par voie de navigation intérieure, il existe plusieurs instruments internationaux:

- Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLNI);
- Convention de Budapest de 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI);
- Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC);

- Protocole de 1992 visant à compléter la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds);
- Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD);
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute).

14. L'on pourrait également citer d'autres instruments internationaux ou projets d'instruments internationaux qui concernent les dommages à l'environnement en général:

- la Convention de Lugano de 1993 sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement (Convention de Lugano); et
- le projet de directive de l'Union européenne concernant la responsabilité environnementale en vue de la prévention et de la réparation des dommages environnementaux. Ce projet prévoit de ne pas faire double emploi avec la CRTD.

15. Parmi tous les instruments cités ci-dessus, seule la CRTD prévoit un régime de responsabilité objective du transporteur associé à une limitation de responsabilité, et elle seule fait obligation au transporteur de souscrire une assurance de responsabilité, avec la possibilité d'une action directe contre l'assureur, pour le transport des dommages causés par le transport des marchandises dangereuses.

16. En se référant au document TRANS/AC.8/2003/4, le représentant de l'IRU a fait observer que la Convention de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire et la Convention de 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, -qui sont en vigueur- prévoient la responsabilité exclusive de l'exploitant d'une installation nucléaire, même dans le cas où l'accident aurait lieu lors du transport.

17. Il a estimé que la Convention CRTD devra adopter la même solution. Il ne serait pas logique que la Convention CRTD (art. 4) ne s'applique pas aux accidents occasionnés lors du transport lorsqu'un exploitant d'une installation nucléaire est établi dans un pays ayant adhéré aux Conventions de 1960 ou de 1963 alors que la Convention CRTD s'applique aux mêmes accidents lors du transport lorsqu'un exploitant d'une installation nucléaire n'est pas établi dans un pays ayant adhéré à la Convention de 1960 ou à celle de 1963.

18. Le représentant de l'IRU a également souligné que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (et le Protocole de 1992) et la Convention sur les hydrocarbures de soutes (Bunkers Convention) de 2001 permettent aux propriétaires des navires de limiter leur responsabilité extra-contractuelle. Selon la première Convention, le propriétaire d'un navire dont la jauge ne dépasse pas 5000 tonnes, peut limiter sa responsabilité jusqu'à 3 000 000 DTS. Et selon la deuxième Convention, le propriétaire d'un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonnes est en droit de limiter sa responsabilité à 333 000 DTS.

19. Selon lui, il conviendrait donc d'aligner la CRTD sur la Convention de 1969 ou sur la Bunkers Convention de 2001. Et pour éviter toute discrimination, le camionneur devrait être autorisé par la CRTD modifiée à réduire proportionnellement sa responsabilité à 27 000 DTS ou à 30 000 DTS, par camion de 44 tonnes ou par wagon.

20. Le représentant de l'IRU a été invité à présenter, pour la prochaine session, un document sur la comparaison des régimes de responsabilité dans les instruments internationaux.

PRINCIPAUX OBSTACLES A L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CRTD

a) Limitations de la responsabilité financière

Document : TRANS/AC.8/2003/1

21. La préoccupation principale qui se dégageait des réponses au questionnaire circulé par le secrétariat (TRANS/WP.15/2001/17, et -/Add.1-.8) était que le niveau des limites de responsabilité était trop élevé et qu'il fallait le réviser à la baisse pour permettre une harmonisation entre les différents pays.

22. Le représentant des Pays-Bas a dit que sa proposition tenait compte des intérêts des victimes comme des transporteurs, ainsi que de la capacité disponible des compagnies d'assurance.

23. Pour le transporteur routier, il est proposé de ramener la responsabilité 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. Ce niveau d'indemnisation serait justifié tant pour les limites de la responsabilité du transporteur par route que pour celles de l'assurance obligatoire couvrant cette responsabilité, étant donné les risques relativement élevés associés aux transports routiers (accident de Los Alfaques).

24. Pour le transporteur ferroviaire, il est proposé de ramener la responsabilité 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. Ce niveau d'indemnisation tiendrait compte des accidents répertoriés ainsi que de la nouvelle situation de libéralisation du secteur et devrait permettre aux nouvelles compagnies privées de supporter les coûts financiers liés à l'assurance.

25. Pour le transporteur par bateau de navigation intérieure, la responsabilité 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.

26. La Réunion a déjà été informée qu'un montant de 10 millions de DTS pourrait facilement être assuré par l'International Group of P&I Clubs; 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 marchandises dangereuses.

27. Le représentant de la CCNR a indiqué que le projet CRDNI ne pouvait pas faire face à une indemnisation d'un dommage de nature catastrophique; c'est pourquoi il est envisagé de créer un fonds d'indemnisation.

28. La représentante du CIT a noté qu'elle réservait sa position concernant les montants d'indemnisation relatifs au transport ferroviaire.

29. Il lui a été demandé de présenter un document pour la prochaine session.

30. Bien que l'on a estimé que les montants d'indemnisation proposés allaient dans la bonne direction, quelques délégations n'étaient pas en mesure de prendre une décision définitive concernant ces montants. Il a été décidé d'adopter l'article 9 en laissant ces montants entre crochets (voir annexe).

31. Le représentant de l'IRU a souligné que le 26 janvier 1982, la justice espagnole a innocenté le transporteur routier de l'accident de Los Alfaques. Par contre, elle a considéré que c'est le chargeur de la marchandise qui était exclusivement responsable de cet accident. Ce jugement confirmerait le bien fondé du souhait des transporteurs terrestres que la responsabilité extra-contractuelle soit canalisée sur les fabricants des marchandises dangereuses.

