

UNIDROIT 1986
Etude LV – Doc. 80
(Original : anglais)

Unidroit

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

RAPPORT EXPLICATIF

SUR LE PROJET D'ARTICLES D'UNE CONVENTION
SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES CAUSES
AU COURS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES
PAR ROUTE, RAIL ET BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

préparé par le Secrétariat d'Unidroit

• •
• •
Rome, novembre 1986

RAPPORT EXPLICATIF

sur le

PROJET D'ARTICLES D'UNE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES CAUSES AU COURS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE, RAIL ET BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

préparé par Malcolm EVANS, Secrétaire Général d'Unidroit

I

HISTORIQUE DU PROJET D'ARTICLES

1. — L'origine des travaux sur le projet de Convention au sein d'Unidroit remonte à 1972, lorsque le Gouvernement des Pays-Bas demanda que soit inclus dans le programme de travail de l'Institut un sujet concernant la possibilité de préparer une convention internationale traitant de la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de substances hasardeuses. Ce sujet fut donc inscrit en 1974 au programme de travail (1) pour la période triennale 1975 à 1977 mais sans priorité, eu égard d'une part au fait que le programme était déjà surchargé et d'autre part à une initiative parallèle du Gouvernement des Pays-Bas au sein de la Commission économique pour l'Europe (CEE/ONU) qui a conduit à la transmission aux Etats membres de cette organisation d'un questionnaire concernant un certain nombre d'aspects des règles juridiques relatives à la responsabilité civile des dommages causés au cours du transport par route de substances présentant des risques (2).

2. — Les résultats de cette enquête furent analysés par le Gouvernement des Pays-Bas (3) et soumis en 1974 au Groupe de travail des transports routiers du Comité des transports intérieurs de la CEE. Cet organe nota qu'alors que le document préparé par le Gouvernement des Pays-Bas ne s'occupait que du transport par route de substances présentant des risques, il existait des problèmes analogues pour d'autres modes de transport et il fut décidé que le document devrait également être transmis aux membres des Groupes de travail des transports par chemin de fer et des transports par voie navigable, respectivement. Cette mesure n'entraîna ce-

(1) Rapport sur la 53ème session du Conseil de Direction, p. 21.

(2) Document CEE, TRANS/SC1/R.18, Annexe.

(3) Document CEE, TRANS/SC1/R.18.

pendant pas d'approche multimodale et, à sa 35^{ème} session tenue en février 1976, le Comité des transports intérieurs décida de demander à Unidroit d'effectuer une étude préliminaire sur la possibilité de préparer un projet de convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés à l'occasion du transport par route de substances présentant des risques qui "aurait pour objet de prévoir une application internationale uniforme du principe de la responsabilité civile (limitée ou non) du transporteur et éventuellement les procédures appropriées pour l'obtention de dédommagements" (4).

3. — Cette demande fut communiquée au Secrétaire Général d'Unidroit par le Secrétaire Exécutif de la Commission économique pour l'Europe par lettre en date du 26 avril 1976 et, suite aux discussions préliminaires du Conseil de Direction de l'Institut sur la question, le Secrétariat chargea en 1978 un expert consultant, le Dr. Donald Hill de la Queen's University, Belfast, de préparer une étude sur ce sujet, mais son décès prématuré en mars 1979 empêcha la présentation de l'étude au Conseil de Direction à sa 58^{ème} session en septembre 1979, comme cela avait été prévu à l'origine. Dans ces conditions, le Conseil décida que l'étude serait réalisée directement par le Secrétariat d'Unidroit et son domaine fut étendu, conformément aux vœux exprimés par les Gouvernements de la France et des Pays-Bas, pour couvrir les dommages causés au cours du transport de substances hasardeuses par chemin de fer et par voies navigables intérieures (5).

4. — Conformément à la décision prise par le Conseil de Direction à sa 59^{ème} session en mai 1980 (6), l'étude fut soumise à l'examen d'un comité d'experts gouvernementaux qui se réunit à Rome du 16 au 19 mars 1981 sous la présidence de M. Robert Cleton (Pays-Bas). Malgré les réserves exprimées par certains représentants gouvernementaux et par certains observateurs d'organisations professionnelles qui doutaient qu'il y eût des motifs suffisants pour préparer un instrument international en la matière, une large majorité de délégations gouvernementales estima que les travaux du comité devaient continuer. A leur avis, les risques liés au transport terrestre de substances hasardeuses suffisaient à démontrer le besoin d'une tentative d'unification du droit régissant la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages causés au cours de ces transports. Certes, il y avait des problèmes complexes à résoudre et il ne fallait pas sous-estimer les difficultés, mais ils estimaient que ce ne serait qu'en poursuivant la discussion et l'analyse de ces problèmes que l'on pourrait déterminer s'il était possible de préparer une convention dans ce domaine et d'évaluer les chances qu'un tel instrument soit accepté par

(4) Documents CEE, TRANS 18, paragraphe 90 et TRANS/SC1/284, paragraphes 64 et 65.

(5) Rapport sur la 58^{ème} session du Conseil de Direction, p. 48.

(6) Rapport sur la 59^{ème} session du Conseil de Direction, p. 52.

les Gouvernements. Dans ces conditions, le comité décida qu'il reprendrait l'examen de ce sujet à une deuxième session si le Conseil de Direction d'Unidroit donnait l'autorisation de tenir une telle réunion (7), et le président accepta de préparer pour ladite session un avant-projet d'articles qui indiqueraient le cas échéant des solutions alternatives, étant clairement entendu toutefois que le contenu de ces articles devait viser à centrer l'attention sur les domaines soulevant des problèmes et non à clore la discussion sur des points particuliers.

5. — Ce projet d'articles fut discuté et révisé lors de six autres sessions du Comité d'experts gouvernementaux chargé d'élaborer des règles uniformes sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages causés au cours du transport terrestre de substances dangereuses (8), ci-après dénommé "le comité". En tout, des représentants de trente-six Etats membres d'Unidroit, de quatre Etats non-membres, de huit organisations intergouvernementales, de douze organisations internationales non-gouvernementales et de quatre associations professionnelles nationales participèrent aux travaux du comité (9) lequel, à la clôture de sa septième session, approuva le texte du projet d'articles d'une Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (10).

6. — Suite à une demande du Secrétaire Exécutif de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, le Conseil de Direction d'Unidroit autorisa le Secrétariat à remettre à cette organisation le texte du projet d'articles pour sa mise au point.

(7) Cette autorisation fut donnée par le Conseil de Direction à sa 60^{ème} session en avril 1981; voir p. 24 du rapport sur la session.

(8) Les rapports sur les sessions sont contenus dans les documents suivants: 2^{ème} session (1^{er} au 4 février 1982) — Etude LV — Doc. 15; 3^{ème} session (18 au 22 octobre 1982) — Etude LV — Doc. 27; 4^{ème} session (21 au 25 mars 1983) — Etude LV — Doc. 37; 5^{ème} session (3 au 7 octobre 1983) — Etude LV — Doc. 45; 6^{ème} session (22 au 26 octobre 1984) — Etude LV — Doc. 58; 7^{ème} session (21 au 29 mai 1986) — Etude LV — Doc. 79. — En outre, un groupe de travail informel d'experts techniques et d'experts juridiques se réunit du 7 au 9 mars 1984 — (Etude LV — Doc. 49) et une réunion commune spéciale d'experts du Comité des transports intérieurs et d'experts d'Unidroit fut convoquée par la Commission économique pour l'Europe à Genève du 19 au 21 novembre 1985 (Etude LV — Doc. 64).

