



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.8/2003/1
25 avril 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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)

(Troisième session, Genève, 7-9 juillet 2003)

LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ FINANCIÈRE

Note transmise par le Gouvernement néerlandais

1. Introduction

1.1 À sa dernière session, la Réunion spéciale a examiné le projet d'amendement à l'article 9 de la CRTD, qui figure à l'annexe 2 du document TRANS/AC.8/2. Afin d'apporter de plus amples informations sur les montants de l'assurance de responsabilité et de l'assurance obligatoire, la délégation néerlandaise a accepté d'établir un document de référence pour la présente session.

1.2 Les propositions ci-après sont le résultat d'une analyse complémentaire des montants qui seront effectivement nécessaires au regard des créances pertinentes passées, lesquels peuvent être distincts pour chaque mode de transport. Il a donc été dûment tenu compte des intérêts des victimes comme des transporteurs, ainsi que de la capacité disponible des compagnies d'assurance.

1.3 Afin que l'on dispose de données de référence, les limites actuelles de la CRTD sont indiquées au regard des chiffres proposés à l'annexe 2 du document TRANS/AC.8/2. Les Pays-Bas ont donc examiné plus avant les raisons pour lesquelles ces chiffres pouvaient être différents pour chaque mode de transport.

2. Route

2.1. Il est proposé de ramener la responsabilité du transporteur routier 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 (le total actuel de 20 millions de DTS étant ramené à 12 millions de DTS).

2.2. Cette réduction proposée peut être justifiée tant au regard des créances passées dans le secteur des transports routiers, où elles ont atteint des niveaux d'indemnisation dépassant les montants prévus par les plans d'assurance obligatoires, jusqu'à 6 250 000 DTS, il y a plus de 10 ans dans certains cas, qu'en ce qui concerne la correction pour inflation au cours de ces années écoulées, soit 25 à 30 %.

2.3. Étant donné les risques relativement élevés associés aux transports routiers (incident de Los Alfagues), un niveau total de 12 millions de DTS semble justifié, tant pour les limites de la responsabilité du transporteur par route que celles de l'assurance obligatoire couvrant cette responsabilité. Il serait ainsi créé un système d'indemnisation rapide et adéquat des dommages subis par des victimes d'incidents causés par des marchandises dangereuses lors d'un transport routier.

3. Navigation intérieure

3.1. La responsabilité du transporteur par bateau de navigation intérieure 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 (le total actuel de 15 millions de DTS étant ramené à 7 millions de DTS).

3.2. Cette réduction est présentée tant au regard des créances passées dans le secteur de la navigation intérieure où, selon le questionnaire, la demande d'indemnisation la plus élevée déposée s'est élevée à 125 000 DTS (TRANS/AC.8/2, par. 24), qu'en ce qui concerne la capacité disponible actuelle du marché de l'assurance.

3.3. Il a été indiqué qu'un montant de 10 millions de DTS pourrait aisément être assuré par l'International Group of P&I Clubs, alors que cela pourrait poser un peu plus de difficultés dans le cas des assurances classiques ou régulières pour lesquelles le plafond équivaut approximativement à 10 millions de deutsche mark (DM). 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 substances dangereuses et nocives (TRANS/AC.8/2, par. 19 et 20).

3.4. La proposition visant à ramener le niveau de responsabilité et d'assurance obligatoire pour la navigation intérieure à un total de 7 millions de DTS vise à tenir compte des préoccupations relatives tant aux victimes qu'à la capacité des assurances, tout en tenant compte du niveau relativement faible des limites en vigueur en matière de responsabilité du transporteur par bateau de navigation intérieure, dont le montant maximum est aujourd'hui de 1,5 million de DTS.

4. Rail

4.1. Il est proposé de ramener la responsabilité du transporteur par rail 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 (le total actuel de 30 millions de DTS étant ramené à 20 millions de DTS).

4.2. Les accidents répertoriés auraient causé dans le secteur ferroviaire des dommages atteignant jusqu'à 4 millions de DTS, ce qui témoigne des risques relativement élevés liés à ce mode de transport. En outre, le niveau proposé tient compte de la nouvelle situation de libéralisation dans le secteur ferroviaire et devrait permettre aux nouvelles compagnies privées de supporter les coûts financiers liés aux arrangements que l'on sait être disponibles sur le marché de l'assurance à concurrence de 20 millions de DTS.

4.3 En conséquence, il est proposé de fixer la limite de responsabilité et celle de l'assurance obligatoire, pour les victimes également, à un niveau approprié de 20 millions de DTS.

5. Mesure à prendre

La Réunion spéciale est invitée à prendre note des informations fournies dans le présent document lorsqu'elle examinera les montants de l'assurance de responsabilité et de l'assurance obligatoire proposés à l'annexe 2 du document TRANS/AC.8/2.