32. Etant catégoriquement opposé à la canalisation de la responsabilité sur le seul transporteur, le représentant de l'IRU s'est exprimé contre l'idée même de tout montant d'indemnisation par le transporteur.

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

Document : TRANS/AC.8/2003/2

33. L'OTIF et le CIT avaient proposé que la responsabilité civile envers les tiers pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure doit incomber au premier chef à ceux qui maîtrisent économiquement la marchandise; le cas échéant, cette responsabilité doit être celle du producteur de la marchandise qui connaît le mieux ses dangers potentiels.

34. Au cas où le principe de canalisation de la responsabilité sur le transporteur devrait être retenu, l'OTIF et le CIT avaient proposé d'aligner la définition du "transporteur" en ce qui concerne le transport par rail sur celle figurant à l'article 1, paragraphe 8, lettre a) de la CRTD. Cet alignement qui consiste à avoir la même définition du transporteur pour les trois modes a été adopté (voir annexe).

c) **Article 16**

Document : TRANS/AC.8/2003/3

35. Afin d'atténuer les conséquences économiques qu'aurait l'obligation pour le transporteur d'être couvert par une assurance conformément à l'article 13 de la CRTD -notamment pour certains pays en transition-, il a été accepté d'ajouter un nouveau paragraphe 4 à l'article 16 pour autoriser une période de transition pendant laquelle un Etat contractant peut dispenser le transporteur 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 (voir annexe).

36. La longueur de cette durée n'a pas été définitivement décidée; elle a été laissée entre crochets.

37. Le paragraphe 4 actuel de l'article 16 a été supprimé car il ne correspond plus à la nouvelle situation de libéralisation du secteur ferroviaire.

d) **Autres articles de la CRTD qui mériteraient une modification**

Dispositions relatives à la responsabilité (articles 5 à 8)

38. Le représentant de l'IRU a estimé que toutes les dispositions relatives à la responsabilité doivent être revues pour exclure la canalisation de la responsabilité sur le seul transporteur.

39. Cette proposition n'a pas été retenue.

40. Il a été rappelé que les auteurs de la CRTD "préconisèrent vivement un système d'attribution de la responsabilité au transporteur parce qu'il était la personne contrôlant le déplacement des marchandises, la personne que les victimes pourraient le plus aisément identifier et qui pourrait souscrire une assurance annuelle. Il fut soutenu qu'une telle canalisation serait le moyen le plus simple pour assurer l'indemnisation des tiers, tandis que le transporteur serait pour sa part en droit d'intenter une action récursoire contre toute autre personne qui pourrait être tenue pour responsable pour les dommages en vertu de la loi nationale applicable." (ECE/TRANS/84, paragraphe 14)

PROGRAMME DE TRAVAIL

41. La Réunion a demandé au secrétariat de préparer une version consolidée de la CRTD pour la prochaine session qui en fera une dernière lecture avant de la transmettre au Comité des transports intérieurs.

42. Les représentants de l'Allemagne et des Pays-Bas ont exprimé leur préoccupation quant au faible taux de participation des pays aux travaux sur la CRTD.

43. La représentante des Pays-Bas a souhaité que pour la prochaine session les pays puissent communiquer leurs positions définitives concernant les modifications à la CRTD.

44. Le représentant de la CCNR a estimé utile de prévoir une version qui ne contient pas de disposition sur la navigation intérieure au cas où le projet d'une Convention CRDNI serait accepté.

45. La Réunion spéciale a été informée que la date de sa prochaine session a été fixée provisoirement du 3 au 5 novembre 2003 et que le dernier délai pour la présentation de documents officiels est le 22 août 2003.

ADOPTION DU RAPPORT ET DE SON ANNEXE

46. La Réunion spéciale a adopté le rapport de sa troisième session et son annexe.

Annexe

**Modifications à la CRTD adoptées 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

Modifier les paragraphes 2., 8., et 9. comme suit :

"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."

"8. *"Transporteur"* signifie:

la personne qui, au moment de l'événement, dispose de l'emploi du véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses sont transportées ;

la personne au nom de laquelle est immatriculé le véhicule dans un registre public ou, à défaut d'immatriculation, le propriétaire du véhicule est présumé disposer de l'emploi de ce véhicule. Il en est autrement s'il prouve qu'une autre personne dispose de l'emploi du véhicule et s'il révèle l'identité de cette personne ou, s'il n'est pas en mesure de révéler l'identité de cette personne, s'il prouve que celle-ci a pris le contrôle du véhicule sans son consentement et dans des circonstances telles qu'il n'aurait pas pu raisonnablement empêcher cet emploi.

Lorsque le véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses sont chargées est mû par un autre véhicule, la personne qui dispose de l'emploi de cet autre véhicule est présumée être le transporteur."

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

Article 4

Modifier l'alinéa c) comme suit :

"[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'annexe à l'Accord ... (ADR), de la section 1.1.3 du Règlement ... (RID) ou du Règlement annexé à l'Accord ... (ADN).]" (reste inchangé)

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

Supprimer le paragraphe 4 actuel et insérer un nouveau paragraphe 4 comme suit:

- "4. Un Etat contractant peut 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 l'aura signée définitivement ou qui aura déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention."
-