



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.8/2003/6
22 août 2003

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS ET 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)

(Quatrième session, 3-5 novembre 2003)

**COMPARAISON DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE
DANS LES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX CONCERNANT LE TRANSPORT**

Soumis par l'Union internationale des transports routiers (IRU)

Introduction

1. Lors de sa troisième session, du 7 au 9 juillet 2003, la Réunion spéciale 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 invité l'IRU à présenter, pour la prochaine session, un document sur la comparaison des régimes de responsabilité dans les instruments internationaux.
2. Parmi les instruments internationaux entrés en vigueur, les instruments suivants ont été retenus :
 - la Convention de Strasbourg du 4.11.1988, sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI),

- la Convention internationale du 29.11.1969, sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, modifiée par le Protocole du 27.11.1992,
 - la Convention de Paris du 29.07.1960, sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire,
 - la Convention de Vienne du 21.05.1963, sur la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires,
 - la Convention du 19.11.1976, sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, modifiée par le Protocole du 02.05.1996
3. Parmi les instruments internationaux pas entrés en vigueur, les instruments suivants ont été retenus :
- la Convention internationale du 3.05.1996, sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS)
 - la Convention internationale du 23.03.2001, sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Bunker Convention).
 - 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 (Convention CRTD)
4. L'analyse des différents instruments susmentionnés a pour but d'indiquer les personnes tenues pour responsables des dommages et de comparer les plafonds de leur responsabilité.

Personnes responsables des dommages

5. En ce qui concerne la responsabilité pour les dommages occasionnés lors du transport des marchandises dangereuses:
- les Convention de Strasbourg, Convention du 19.11.76, Convention HNS, Bunker Convention et Convention CRTD retiennent la responsabilité du transporteur (propriétaire du moyen de transport) pour les dommages occasionnés tant par le transporteur que par la marchandise transportée.

Les conventions mentionnées contiennent une lacune importante pénalisant gravement les victimes et les personnes ayant droit à l'indemnisation des dommages. En effet, le principe de la responsabilité canalisé sur le seul transporteur exclut l'application de ces conventions aux accidents survenant, lors des transports multimodaux ou unimodaux, au moment où la marchandise n'est plus sous la garde du premier transporteur, mais n'est pas encore prise en charge par le transporteur suivant;

- les Conventions de Paris et de Vienne retiennent la responsabilité de l'exploitant de l'installation nucléaire pour tout accident nucléaire ayant lieu tant lors du transport que du stockage des substances nucléaires. Ces conventions ne contiennent pas la lacune mentionnée ci-dessus;
- la Convention du 4.11.1969, modifiée par le Protocole du 27.11.1992, reconnaît la responsabilité de l'auteur du dommage. Par conséquent, le transporteur maritime (propriétaire d'un navire) n'est responsable que des dommages causés par le navire.

Cette Convention est basée sur le principe, très proche des traditions juridiques des pays de la CEE-ONU, selon lequel chacun est responsable de ses propres actions ou omissions.

Plafonds de la responsabilité

6. Les moyens de transport ne sont pas identiques. Par exemple, un navire de 10.000 tonnes ne pouvant pas être comparé à un véhicule routier de 44 tonnes, toute comparaison doit être pondérée et il faut tenir compte du volume et de la charge utiles des moyens de transport.
7. Selon la Convention de Strasbourg, la responsabilité du transporteur fluvial, par événement impliquant un bateau affecté au transport de marchandises, s'élève à 200 DTS par tonne de port en lourd du bateau majoré de 700 DTS pour chaque kW de la puissance de la machine de propulsion. Toutefois, la limite totale de responsabilité ne peut pas être inférieure à 300.000 DTS.

Comparativement, la responsabilité du transporteur routier, par événement impliquant un véhicule routier avec charge utile de 30 tonnes et de 300 kW, devra s'élever, au maximum, à 216.000 DTS.

8. Selon la Convention du 29.11.1969, modifiée par le Protocole du 27.11.1992, le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité à un montant total de 3.000.000 DTS pour un navire dont la capacité ne dépasse pas 5000 tonneaux. Vu qu'un tonneau de jauge ^{1/} = 2,831 m³, sa responsabilité s'élève à 3.000.000.DTS pour un navire dont la capacité ne dépasse pas 14.155 m³ (5000 x 2,831 m³).

Proportionnellement, la responsabilité du transporteur routier, par événement, impliquant une grande semi-remorque (hauteur 3m, largeur 2,30m, longueur 13,50m, capacité: 90m³) ne devra pas dépasser 19.000 DTS.

9. Selon la Convention HNS, le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité à un montant de 10.000.000 DTS pour un navire dont la capacité ne dépasse pas 2000 tonneaux (5662 m³).

^{1/} *Transports maritimes, Termes techniques, juridiques et commerciaux, Nations Unies, New York 1992, p. 267*

Proportionnellement, la responsabilité du transporteur routier, par événement, impliquant une grande semi-remorque (capacité 90 m³) ne devra pas dépasser 159.000 DTS.

10. Selon la Convention du 19.11.1976, modifiée par le Protocole du 2.05.1996, le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité à un montant total de 3.000.000 DTS pour un navire dont la capacité ne dépasse pas 2000 tonneaux (5662 m³).

Proportionnellement, la responsabilité du transporteur routier, par événement, impliquant une grande semi-remorque (capacité 90 m³) ne devra pas dépasser 48.000 DTS.

11. Selon la Bunker Convention, le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Les limites sont donc les mêmes que celles mentionnées sous le point 10 ci-dessus.

Proportionnellement, la responsabilité du transporteur routier, par événement, impliquant une grande semi-remorque (capacité 90 m³) ne devra pas dépasser 48.000 DTS.

Conclusions

12. Les limites maximales de la responsabilité résultant des différentes conventions sont disparates.

Adaptées proportionnellement aux véhicules routiers, elles devraient s'élever à :

- 19.000 DTS si l'on tient compte de la Convention du 29.11.1969, modifiée par le Protocole du 27.11.1992,
- 48.000 DTS si l'on tient compte de la Convention du 19.11.1976, modifiée par le Protocole du 2.05.1996,
- 48.000 DTS si l'on tient compte de la Bunker Convention du 23.03.2001,
- 159.000 DTS si l'on tient compte de la Convention HNS,
- 216.000 DTS si l'on tient compte de la Convention de Strasbourg.

13. Par rapport aux limites, même les plus élevées, mentionnées sous le point 12, ci-dessus, la limite proposée par la délégation néerlandaise pour la Convention CRTD qui s'élève à 12.000.000 DTS par véhicule routier (doc. TRANS/AC.8/2003/1) apparaît totalement fantaisiste.

14. A cette occasion, il n'est jamais inutile de répéter que la Convention CRTD est, sous tous les rapports, un instrument démesuré. Elle est à la fois superflue et dangereuse. Elle ne donne que les apparences de la sécurité et de la facilité. Elle bouleverse inutilement des traditions juridiques auxquelles on ne peut vraiment rien reprocher.