(9) Pour la liste complète des participants, voir l'ANNEXE III.

(10) Pour le texte, voir l'ANNEXE I.

II

REMARQUES GENERALES

1. *La nécessité d'une convention internationale*

7. — Au début de son étude sur la possibilité de préparer une convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages causés au cours du transport terrestre de substances hasardeuses (11), le Secrétariat d'Unité exprimait l'avis qu'avant d'entreprendre une telle tâche, il faudrait examiner dans quelle mesure il existait un besoin véritable d'un instrument de ce type et à cette fin il indiquait que certaines hypothèses de base devraient recevoir confirmation, à savoir :

- i) que l'augmentation du transport de marchandises dangereuses (12) crée un risque nouveau et toujours accru de dommages corporels, et de dommages aux biens et à l'environnement;
- ii) que les dommages sur une échelle aussi massive que ceux qui ont été causés dans la catastrophe de Los Alfaquès en juillet 1978 risquent de se reproduire dans l'avenir même si les précautions les plus rigoureuses sont prises;
- iii) que les mécanismes existant actuellement dans la plupart des Etats pour traiter les réclamations issues de dommages d'ampleur aussi massive ne sont pas en mesure d'assurer une indemnisation adéquate des victimes, et
- iv) qu'un éventuel instrument international visant à garantir l'indemnisation des victimes fonctionnerait effectivement et qu'il serait possible de faire face à la charge financière qu'il imposerait (13).

Le Secrétariat suggérait par ailleurs que si l'on pouvait à raison réfuter l'une quelconque de ces hypothèses, alors les arguments en faveur de l'élaboration d'un instrument international sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages causés au cours du transport terrestre de marchandises dangereuses perdraient beaucoup de leur poids.

8. — Dans ces conditions, le comité se pencha au début de sa première session sur la nécessité d'une convention internationale dans ce domaine, et examina en-

(11) Au cours des travaux du comité, il fut décidé de remplacer les mots "substances hasardeuses" par "marchandises dangereuses".

(12) Cf. UN/DOC.A/Conf.89/C.A. du 20 mars 1978 dans lequel il est dit que 50% de l'ensemble des marchandises transportées dans le monde entier doivent être considérées comme dangereuses.

(13) Etude LV — Doc. I, pp. 4 et 5.

semble les hypothèses i) et ii). Selon un avis exprimé, aucune d'elles n'était fondée car s'il était vrai que l'on produisait et que l'on transportait de nouvelles substances, le transport de marchandises dangereuses par route et par chemin de fer ne constituait pas un risque nouveau. On transportait de telles marchandises depuis le siècle dernier et un certain nombre de pays disposaient d'une législation en matière d'explosifs et de produits pétroliers depuis de nombreuses années. Il était important de garder à l'esprit que le risque que des dommages soient causés du fait de l'augmentation du transport de marchandises dangereuses était contrebalancé par l'introduction de règles de sécurité strictes, et le faible nombre d'accidents où était en cause ce type de transport ne donnait pas à penser que le public en général était exposé à de nouveaux risques, de proportions telles que serait justifiée une convention internationale en la matière. L'accident de Los Alfaquès avait résulté d'un concours de circonstances tragiques et il n'y avait pas de motif de croire qu'un désastre similaire aurait des probabilités de se reproduire. D'ailleurs, il fut suggéré que si une étude statistique était entreprise, les résultats montreraient sans doute que la plupart des accidents les plus graves sur les réseaux de circulation terrestre étaient sans lien avec des marchandises dangereuses. Des accidents mettant en cause de telles marchandises se produisaient, il est vrai, de temps à autre, mais dans chaque cas on en tirait les leçons et la probabilité que des événements de ce type se reproduisent, se trouvait réduite.

9. — Une large majorité de représentants gouvernementaux ne put cependant pas partager un point de vue aussi optimiste et rappela que de nombreux événements dans lesquels était en cause le transport de marchandises dangereuses s'étaient produits sur le territoire de leurs pays, et que dans plusieurs cas ce n'avait été que par chance, par exemple parce que l'accident avait eu lieu en dehors de zones urbaines, que les dommages n'avaient pas été plus étendus. Il fut également indiqué que le récent processus d'industrialisation rapide et l'essor de l'industrie chimique avaient entraîné un besoin toujours accru de transporter des substances très instables depuis leur lieu de production à celui de leur utilisation, et ce développement, joint à la croissance de grandes agglomérations urbaines, devait être considéré comme créant un risque nouveau. Il fut soutenu qu'un accident tel que celui qui avait eu lieu à Los Alfaquès aurait d'ailleurs eu beaucoup moins de probabilités de se produire cinquante ans plus tôt, non seulement en raison de la rareté des transports de marchandises dangereuses à l'époque, mais aussi parce que la deuxième cause qui avait contribué au désastre, la proximité d'un camping où se trouvaient des centaines de touristes, était elle-même un phénomène de la société moderne. Il n'était donc pas légitime de supposer que des facteurs de hasard continueraient à opérer de telle façon à rendre probable que les précautions rigoureuses prises pour le transport de marchandises dangereuses empêcheraient une réédition de l'accident de Los Alfaquès et, en conséquence, la majorité du comité estima que les hypothèses i) et ii) pouvaient être acceptées.

10. — En ce qui concernait l'hypothèse iii), le comité nota que tant l'enquête néerlandaise que l'étude du Secrétariat avaient relevé que dans les législations nationales, les textes traitant spécifiquement de la responsabilité pour les dommages causés par le transport de marchandises dangereuses étaient fragmentaires. Pour l'essentiel en conséquence, les dommages étaient indemnisés dans chaque pays selon les règles générales de la responsabilité extra-contractuelle qui variaient considérablement, certains Etats appliquant un régime de responsabilité objective plus ou moins atténué, tandis que dans d'autres Etats, la responsabilité reposait sur la faute prouvée par la victime ou sur la théorie de la présomption de faute. A l'exception de la circulation routière, le transporteur terrestre de marchandises dangereuses n'était habituellement pas tenu à l'assurance obligatoire et, là encore, seul un petit nombre de législations disposaient de règles spéciales régissant l'assurance pour le transport de telles marchandises.

11. — A ce propos, un représentant gouvernemental, dans le pays duquel le droit abordait la question en se fondant sur la responsabilité pour faute, déclara que ce système fonctionnait de façon satisfaisante et qu'il n'avait pas entendu de suggestions selon lesquelles les mécanismes actuels pour l'indemnisation des victimes étaient jugés insuffisants. Les deux questions principales qui se posaient semblaient donc être l'adéquation des règles de compétence — et, là encore, il n'avait pas noté de mécontentement quant à la situation actuelle — et l'exigence de l'assurance obligatoire. Si le problème se résumait donc à celui de l'assurance obligatoire, il convenait de faire une enquête exhaustive sur les systèmes qui existaient déjà en matière de transport de marchandises dangereuses et sur la capacité du marché de l'assurance. Ce ne serait que lorsque ces informations auraient été obtenues qu'il pourrait y avoir une discussion valable des aspects du problème qui concernaient l'assurance. Il fut également indiqué que pour que les assureurs soient en mesure d'évaluer les conséquences que pourrait avoir tout changement dans les régimes de responsabilité ou dans les systèmes d'assurance existants, il serait nécessaire de préciser la notion de "dommage d'ampleur massive" et qu'il serait aussi essentiel d'avoir quelque idée des plafonds d'indemnisation auxquels le comité pensait pour chaque événement. Il fut ajouté que des renseignements pris auprès de grands producteurs de produits chimiques en Europe occidentale quant à leur pratique courante en matière d'assurance avaient révélé qu'ils étaient dans tous les cas couverts contre les dommages aux tiers découlant de la nature du produit transporté et bien que la pratique variât d'un pays à un autre, il semblait jusqu'à présent qu'il y avait un mécanisme convenable permettant une indemnisation suffisante.

