



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2001/17/Add.2  
23 février 2001

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses  
(Soixante-dixième session,  
Genève, 7-11 mai 2001)

**Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours  
du transport de marchandises par route, rail et  
bateaux de navigation intérieure (CRTD)**

Note du secrétariat

Le secrétariat reproduit ci-après les réponses de la République tchèque et des Pays-Bas  
au questionnaire relatif à la CRTD.

\* \* \*

1. Réponse de la République tchèque

Aujourd'hui, la République tchèque œuvre à son admission dans l'Union européenne, d'où la priorité qu'elle accorde à l'harmonisation de ses textes juridiques avec la législation de l'Union européenne. De nouveaux règlements relatifs au transport de marchandises dangereuses sont en cours d'élaboration au sein de l'Union et la République tchèque entend les adopter dans le cadre de ce processus d'harmonisation. C'est sur cette toile de fond que la République tchèque examinera de nouveau l'opportunité de devenir partie contractante à la CRTD.

L'une des raisons pour lesquelles la République tchèque n'est pas devenue partie contractante à la CRTD est qu'une telle adhésion représenterait probablement un lourd fardeau économique, entraînant un renchérissement des importations et une diminution des recettes d'exportation, voire une perte de compétitivité des marchandises exportées. S'agissant des produits (explosifs, notamment) durant le transport desquels de graves dommages peuvent survenir, l'assurance responsabilité civile peut devenir un facteur inhibiteur du commerce international.

En ce qui concerne le régime d'assurance régi par la CRTD, il lui faudra avant tout bénéficier à l'étranger d'une réassurance suffisante et de qualité. Aujourd'hui, certains des dommages auxquels s'applique la CRTD, en particulier ceux causés à l'environnement, ne peuvent pas être assurés au sein de l'Union européenne. Tant que les compagnies de réassurance ne voudront pas participer à ce régime d'assurance au sein de l'Union européenne, elles ne seront pas non plus disposées à traiter avec les compagnies d'assurances tchèques.

Les limites de responsabilité pour les dommages causés en République tchèque sont trop élevées : plus de 1,5 milliard de couronnes tchèques (1 CHF = 23 CZK) pour le transport ferroviaire et routier, et plus de 750 millions de couronnes tchèques pour le transport par voies navigables. Prises individuellement, les compagnies d'assurances n'auront pas les moyens d'assurer un tel montant et elles devraient sans doute constituer un syndicat couvrant les risques. Or, même ce syndicat aurait besoin d'une réassurance à l'étranger.

Pour ce qui est de savoir si la République tchèque deviendra partie à la CRTD, il faudra notamment rassembler des statistiques sur les sinistres et l'expérience acquise à l'étranger. En outre, la valeur nominale d'une police dans le cadre de l'assurance obligatoire visée par la loi sur la circulation routière est de 18 millions de couronnes tchèques en cas de dommage à la santé et de 5 millions de couronnes tchèques dans le cas d'autres dommages. Une réduction du niveau d'assurance serait plus conforme aux intérêts des transporteurs tchèques.

En substance, la responsabilité civile régie par la CRTD est une réalité objective et la possibilité pour un transporteur d'y échapper est plutôt limitée, voire inexistante.

En conclusion, la République tchèque entend participer activement à une révision éventuelle de la CRTD si les positions des États membres de la Commission économique pour l'Europe en laissent apparaître la nécessité.

## 2. Réponse des Pays-Bas

### Question 1

La raison pour laquelle les Pays-Bas n'ont pas adhéré à la CRTD (ci-après dénommée "Convention") a trait au niveau trop élevé des limites de responsabilité fixées dans la Convention, étant donné qu'il est obligatoire de s'assurer pour un montant équivalent. En l'état actuel du marché de l'assurance, une telle couverture est impossible, s'agissant en particulier des bateaux de navigation intérieure et du transport routier.

Aujourd'hui, obtenir une assurance contre les risques dans les transports dépend généralement de la capacité du marché à s'étendre au-delà des frontières. Cette capacité augmentera au fur et à mesure que des pays adhèrent à la Convention, en particulier en raison de l'assurance obligatoire susmentionnée.

### Question 2

Conformément à la réponse à la première question, les limites de responsabilité actuelles sont jugées trop élevées, d'autant plus qu'elles sont assorties d'une assurance obligatoire. La ratification de la Convention par les Pays-Bas serait donc facilitée si on modifiait les limites actuelles et si on adoptait des limites qui soient acceptables au regard de la capacité actuelle du marché de l'assurance. Le niveau approprié de ces limites devrait être déterminé à l'issue de négociations auxquelles devront participer les compagnies d'assurances.

### Question 3

Durant le transport de marchandises dangereuses par route, il n'a été enregistré aucun accident ayant causé des dommages d'un montant excédant 6 250 000 DTS (c'est le montant plafond pour lequel une assurance est obligatoire aux Pays-Bas).

Durant le transport de marchandises par route, on a enregistré deux accidents ayant causé des dommages dont les montants sont respectivement de 700 000 DTS et de 4 millions de DTS. (Le montant maximal de la responsabilité aux Pays-Bas est de 12 millions de DTS pour le transport routier et de 30 millions de DTS pour le transport ferroviaire.)

Pour le transport de marchandises dangereuses par bateaux de navigation intérieure, il y a eu durant l'année civile 2000 trois réclamations de plus de 50 000 DTS, dont le montant le plus élevé était de 125 000 DTS.

### Question 4

De toute évidence, le fait que les limites de responsabilité soient actuellement assorties d'une obligation de s'assurer crée des problèmes. Une solution autre que celle qui est énoncée à la réponse à la deuxième question serait d'abaisser le montant de l'assurance obligatoire (en fonction de la capacité du marché de l'assurance ou des limites de responsabilité), voire d'abolir purement et simplement l'assurance obligatoire. Les Pays-Bas préfèrent la première solution. Au cas où une telle solution se révélerait irréaliste, il faudrait quand même fixer les limites de responsabilité à un niveau acceptable de manière à stimuler le marché de l'assurance.

Il conviendra, de préférence de manière concertée au niveau international, de fixer des limites réalistes moyennant des coûts acceptables. Du point de vue économique, il sera judicieux, en particulier sur le plan financier, d'instituer un régime d'assurance dont les primes sont raisonnables.

Question 5

Conformément aux réponses aux première et deuxième questions, les limites de responsabilité actuelles sont jugées trop élevées vu qu'il est obligatoire de s'assurer à hauteur du même montant. Une telle couverture est actuellement impossible à obtenir sur le marché de l'assurance et un certificat d'assurance obligatoire attestant une telle couverture ne peut donc pas être délivré à hauteur des limites fixées par la Convention.

Question 6

Non.

Pour conclure, les Pays-Bas ont toujours été très favorables à l'institution d'un régime de responsabilité civile uniforme pour les dommages causés durant le transport terrestre de marchandises dangereuses. Aussi apprécient-ils beaucoup les actions que le secrétariat mène actuellement pour savoir pourquoi certains pays n'ont pas adhéré à la Convention et comment celle-ci pourrait être modifiée pour encourager davantage d'adhésions. Il est sincèrement à espérer que ces actions contribueront à l'entrée en vigueur d'un régime international viable de nature à assurer une indemnisation adéquate pour les dommages causés par le transport terrestre de marchandises dangereuses.

-----