



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2001/17/Add.4
20 juillet 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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 dangereuses par route, rail et bateaux
de navigation intérieure (CRTD)**

Note du secrétariat

Le secrétariat reproduit ci-dessous les réponses de la Finlande et de la Lituanie au questionnaire relatif à la CRTD.

* * *

La Lituanie souhaiterait adhérer au projet du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU d'établir une responsabilité pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses, et d'assurer une indemnisation en cas de dommage. Cependant, la Lituanie signera 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) au cas où celle-ci serait révisée et modifiée.

La Lituanie approuve le désir du Comité des transports intérieurs de connaître les raisons pour lesquelles les États membres ne sont pas encore devenus parties contractantes à la CRTD.

- 1) Quelles sont les raisons pour lesquelles votre pays n'a pas encore signifié/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?

Finlande

La Finlande a participé, dans le cadre du Comité des transports intérieurs, à la rédaction de la CRTD à la fin des années 80. À l'époque de son ouverture à la signature, la Convention représentait un compromis acceptable pour la Finlande. La principale raison pour laquelle la Finlande n'a ni signé ni ratifié la Convention au début des années 90 n'était pas liée à des problèmes de fond, mais plutôt au fait que cet instrument n'avait pas obtenu l'appui d'autres États.

La position de la Finlande en ce qui concerne le contenu matériel de la Convention n'a pas été réévaluée depuis le début des années 90. Si elle devait l'être aujourd'hui, de nouvelles préoccupations seraient susceptibles d'apparaître compte tenu des changements enregistrés ces 10 dernières années par les entreprises de transport et d'assurance. Mais il est peu probable que ces préoccupations constitueraient un obstacle insurmontable à la ratification au cas où un grand nombre d'autres États européens en feraient de même.

Lituanie

La Lituanie n'a pas signé la Convention pour plusieurs raisons. Tout d'abord, et c'est la raison essentielle, les limites de responsabilité établies aux paragraphes 1 et 2 de l'article 9 sont trop élevées. Ensuite, la certification supplémentaire prévue à l'article 14 accroîtra les frais des transporteurs et favorisera l'augmentation des frais de transport.

- 2) Les limites de responsabilité relatives aux différents modes de transport jugées appropriées sont-elles trop basses ou trop élevées? La ratification sera-t-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?

Finlande

Voir la réponse à la question n° 1 ci-dessus.

Lituanie

La Lituanie estime que les limites de responsabilité sont trop élevées. Par exemple, la nouvelle loi qui rend obligatoire l'assurance responsabilité civile pour les propriétaires et les conducteurs de moyens de transport, et qui est entrée en vigueur le 14 juin 2001, fixe le montant de l'assurance obligatoire pour une personne à 8 000 dollars É.-U. environ, et établit le même montant pour les biens.

La Lituanie estime que les limites de responsabilité en cas de décès ou de préjudice personnel devraient être les mêmes dans tous les modes de transport. Par ailleurs, elle considère que les limites de responsabilité pour d'autres sinistres devraient être définies séparément pour chaque mode de transport, étant donné que les quantités de marchandises dangereuses transportées par chaque mode de transport sont différentes, et que le préjudice subi par les personnes, l'environnement et les biens en cas d'accident est également différent.

- 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?

Finlande

Le nombre d'accidents de ce type qui se sont produits en Finlande ces dernières années est si faible qu'aucune conclusion pertinente sur le plan statistique ne peut en être tirée.

Lituanie

Il n'existe pas de données particulières concernant les quantités de marchandises dangereuses transportées par des modes de transport distincts, ni les dommages causés par des accidents.

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

Finlande

Il n'est pas possible d'indiquer quel effet aurait sur la position finlandaise l'assouplissement de la disposition en matière d'assurance obligatoire (voir la réponse à la question n° 1 ci-dessus).

Il convient toutefois de préciser que l'exigence d'assurance obligatoire est l'un des éléments essentiels du régime conventionnel actuel, et qu'elle a en tant que tel des répercussions politiques de plus grande ampleur. D'une part, le maintien de l'exigence d'assurance obligatoire jusqu'à des limites de responsabilité aurait très probablement pour conséquence que les petits transporteurs ne pourraient pas obtenir de garantie d'assurance, du moins pas pour une prime d'un montant raisonnable. Une telle évolution pourrait, dans une certaine mesure, diminuer les risques liés au transport de marchandises dangereuses et, par conséquent, améliorer la protection de l'environnement. D'autre part, de nombreux éléments militent en faveur d'une assurance obligatoire plus souple qui n'entraverait pas autant l'environnement commercial.

- 5) 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?

Finlande

Aucune difficulté de ce type n'a été observée.

Lituanie

Un niveau plus bas de limites de responsabilité dans le cadre d'une assurance non obligatoire faciliterait le processus d'adhésion.

Lituanie

Selon une estimation préliminaire de la situation, aucune difficulté n'est envisagée.

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

Finlande

-

Lituanie

Les relations entre la CRTD et d'autres conventions internationales, qui fixent les limites de responsabilité (annexe au COTIF - CUI), devraient être définies et établies.