12. — Plusieurs représentants gouvernementaux déclarèrent qu'ils n'étaient pas convaincus que le droit actuellement en vigueur dans leurs propres pays était adé-

quat pour traiter les cas où des dommages considérables seraient causés au cours du transport de marchandises dangereuses. En particulier, on suggéra qu'un régime de responsabilité objective serait plus approprié en la matière qu'un régime basé sur la notion de faute et que les efforts pour atteindre l'uniformité au niveau international à l'égard de questions telles que la personne à tenir pour responsable et le régime de responsabilité à appliquer seraient de la plus haute importance si l'on estimait nécessaire ou souhaitable d'introduire un système généralisé d'assurance obligatoire qui fonctionnerait de la façon la plus économique possible. Quant à la question de savoir ce que l'on entendait par les termes "dommages d'ampleur massive" qui étaient visés dans l'hypothèse iii), l'on peut rappeler que cette expression est née dans le cadre des travaux de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), maintenant Organisation maritime internationale (OMI), sur le projet d'articles d'une Convention sur la responsabilité et l'indemnisation dans le contexte du transport par mer de substances nocives ou dangereuses (ci-après dénommé "projet HNS") et que bien qu'elle n'ait pas de connotation précise, l'on avait visé en l'employant à propos du projet HNS, des dommages dépassant de beaucoup les limites fixées par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (ci-après dénommée "Convention LLMC"). Ce que l'on cherchait, c'était à traduire l'idée que certaines substances ayant des propriétés inhérentes dangereuses pourraient causer des dommages d'une gravité exceptionnelle du fait de leur explosion ou incendie, ou par pollution, dont on ne s'attendrait pas normalement à ce qu'ils se produisent si l'accident à l'origine du dommage impliquait un véhicule ou un bateau transportant des substances qui n'avaient pas de telles caractéristiques inhérentes dangereuses. Encore une fois, un accident de la route "normal" pouvait donner lieu à de graves lésions ou dommages aux biens, mais le nombre des morts à Los Alfaquès par exemple aurait difficilement atteint la centaine si une automobile particulière avait quitté la route et était venue s'écraser dans le camping. Le but principal qu'une convention établisse un régime spécial de responsabilité pour les dommages causés au cours du transport terrestre de marchandises dangereuses, serait donc d'assurer un système adéquat d'indemnisation des victimes.

13. — En conséquence, dès le début des travaux du comité, une importante majorité de délégations gouvernementales estima qu'il existait des motifs objectifs de croire qu'une convention internationale dont le but premier serait de garantir une réparation adéquate aux victimes de dommages causés au cours du transport terrestre de substances dangereuses, était souhaitable. Les questions soulevées dans l'hypothèse iv) de savoir si une telle convention pourrait fonctionner effectivement et s'il serait possible de faire face à la charge financière qu'elle imposerait furent jugées appeler un examen ultérieur à la lumière du contenu de l'instrument, notamment concernant les principaux problèmes de responsabilité et d'assurance.

Bien que le comité n'eût pas résolu certaines questions importantes comme les montants de limitation à adopter et le mode pour calculer ces montants, la première étant traditionnellement réservée pour le stade final des négociations, le sentiment de la plupart des délégations à l'issue de la septième et dernière session du comité était que le projet de règles qui avait été adopté constituait une bonne base pour l'élaboration d'un instrument utile, qui pourrait fonctionner de façon satisfaisante dans la pratique.

2. *Idées directrices et structure du projet de Convention*

14. — Bien que la troisième partie du présent rapport explicatif contienne un commentaire détaillé du projet d'articles, il peut être utile de faire quelques remarques liminaires de caractère plus général qui serviront d'introduction à l'ensemble du projet de Convention et éviteront en même temps de revenir sur certains arguments fondamentaux qui ont été évoqués durant les discussions qui ont eu lieu lors des sept sessions du comité.

15. — Pour faciliter la présentation, le projet de Convention peut être divisé en cinq groupes d'articles, à savoir :

- i) Définitions et champ d'application,
- ii) Dispositions relatives à la responsabilité,
- iii) Assurance obligatoire,
- iv) Demandes d'indemnisation et actions en justice,
- v) Clauses de réserve.

i) *Définitions et champ d'application* (articles premier à 4)

16. — Tandis que le but principal du projet de Convention est d'assurer que les victimes recevront une indemnisation prompte et adéquate, un autre souci essentiel des auteurs est de faciliter le transport international de marchandises dangereuses, en établissant un système d'indemnisation international uniforme de façon à éviter que dans chaque pays les transporteurs ne soient soumis à des régimes de responsabilité différents, et à des réglementations différentes concernant l'assurance de la responsabilité pour le transport de marchandises dangereuses. Ce système devrait donner aux opérateurs concernés une vision claire de la mesure dans laquelle le futur instrument leur sera applicable. Le plus grand soin a donc été apporté à la détermination de son champ d'application.

17. — En premier lieu, le projet de Convention, ainsi que son titre l'indique clairement, est destiné à régir la responsabilité civile pour les seuls dommages causés

au cours du *transport* de marchandises dangereuses. Il ne s'appliquerait donc pas à des événements tels que ceux qui se sont produits à Seveso dans le nord de l'Italie en 1976 et à Bhopal en 1984, bien qu'au début des travaux du comité, deux délégations gouvernementales aient proposé que son mandat soit élargi pour couvrir la question de la responsabilité pour les dommages dérivant de l'exercice d'activités dangereuses en général (14). Il fut en particulier suggéré qu'il n'était pas souhaitable de fragmenter les règles régissant la responsabilité civile et que les liens entre les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses et les dommages survenant au cours d'autres activités comme le processus de production étaient suffisamment étroits pour justifier une approche plus générale, qui permettrait peut-être de traiter ces sujets dans un même instrument. La majorité des délégations était cependant opposée à une telle extension du champ d'application du projet de Convention, non seulement parce que le concept même d'"activités dangereuses" était tellement vague qu'il serait difficile d'un point de vue tant juridique que matériel, de délimiter la portée de telles règles, mais aussi parce que l'on pouvait se demander si dans la pratique, le type d'accident envisagé aurait les mêmes répercussions internationales, justifiant la préparation de règles uniformes internationales, que celles qu'auraient des accidents se produisant au cours du transport de substances dangereuses.

