



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2001/17/Add.8
13 septembre 2001

FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses
(Soixante et onzième session,
Genève, 5-9 novembre 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)**

Additif 8

Note du secrétariat

Le secrétariat reproduit ci-après la réponse de la Belgique au questionnaire relatif à la CRTD.

GE.01-

1) **Quelles sont les raisons pour lesquelles votre pays n'a pas encore signé/ ratifié, approuvé ou accepté la Convention ou n'y a pas adhéré. Quels sont les principaux obstacles à la prise d'une décision en ce sens ?**

Plusieurs principes de la CRTD posent problème aux intervenants belges.

a) Sur le principe de responsabilité objective

- Sentiment de disposer de systèmes existants qui pourraient indemniser adéquatement, même si basés classiquement sur la faute et sur le principe "pollueur - payeur" en matière d'environnement.
- Conscients toutefois que le principe de responsabilité sans faute, relativement cantonné jusqu'ici au cas des producteurs de certains produits dans le cadre de la protection de l'environnement, est amené à devenir de plus en plus fréquent et assure une simplification dans le cadre de l'indemnisation des tiers.

b) Sur la responsabilité unique du transporteur

- La responsabilité objective qui lui est assignée est déséquilibrée par rapport aux intérêts économiques en présence :
 - D'une part, les producteurs de produits dangereux sont les seuls à connaître le contenu exact.
 - D'autre part, les transporteurs malgré leur haute qualification, n'en deviennent pas pour autant des chimistes et ne contrôlent pas réellement le risque.

Le risque créé par les matières dangereuses se situe dans le cadre d'une activité commerciale. La personne qui a bénéficié de ce risque doit en subir également les conséquences (exemple : approche du transport de produits nucléaires).

- Le chargement conditionne la sécurité du transport lui-même.

Même si la CRTD prévoit que le dommage causé au moment du chargement ou du déchargement sous le seul contrôle de l'expéditeur ou du destinataire (sans un préposé du transporteur) relève de la responsabilité de ceux-ci pour les dommages causés au cours de ce chargement (article 6), elle ne prévoit pas leur co-responsabilité durant le transport dont la sécurité est conditionnée par la qualité du chargement.

- Effets induits d'une responsabilité portée sur le transporteur par exemple, relâchement de certaines mesures de sécurité d'autres acteurs; résultat illusoire des recours du transporteur contre d'autres acteurs, ...
- Il y a lieu de tenir compte également de l'impact de la directive imposant un conseiller de sécurité aux chargeurs et aux transporteurs dans les trois modes (Directive 96/35 CE du 3 juin 1996) .

c) Sur l'idée d'un instrument multimodal

La navigation intérieure émet des réserves estimant que ses spécificités ne sont pas reprises.

La CRTD pose des problèmes d'ordre juridique présentant actuellement des incompatibilités avec l'Acte de Mannheim (Convention pour la navigation du Rhin) et mettant en péril l'unité du régime rhénan suivant qu'un Etat adhérera ou non à la CRTD.

La navigation intérieure estime qu'une convention propre aux transports terrestres du type de la CRTD lui réserverait un traitement discriminatoire entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sur toutes les voies d'eau accessibles simultanément au transport maritime et fluvial.

Or, il faut rappeler à ce propos que des modalités tels que les exemptions de responsabilité, quelques définitions ... de la CRTD se sont partiellement inspirés des modalités du Protocole de 1984 de la CLC (Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) et du projet HNS (projet de Convention internationale de 1996) sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

Mais, comme ces conventions et projet ont sensiblement évolué depuis la rédaction de la CRTD, un réexamen serait sans doute nécessaire pour éviter des distorsions entre les modalités des systèmes mis en place.

Toutefois, le principe de responsabilité unique du transporteur dans la CRTD s'écarte fondamentalement du système de responsabilité repris dans les conventions CLC et HNS. Le problème, d'incohérence qui se poserait pour la navigation intérieure nécessite donc un examen.

- Sur quelques éléments obsolètes de la CRTD, compte tenu de l'évolution notamment de la structure du transport ferroviaire (distinction entre entreprise ferroviaire et gestionnaire de l'infrastructure) et des documents ayant servi de référence (ADR, RID, Protocole de 1992 de la CLC, projet HNS).

2) Les limites de responsabilité relative aux différents modes de transport jugées appropriées sont-elles trop basses ou trop élevées. La ratification serait-elle facilitée si les limites actuelles étaient modifiées ? Dans l'affirmative, à quel niveau devraient-elles être fixées afin de faciliter l'acceptation de la Convention par votre pays ?