18. — Eu égard à la restriction du champ d'application du futur instrument aux opérations de transport, le point suivant à régler était ce qu'il fallait entendre par le terme *transport*. Bien que le projet d'articles ne contienne pas de définition du *transport* à proprement parler, l'idée de la majorité du comité est reflétée au paragraphe 2 de l'article 2 qui dispose que "le transport . . . comprend la période qui va du début des opérations de chargement des marchandises sur le véhicule en vue de leur transport jusqu'à l'achèvement des opérations de déchargement de ces marchandises". Quoique certains participants eussent critiqué cette disposition en partie parce qu'ils estimaient que les opérations de chargement et de déchargement étaient extérieures à la notion de transport *stricto sensu* et aussi parce qu'ils trouvaient injuste de faire peser une responsabilité sur le transporteur pour des opérations à l'égard desquelles il pourrait n'avoir exercé aucun contrôle, le sentiment général fut que les dommages survenant pendant le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses devraient relever du domaine de la future Convention. En conséquence les auteurs du projet ont inclus dans l'article 6 des dispositions spéciales concernant la responsabilité pour les dommages causés au cours des opérations de chargement et de déchargement. A cet égard, l'on doit aussi attirer l'attention sur le paragraphe 2 de l'article 3; dans ce

(14) Ce sujet fut introduit dans le programme de travail de l'Institut par le Conseil de Direction à sa 56^{ème} session en mai 1977 (voir p. 46 du rapport sur la session).

paragraphe qui a été placé entre crochets, l'application de la Convention est exclue lorsque le dommage a été subi sur des terrains privés du fait d'un transport qui se déroule sur ces terrains. Cette exception couvre les opérations de chargement et de déchargement qui sont souvent effectuées dans des lieux privés (15).

19. — La Convention précise les trois modes de transport auxquels elle s'appliquera, à savoir le transport par route, rail et bateaux de navigation intérieure. Il ne fut pas envisagé de façon approfondie de couvrir le transport de marchandises dangereuses par air, auquel s'appliqueraient les dispositions de la Convention de 1952 sur les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, non plus que le transport par mer, compte tenu des conventions existantes de droit maritime de 1969 et 1971 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et eu égard aux travaux sur le projet HNS qui ont pour le moment été suspendus au sein de l'OMI. La suggestion fut faite en revanche dans les premières phases des travaux du comité, de réfléchir à la possibilité d'inclure dans le champ d'application du projet d'articles le transport de marchandises dangereuses par canalisations. Plusieurs arguments furent soulevés à l'encontre d'une telle éventualité, dont le principal était qu'il n'y avait pas de lien suffisamment étroit entre les canalisations et les autres modes de transport terrestre pour justifier une extension du champ d'application proposé du projet de Convention. En premier lieu, à la différence des autres modes de transport, on pouvait dire que l'acheminement par canalisations avait un caractère statique, et se situait à mi-chemin entre la notion traditionnelle de transport et celle d'activité industrielle. Deuxièmement, il n'était nullement certain que l'exploitant de la canalisation, plutôt que le fabricant ou le chargeur des marchandises dangereuses, devrait être tenu pour responsable lorsque des dommages auraient été subis par des tiers, et cette considération pourrait suggérer d'introduire un régime spécial pour les canalisations dans la future Convention, auquel cas il semblerait plus approprié de traiter des canalisations dans un instrument distinct; enfin il fut indiqué que si la Convention en préparation devait s'appliquer au transport de marchandises dangereuses par canalisations, il faudrait pouvoir justifier des raisons d'exclure la transmission d'électricité. Dans ces conditions le comité décida qu'il ne serait pas approprié d'inclure le transport de marchandises dangereuses par canalisations dans le domaine de la future Convention.

20. — Un dernier point concernant la notion de transport, qui fit l'objet de discussions au sein du comité, avait trait à la question de savoir si le champ d'application du projet d'articles devait être limité aux dommages qui surviennent au cours d'un transport *international*. A ce propos certains représentants suggère-

(15) Voir les paragraphes 72, 73 et 78 ci-dessous.

rent que l'on trouvait cette restriction dans plusieurs conventions internationales concernant le contrat de transport ainsi que dans des conventions et des accords édictant des prescriptions techniques pour le transport des marchandises dangereuses, et qu'elle pourrait augmenter l'intérêt du futur instrument pour d'éventuelles parties contractantes qui ne voudraient pas appliquer ses dispositions aux situations purement internes, surtout si leurs législations nationales ne reconnaissent pas le principe de la responsabilité limitée. Une telle solution était cependant inacceptable aux yeux d'une majorité de délégations gouvernementales qui estimait qu'elle ne serait ni souhaitable, ni réalisable. Si elle pouvait se justifier dans le contexte de dispositions administratives ou dans des situations contractuelles, elle ne semblait pas trouver sa place dans une convention internationale traitant de l'indemnisation des victimes, auxquelles il était indifférent que le véhicule ou le bateau transportant les marchandises dangereuses qui ont causé le dommage ait été en train d'effectuer un transport national ou international. L'on vit aussi des difficultés dans des cas de dommages transfrontaliers, notamment des dommages de pollution causés au cours d'un transport national, et lorsque dans un événement se trouveraient impliqués deux véhicules, l'un effectuant un transport international, et l'autre des opérations purement internes. Des objections encore plus vives furent formulées contre l'idée que le caractère international de l'accident à l'origine des dommages pourrait être défini par référence à la nationalité des victimes car, indépendamment du point de savoir si le fait que des dommages ont été subis par un seul touriste étranger serait suffisant pour permettre aux victimes dans la population locale de se prévaloir de la future Convention, il serait impossible de faire fonctionner un système d'assurance obligatoire dans une telle situation puisque la nationalité des victimes ne pourrait pas être connue avant l'accident. Dans ces conditions il fut décidé de ne pas restreindre le champ d'application du projet de Convention aux dommages dont l'origine se trouve dans une opération de transport comportant un élément international, bien que l'on reconnût qu'une clause de réserve conçue à cet effet pourrait être proposée à un moment ultérieur des négociations dans un autre forum (16).

(16) L'on peut à ce propos mentionner deux amendements proposés sans succès par une délégation à la septième session du comité, qui étaient libellés comme suit :

"2ter. Tout Etat contractant peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer la présente Convention au transport par l'un, ou par deux, des trois différents modes de transport.

2quater. Tout Etat contractant peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer la présente Convention aux transports effectués sur le réseau de transport ou une partie du réseau de transport de son territoire, lorsque le réseau ou la partie concernée ne sont pas directement reliés au réseau de transport d'un autre Etat contractant, ou que son territoire n'est pas adjacent au territoire d'un autre Etat contractant."

Bien que la première proposition aille au-delà d'une simple clause de réserve excluant le transport national du champ d'application du projet de Convention, elle visait surtout à répondre au problème spécifique du caractère purement interne du transport par navigation intérieure au Royaume-Uni.

21. — En ce qui concerne les deux autres questions revêtant une importance particulière, qui sont traitées dans les articles premier à 4 du projet de Convention, à savoir la liste de marchandises dangereuses à laquelle le futur instrument devra s'appliquer et les dommages qui seraient indemnisés selon ses règles, elles posent des problèmes techniques d'une grande complexité qui seront davantage développés dans le commentaire sur l'article premier, paragraphes 9 et 10, sur l'article 2, paragraphe 1 et sur l'article 4. En guise d'introduction générale, l'on peut toutefois rappeler en ce qui concerne la liste de marchandises dangereuses, qu'il existait le sentiment largement partagé au sein du comité qu'une définition abstraite des marchandises dangereuses ne permettrait pas à la personne qui pourrait être tenue pour responsable selon la Convention de savoir dans quels cas elle devrait souscrire une assurance obligatoire, ni non plus aux tribunaux de déterminer dans quelle situation la Convention s'appliquerait. Il fut donc décidé que l'on se référerait à une liste ou à des listes existantes de substances, contenues dans des conventions ou des recommandations à caractère technique, quoique les avis eussent divergé quant aux listes qui devraient être prises comme base pour celle qui sera annexée à la future Convention, et sur l'étendue que devrait avoir cette liste. L'on reconnut qu'en tout état de cause de plus amples conseils techniques seraient nécessaires pour dresser la liste, dont le contenu pourrait avoir certaines répercussions sur les dispositions relatives à la responsabilité et sur celles qui concernent l'assurance obligatoire (17).

22. — Pour ce qui est de la nature du dommage ouvrant droit à réparation en vertu du futur instrument, celui-ci prévoit l'indemnisation pour le décès, les lésions corporelles, les pertes ou les dommages subis par des biens, les pertes ou les dommages à l'environnement et le coût des mesures de sauvegarde, sous réserve toutefois de certaines restrictions et exclusions s'agissant des pertes ou dommages concernant des véhicules, ou des biens transportés sur des véhicules, du même train que le véhicule transportant les marchandises dangereuses, ou des marchandises transportées à bord de ce véhicule (article premier, paragraphe 10), ainsi que des créances nées d'une relation contractuelle entre la victime et la personne responsable en vertu du projet de Convention (article 2, paragraphe 1). Enfin le champ d'application géographique du projet d'articles est limité en vertu de l'article 4 aux dommages subis sur le territoire d'un Etat contractant et causés par un événement survenu dans un Etat contractant, ainsi qu'aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à atténuer de tels dommages.

(17) Voir les paragraphes 53 à 59 ci-dessous.

ii) *Dispositions relatives à la responsabilité* (articles 5 à 12)

23. — La discussion au sein du comité sur ces dispositions fut centrée sur quatre problèmes distincts mais interdépendants, à savoir la nature du régime de responsabilité, la ou les personnes responsables, les exonérations dont cette ou ces personnes pourraient se prévaloir et la mesure dans laquelle il faudrait introduire une limitation de la responsabilité.

24. — Sur la première question, une certaine faveur fut exprimée pour un régime de responsabilité fondé sur la faute. Il fut suggéré que la plupart des accidents survenant au cours du transport de marchandises dangereuses étaient dus non pas à des défaillances techniques mais à l'erreur de l'homme, et que le système de la responsabilité pour faute était celui qui conditionnait le mieux des comportements soucieux de l'observation des normes de sécurité. On invoqua que l'imposition d'un régime de responsabilité objective pourrait mener à un relâchement des mesures de sécurité et pourrait aussi conduire les tribunaux à accorder des indemnités inférieures à ce qu'elles seraient si la faute était prouvée. Une large majorité de délégations gouvernementales insista cependant sur la nécessité d'introduire un régime de responsabilité objective à défaut duquel la future Convention n'atteindrait pas son but principal de fournir une réparation adéquate aux victimes. A leur avis, un système basé sur la faute ne serait rien de plus que l'acceptation du plus petit dénominateur commun que l'on trouve dans les systèmes juridiques en vigueur et l'adoption d'une telle solution ôterait à la Convention tout intérêt pour leurs Gouvernements. Ils soulignèrent que l'application d'un régime de responsabilité objective ne visait aucunement à ternir la réputation de la personne qui serait tenue pour responsable mais simplement à assurer une prompte réparation aux victimes, car même un régime fondé sur la présomption de faute donnerait lieu à de longs procès qui entraîneraient nécessairement une augmentation des coûts d'assurance.

25. — En partant du principe que le régime de responsabilité qui serait retenu dans la future Convention devrait tenir compte de la nature du risque spécial que comporte le transport de marchandises dangereuses, le comité se pencha sur les exonérations que pourraient invoquer la ou les personnes sur lesquelles reposerait la responsabilité. Des avis largement divergents furent exprimés à cet égard et la première version du projet ne prévoyait que les exonérations traditionnelles qui se trouvent dans des conventions internationales similaires, à savoir celle que l'on peut désigner assez généralement comme force majeure (article 5, paragraphe 4, alinéa a)), le cas où le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage (article 5, paragraphe 4, alinéa b)), et celui où le dommage résulte en totalité ou en partie soit du

fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne (article 5, paragraphe 5). De l'avis de certains représentants gouvernementaux et de certains observateurs des organisations professionnelles participant aux travaux du comité, ainsi que de nombreuses délégations au Comité des transports intérieurs de la CEE, ces exonérations, dont plusieurs furent du reste jugées beaucoup trop restreintes, étaient largement insuffisantes si, comme c'était fort possible, le projet d'articles approuvé par le comité devait comporter un système de canalisation de la responsabilité vers le transporteur. En conséquence, deux chefs supplémentaires d'exonération furent introduits, le premier s'appliquant lorsque l'expéditeur ou toute personne ne s'est pas acquitté de son obligation d'informer le transporteur de la nature dangereuse des marchandises et que celui-ci n'en avait pas ni ne devait en avoir connaissance (article 5, paragraphe 4, alinéa c)), et le second lorsque le transporteur peut prouver que les marchandises dangereuses ont été chargées sur le véhicule ou déchargées du véhicule sous la seule responsabilité d'une autre personne, et sous réserve que le transporteur révèle l'identité de cette personne, auquel cas le transporteur est exonéré de sa responsabilité pour les dommages causés par les marchandises au cours de leur chargement ou de leur déchargement (article 6, paragraphe 1) (18).

26. — En ce qui concerne le troisième et le quatrième ordres de problèmes qui sont liés aux dispositions relatives à la responsabilité dans le projet d'articles, à savoir la ou les personnes sur lesquelles reposerait la responsabilité, il faut dès maintenant signaler que cette question a été la plus controversée parmi celles que le comité avait à régler. Fondamentalement, il se trouvait face à deux possibilités, choisir un régime canalisant la responsabilité vers un seul opérateur, ou bien introduire une forme de responsabilité solidaire ou à plusieurs niveaux.

27. — Plusieurs formules furent envisagées pour le système de la canalisation, qu'une majorité de représentants préférerait par le fait qu'il était dans l'intérêt des victimes, mais aussi parce qu'il maintenait à un bas niveau les primes d'assurance et en conséquence, le coût final des marchandises. La canalisation de la responsabilité vers le propriétaire des marchandises fut écartée dès le début des travaux du comité, car l'on fit remarquer que la propriété des marchandises pourrait changer plus d'une fois de mains au cours du transport, et qu'il pourrait être difficile d'établir qui était en fait le propriétaire des marchandises au moment de l'événement causant le dommage. Une autre personne qui pouvait être tenue pour responsable était le producteur, qui pourrait être en tout état de cause responsable en vertu du droit national ou selon l'un des instruments internationaux

(18) Voir cependant le texte de la Variante pour l'article 6 qui prévoit une responsabilité solidaire.

traitant de la responsabilité du fait des produits qui entreront sans doute en vigueur dans les prochaines années. Des objections furent toutefois formulées à l'encontre de cette solution au motif que le producteur n'avait pas les marchandises sous sa responsabilité pendant le transport, lequel pourrait en outre avoir lieu de nombreuses années après leur fabrication et qu'il ne semblait guère raisonnable d'exiger du producteur qu'il souscrive une assurance pour de longues périodes de temps, pour couvrir les dommages causés au cours du transport.