La limitation de la responsabilité apparaît trop élevée aux transporteurs, tant pour les décès ou lésions corporelles que les autres créances.

Ceci relève surtout de considérations associées à l'obtention d'une couverture par les assurances, pour un montant de prime raisonnable sur un marché d'assurance très étroit.

Du point de vue des assureurs, les limites de responsabilité dont bénéficie le transporteur restent élevées et ne lui assure donc pas une protection suffisante. Ces montants sont économiquement insupportables pour les petites et moyennes entreprises.

Le choix des auteurs de la CRTD concernant la modalité visant à fixer une limitation par événement cherchait à éviter la distorsion dans la concurrence entre les différents modes de transport (voir page 40, point 85 - ECE/TRANS/84). La perception d'une distorsion entre les trois modes subsiste toutefois :

- un événement dû à un train "vaut" un événement dû à un camion
- un événement dû à un bateau "vaut" moins qu'un événement dû à un train.

3. Pouvez-vous fournir des informations (statistiques) sur le niveau moyen des dommages (en DTS) - pour les différents modes et dans votre pays - causés par les accidents survenus lors du transport de marchandises dangereuses ?

Les assureurs n'ont pu fournir d'information permettant d'apprécier les montants retenus dans la Convention.

L'objectif de la Convention était l'"indemnisation rapide et adéquate".

Si le principe de responsabilité objective en assure le premier volet (indemnisation rapide), on peut estimer que la limitation de la responsabilité (mesure réaliste pourtant) peut entrer en contradiction avec le deuxième volet (indemnisation adéquate).

De plus, l'Unité de compte en DTS, importante comme telle, compte tenu de son caractère commun à d'autres conventions n'est pas une unité reflétant au mieux l'évolution du coût de la vie.

Une démarche qui se limiterait à une révision de la Convention CRTD sur les limites de responsabilité fixées il y a douze ans s'écarterait donc encore plus sensiblement du deuxième volet de l'objectif de la Convention (indemnisation adéquate), si cette révision se fait à la baisse. Cela renvoie donc à une question plus large : sont-ce les montants de la limite de responsabilité (questions 2 à 6) qui ont empêché l'adhésion à la Convention ou d'autres aspects de la Convention ? (cfr question 1).

4. Le processus d'adhésion serait-il facilité par un niveau plus bas d'assurance obligatoire par rapport aux limites de responsabilité, voire même par l'abandon pur et simple de l'obligation de souscrire une assurance ? Dans l'affirmation, quel serait le niveau approprié ?

Le caractère obligatoire de l'assurance, cohérent dans la conception de la CRTD, présente une charge supplémentaire pour le secteur.

Le texte prévoyant la dispense pour une entreprise ferroviaire appartenant à l'Etat donne lieu à une discrimination en faveur du rail (exprimée en son temps par les milieux routiers et de navigation intérieure (page 54, point 117 - ECE/TRANS/84), qui serait certainement confirmée aujourd'hui.

5 & 6. L'obligation de détenir un certificat d'assurance crée-t-elle des difficultés aux assureurs pour (ré)assurer les limites de responsabilité prévues dans la Convention ?

Existe-t-il d'autres préoccupations concernant (le niveau de) la limitation de responsabilité ?

Les assureurs sont très réticents à l'égard de ces (ré)assurances. Ceci, en raison de la combinaison, d'une part, du transfert contractuel du risque (propriétaire, transporteur) et d'autre part, de la responsabilité objective.

* * *

En conclusion, si le montant des plafonds joue certainement un rôle dans la non-ratification par les Etats, il semble que c'est le mécanisme même de la Convention basée sur la responsabilité objective du transporteur qui constitue la pierre angulaire de la non-ratification en imposant au transporteur une responsabilité qui le dépasse et qu'il ne contrôle pas notamment dans la source même de cette responsabilité : le risque chimique.

Il est évident qu'une Convention internationale dans le domaine pourrait apparaître indispensable suite, notamment, à la libéralisation du rail et à la possibilité de circuler sur une infrastructure étrangère; il s'agit en effet, d'éviter toutes les surprises de l'application d'un droit national déterminé.

Si une Convention internationale se justifie, il convient de réexaminer la nécessité d'un approche multimodale en se basant d'une part sur les travaux du groupe Transport combiné sur le système de responsabilité dans les différents modes, et d'autre part, des objections évoquées supra qui ont été émises par la navigation intérieure.