28. — La possibilité de canaliser la responsabilité dans la future Convention vers le chargeur fut également envisagée mais elle fut écartée au motif qu'elle était irréalisable pour plusieurs raisons. En premier lieu, l'on fit remarquer qu'une telle solution supposerait qu'une assurance devrait être souscrite et qu'un certificat serait présenté pour chaque expédition. En outre, il pourrait bien se trouver que plusieurs chargeurs expédient des marchandises dangereuses pour un transport sur un même véhicule, et les questions se posaient naturellement de savoir si chaque chargeur devrait souscrire une assurance à l'égard de ses marchandises à hauteur des montants de limitation que la Convention établirait probablement, et comment l'on pourrait savoir dans un cas donné quelles marchandises avaient en fait été à l'origine du dommage. L'on souligna enfin qu'il pourrait être aussi extrêmement difficile d'identifier le chargeur.

29. — A la lumière des considérations qui précèdent, les partisans d'un système de canalisation de la responsabilité dans la future Convention considérèrent que la seule solution réalisable consistait à imposer la responsabilité au transporteur qui était, après tout, la personne contrôlant le déplacement des marchandises, l'opérateur que les victimes pourraient le plus aisément identifier et qui pourrait souscrire une assurance annuelle. La canalisation de la responsabilité vers le transporteur, fut-il soutenu, était le moyen le plus simple pour assurer que les tiers seraient indemnisés, tandis que le transporteur serait pour sa part en droit d'intenter une action récursoire contre toute autre personne qui pourrait être tenue pour responsable pour les dommages en vertu de la loi nationale applicable.

30. — Un certain nombre de délégations gouvernementales et d'observateurs d'organisations tant gouvernementales que non-gouvernementales représentées au comité, ainsi qu'une fraction importante du Comité des transports intérieurs de la CEE, estimèrent que la solution proposée était à la fois injuste et économiquement préjudiciable à l'ensemble de la profession des transporteurs. Il fut en premier lieu indiqué que les dommages qui dérivait d'accidents où était en cause le transport de marchandises dangereuses se produisent le plus souvent non par la faute du transporteur ou de ses employés mais en raison du caractère dangereux inhérent

des marchandises, ou bien lors du chargement ou du déchargement défectueux effectués par le chargeur ou le destinataire, alors que le transporteur n'exerce souvent aucun contrôle sur ces opérations. En outre, l'imposition de la responsabilité dans la Convention en projet au seul transporteur, avec l'obligation de souscrire des couvertures d'assurance coûteuses, le contraindraient à augmenter substantiellement ses prix de transport, ce qui créerait de graves distorsions de la concurrence non seulement entre les trois modes de transport mais aussi au sein de chacun d'eux, et pourrait conduire un grand nombre de petits transporteurs routiers ou de navigation intérieure à renoncer à leur activité. Même si on laissait au transporteur la possibilité d'exercer des actions en recours, le succès de telles actions judiciaires serait souvent incertain puisque le transporteur devrait en général prouver la faute de l'autre partie alors qu'il serait lui-même soumis à une responsabilité objective selon la future Convention. Lorsque l'on ajoutait à ces arguments la considération que le transport de marchandises dangereuses ne constituait qu'un maillon de la chaîne qui va du fabricant au consommateur final, il ne pouvait que sembler raisonnable d'envisager un système de responsabilité solidaire.

31. — A ce sujet, le comité envisagea deux solutions possibles, dont la première était fondée sur l'une des variantes contenues dans le projet HNS, qui prévoyait l'imposition d'une première tranche de responsabilité sur le propriétaire du navire, et d'une deuxième sur le chargeur (19). Quoiqu'un certain intérêt fût apparu pour une telle solution au cours des phases initiales des travaux du comité, le fait que le projet HNS n'ait pu être adopté à la Conférence diplomatique de l'OMI en 1984, en partie en raison de la complexité du régime proposé, indiquait qu'il y aurait peu de chances qu'elle recueille un soutien marqué, et l'attention se centra donc sur une proposition de la délégation de la Suisse tendant à introduire un régime fondé sur la responsabilité conjointe et solidaire du transporteur et du chargeur. Cette proposition était basée sur l'idée qu'il existe deux risques distincts, celui afférent au transport et le danger inhérent aux substances elles-mêmes, ce dernier restant présent quelles que soient les précautions prises. L'on fit valoir que tant le transporteur que le chargeur créent chacun des risques spécifiques, et que les responsabilités qui en découlent pourraient être couvertes par une assurance; ces responsabilités sont complémentaires et il n'y aurait pas de motifs valables de considérer la responsabilité du chargeur comme étant en quelque sorte subsidiaire à celle du transporteur, conception qui se trouvait renfermée dans le système de responsabilité à deux niveaux adopté au sein du Comité juridique de l'OMI. Ces considérations menèrent la délégation suisse à préconiser un système de responsabilité conjointe et solidaire du chargeur et du transporteur, fondé sur la souscription

(19) Pour le texte du projet HNS, voir Etude LV — Doc. 17.

d'une assurance obligatoire par chacun d'eux, ce qui, à son avis, serait plus avantageux pour la victime qui serait en mesure d'intenter une action selon les règles de la Convention contre le transporteur et le chargeur, sur le fondement de la responsabilité objective, et la proposition prévoyait des dispositions détaillées pour régir les relations internes entre le transporteur et le chargeur. Il restait encore à démontrer qu'un tel système serait plus difficile à mettre en oeuvre que celui qui est basé sur la responsabilité du seul transporteur car si le chargeur était connu il n'y avait pas de problème, et s'il n'était pas immédiatement identifiable le transporteur serait alors presque toujours en mesure de l'identifier par la suite. De même la délégation suisse insista sur le fait qu'il était loin d'être établi qu'un système de responsabilité conjointe et solidaire du chargeur et du transporteur entraînerait, comme cela avait été suggéré, une augmentation, ou même un doublement, des coûts de l'assurance, car si la possibilité pour le transporteur d'exercer un recours conformément aux dispositions de la loi nationale devait avoir un sens, cela présupposait que les autres opérateurs concernés, y compris le chargeur, devraient souscrire une assurance.

32. — Un certain nombre d'arguments furent avancés à l'encontre de la proposition suisse, le premier étant que la responsabilité conjointe et solidaire était une formule juridique inhabituelle. L'on observa en outre que son introduction dans le domaine du transport de marchandises dangereuses ne pourrait qu'entraîner une augmentation des coûts d'assurance si le chargeur était tenu de souscrire une assurance pour couvrir une responsabilité, à savoir celle qui résulterait des dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses, qui ne lui incombait pas à l'heure actuelle. Relativement à la question de la double assurance, la suggestion fut faite que l'obligation de souscrire une assurance pourrait être mise exclusivement à la charge du chargeur, lequel devrait délivrer un certificat d'assurance au transporteur, ce qui permettrait de placer la responsabilité dans la Convention en préparation sur le seul transporteur. Des doutes furent cependant exprimés quant à la possibilité de mettre en oeuvre une telle solution dont il fut en outre indiqué qu'elle pourrait ne pas être complètement dans l'intérêt du transporteur, car s'il ne tenait qu'à lui de choisir il pourrait décider selon des considérations commerciales s'il a avantage à accepter un certificat d'assurance fourni par le chargeur et à facturer un prix inférieur pour le transport, ou, au contraire, à augmenter ses prix pour le transport mais à acquérir lui-même l'assurance. Les opposants au système proposé de responsabilité conjointe et solidaire estimaient également que l'on pouvait élever des objections analogues à celles qui avaient été formulées contre la canalisation de la responsabilité vers le chargeur, et que l'extension des exonérations qui avaient été convenues pour le transporteur semblait ôter du poids aux arguments en faveur du régime proposé par la délégation suisse.

33. — L'on reconnut cependant que l'une des principales critiques qui avaient été faites au sein du Comité des transports intérieurs de la CEE à l'égard du projet d'Unidroit avait été l'absence de solution alternative au principe de canaliser la responsabilité dans le projet de Convention vers le transporteur. Eu égard en conséquence au soutien qui s'est dégagé pour la proposition de la délégation de la Suisse, du moins dans ses lignes générales, il fut décidé que la proposition serait annexée au rapport explicatif final sur le projet d'articles pour permettre un examen ultérieur (20).

34. — La majorité des délégations gouvernementales, qui restait convaincue que la responsabilité en vertu de la future Convention devrait reposer au premier chef sur le transporteur, pensait que l'introduction d'exonérations supplémentaires dont il pourrait se prévaloir, qui sont mentionnées au paragraphe 25 ci-dessus, pourrait entraîner des lacunes dans l'ensemble du système de responsabilité avec en conséquence, une réduction de la protection accordée aux victimes. C'est la raison pour laquelle l'article 6 (responsabilité pour les opérations de chargement et de déchargement) et l'article 7 (responsabilité de l'expéditeur), ce dernier restant entouré de crochets eu égard aux hésitations exprimées par plusieurs représentants gouvernementaux quant à la nécessité ou à l'opportunité de cette disposition, prévoient la responsabilité en vertu de la Convention, de personnes autres que le transporteur dans certains cas où le transporteur lui-même est, ou peut être, exempté de responsabilité.

35. — En ce qui concerne le quatrième principal aspect des dispositions relatives à la responsabilité, qui est la question de savoir si le transporteur ou les autres personnes responsables selon les règles de la future Convention devraient être en droit de limiter leur responsabilité, certains représentants gouvernementaux plaident contre le principe de la limitation en rappelant que le concept de responsabilité illimitée était érigé en principe général dans la plupart des systèmes juridiques et que cela n'avait pas empêché le fonctionnement d'un système d'assurance obligatoire, notamment pour les dommages causés par des véhicules automobiles, dans leurs propres pays. Si cependant une majorité de délégations devait se prononcer en faveur d'un système de responsabilité limitée, ils seraient contraints, du moins jusqu'à ce que les limites exactes soient connues, de demander que soit introduite

(20) Le projet d'articles proposé par la délégation suisse est contenu dans l'ANNEXE II ci-après. Etant donné qu'il existe plusieurs différences concernant les exonérations prévues dans cette proposition par rapport au texte de base, et en raison du fait que le comité n'a pas disposé d'assez de temps à sa dernière session pour les examiner en détail, il fut décidé que l'ensemble de la proposition serait présenté sous la forme d'une proposition suisse et non comme texte de remplacement approuvé par le comité.

une clause de réserve permettant aux Etats contractants d'appliquer des limites plus élevées, ou de n'appliquer aucune limite, spécialement pour les créances du chef de décès ou de lésions corporelles.

36. — D'autres représentants furent en revanche partisans d'un système de limitation dont on trouvait des précédents dans des conventions internationales existantes sur la responsabilité civile, et qu'ils avaient compris comme constituant une formule de compromis liée à l'imposition d'un régime de responsabilité objective et d'assurance obligatoire. Ils rappelèrent en outre que la future Convention visait à fournir une réparation aux victimes dans des cas où le dommage potentiel pourrait être d'une gravité exceptionnelle, de sorte que l'on pouvait douter que la couverture d'assurance pût être obtenue à des coûts raisonnables, ou que l'on pût même souscrire une assurance en l'absence de toute limitation de responsabilité. En conséquence l'article 9 du projet pose le principe de la limitation, sous réserve de la possibilité que les limites soient dépassées dans les circonstances visées au paragraphe 1 de l'article 10, et de la clause de réserve contenue à l'article A, alinéa a).

37. — Pour finir cette introduction générale aux dispositions relatives à la responsabilité, mention doit être faite d'une suggestion formulée au cours des délibérations du comité, tendant à la constitution d'un fonds complémentaire, soit par les Etats, soit par des groupements commerciaux, qui assurerait l'indemnisation au-delà des limites qui seront prescrites à l'article 9. En ce qui concerne la possibilité qu'un tel fonds soit financé par les Gouvernements, selon l'avis général il était hautement improbable, dans la conjoncture économique actuelle, que les Gouvernements soient prêts à assumer une pareille responsabilité quoiqu'ils seraient sans doute appelés à intervenir financièrement dans certains cas, par exemple lorsque l'indemnisation prévue par la couverture d'assurance serait insuffisante pour couvrir le coût des mesures de sauvegarde ou des mesures de remise en état. Quant à la possibilité que le fonds soit constitué par des groupements commerciaux, principalement de l'industrie chimique, l'on mentionna la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, complétant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommées respectivement "Convention portant création du fonds" et "Convention CLC". A ce sujet l'on rappela que la Convention CLC prescrit certaines limites pour l'indemnisation payable par le propriétaire de navire tandis que la Convention portant création du fonds prévoit la constitution d'un fonds auquel les importateurs d'hydrocarbures contribuent en proportion des quantités qu'ils importent, afin de fournir l'indemnisation dans les cas où la Convention CLC ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages en question ou lorsque les

dommages causés dépassent ceux auxquels le propriétaire est financièrement en mesure de faire face ou excèdent les chiffres de limitation fixés par cette Convention. L'on estima cependant qu'il serait difficilement réalisable, voire impossible, d'instituer un tel système dans le cadre de la future Convention en raison de la diversité des substances, des risques, du grand nombre de chargeurs en cause et des différents secteurs de l'industrie concernés.

iii) *Assurance obligatoire* (articles 13 à 17)

38. — Dès le tout début des travaux du comité, il apparut qu'une large majorité de délégations estimait que la future Convention ne pourrait atteindre son objectif d'assurer une protection adéquate aux victimes que si le régime de responsabilité qu'elle prévoyait était lié à un système d'assurance obligatoire ou à une autre garantie financière. Des inquiétudes furent exprimées dans certains milieux à l'égard de l'effet que pourrait avoir l'introduction d'un tel système sur les primes que payaient déjà les transporteurs de marchandises dangereuses (21), et quoique les représentants de la profession de l'assurance fussent incapables d'évaluer précisément son incidence, ils pensaient que le seul fait qu'intervienne un changement dans le régime de responsabilité, ainsi que le sentiment qui résulterait probablement de l'adoption d'un régime de responsabilité objective que les droits à indemnisation sont plus élevés, entraîneraient, du moins au début, une augmentation des primes qui pourrait cependant être revue par la suite à la lumière de l'expérience acquise concernant les créances. Cela dépendrait bien sûr beaucoup des limites de responsabilité qui seraient en définitive adoptées, des conditions dans lesquelles elles pourraient être dépassées et du montant du revenu des primes, qui varierait lui-même selon le nombre de substances auxquelles la Convention s'appliquerait, et selon la fréquence de leur transport. Il ne semblait toutefois pas exister de motifs de supposer que les assureurs ne seraient pas en mesure de faire face au régime que le projet d'articles prévoyait dans sa forme actuelle.

39. — Etant donné que les dispositions relatives à l'assurance obligatoire ont un caractère surtout technique, il semble préférable de ne pas les exposer de façon trop détaillée à ce stade. L'on doit cependant faire remarquer que l'article 15 prévoit qu'une action directe peut être formée contre l'assureur ou la personne qui fournit la garantie financière couvrant la responsabilité du transporteur, s'agissant d'une demande en réparation fondée sur les articles 5 et 6, tandis que l'article 16 dispense, dans certains cas, de l'obligation de souscrire une assurance ou une autre garantie financière. Il faut en outre rappeler que référence fut faite à plusieurs

(21) Une telle obligation serait aussi imposée aux chargeurs si les propositions suisses à l'Annexe II devaient être adoptées.

reprises, à la possibilité que les prescriptions en matière d'assurance obligatoire du projet de Convention se trouvent en conflit avec le principe de la liberté de navigation sur le Rhin renfermé dans la Convention de Mannheim de 1868, bien qu'à ce jour, aucune position commune sur ce point n'ait été adoptée par les représentants gouvernementaux, ni au sein même du comité, ni à la Commission centrale pour la navigation du Rhin (22).

iv) *Demandes d'indemnisation et actions en justice* (articles 18 à 20)

40. — Les articles 18, 19 et 20 concernent respectivement les questions de prescription, de compétence, et de reconnaissance et d'exécution. Pour ce qui est de l'article 18, il fut exprimé l'avis qu'il serait préférable de ne pas inclure de disposition en ce sens afin d'éviter une continuelle fragmentation des règles juridiques relatives à la prescription des actions, et l'on suggéra aussi que des questions telles que la compétence, et la reconnaissance et l'exécution des jugements devraient être laissées au ressort de conventions multilatérales ou de traités bilatéraux. La majorité des représentants rappela toutefois que la pratique récente dans des conventions internationales du type de celle qui était en préparation tendait à inclure des dispositions de procédure, ce qui était une reconnaissance du fait que les situations visées présentaient souvent un caractère international à l'égard duquel il était souhaitable d'apporter des solutions uniformes, dans l'intérêt non seulement des victimes mais aussi des opérateurs qui pourraient être responsables en vertu de ces conventions.

41. — Le détail des règles contenues dans les articles 18 à 20 sera exposé dans le commentaire article par article ci-dessous, mais l'on peut mentionner que la proposition fut faite d'inclure une disposition supplémentaire relative à l'exportation de devises pour répondre aux difficultés que connaissent parfois les créanciers dont le droit a été établi, pour obtenir l'exécution des jugements à l'égard de défendeurs dans des pays qui pratiquent des contrôles stricts en matière de change. Le sentiment général était toutefois que l'introduction d'une disposition en ce sens dans le projet, même si elle était libellée dans des termes aussi larges que ceux de l'article

(22) A ce sujet, l'on peut attirer l'attention sur le texte suivant, qui a été soumis à la septième session du comité :

"Tout Etat contractant peut, lors du dépôt de son instrument de ratification, d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention aux voies d'eau soumises à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ainsi qu'à la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle."

Les auteurs de ce texte ont cependant précisé qu'ils ne visaient pas à ce qu'il soit discuté à la session, mais qu'ils souhaitaient simplement indiquer qu'une proposition en ce sens pourrait être présentée de façon officielle au cours de la phase suivante des travaux sur le projet d'articles.

22 de la Convention de 1973 concernant la reconnaissance et l'exécution de décisions relatives aux obligations alimentaires (23), pourrait susciter des problèmes politiques délicats qui risqueraient de créer un obstacle à l'acceptation de la future Convention par certains Etats, et la proposition fut en conséquence rejetée.

v) *Clauses finales* (articles A à D)

42. — En règle générale, le comité estima qu'il était préférable de ne pas préparer de préambule ou de clauses finales pour accompagner le projet d'articles car il était d'avis que ces textes devraient être rédigés conformément à la pratique habituelle de l'organisation internationale qui mettrait au point la future Convention, ou par le comité des dispositions finales si le projet était en définitive adopté à une Conférence diplomatique. Il y avait cependant plusieurs dispositions qui touchaient au fond du projet d'articles, et qui trouveraient normalement place dans les clauses finales d'un instrument international, aussi fut-il convenu qu'il serait souhaitable dès ce stade, de présenter un projet pour examen ultérieur. Etant donné que le contenu de ces dispositions sera exposé dans le commentaire relatif à celles-ci et aux articles auxquels elles se rapportent, il peut suffir, dans cette introduction générale, de rappeler en premier lieu que l'article A contient des clauses de réserve concernant les articles 9, 5, paragraphe 5, et 14 du projet de Convention. L'article B prévoit que le dépositaire notifiera à tous les Etats signataires et à tous les Etats contractants toute déclaration faite par des Etats contractants conformément aux dispositions de l'article A, tandis que les articles C et D instituent des procédures d'amendement accélérées pour, respectivement, les montants de limitation et la liste de substances à laquelle la future Convention s'appliquera.

43. — Enfin, l'on peut rappeler que les versions précédentes du projet contenaient une clause de remplacement libellée comme suit :

“La présente Convention l'emporte sur toutes les conventions qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.”

Il fut cependant souligné relativement à cet article, qu'il ne faisait guère que réaffirmer une règle de droit international coutumier qui était de surcroît contenue dans la Convention de Vienne sur le droit des traités et dans ces conditions, le comité décida de le supprimer.

(23) Cette disposition se lit comme suit :

“Les Etats contractants dont la loi impose des restrictions aux transferts de fonds accorderont la priorité la plus élevée aux transferts de fonds destinés à être versés comme aliments ou à couvrir des frais et dépens encourus pour toute demande régie par la Convention”.

III

COMMENTAIRE DU PROJET D'ARTICLES

Titre

44. — A plusieurs occasions au cours des délibérations du comité, le titre du projet de Convention fut critiqué au motif qu'il était illogique de se référer à deux modes de transport, la route et le rail, puis aux "bateaux de navigation intérieure" et non au mode de transport, à savoir la "navigation intérieure". Il fut d'ailleurs suggéré que le champ d'application de la future Convention devrait être déterminé à l'égard de ce dernier mode de transport, selon le critère non pas de savoir si le navire transportant les marchandises dangereuses était un bateau de navigation intérieure, mais plutôt de savoir si les dommages se sont produits dans des voies d'eau intérieures. L'on répondit cependant que le projet HNS avait été destiné à s'appliquer aux dommages causés dans le territoire d'un Etat contractant lorsque les marchandises dangereuses étaient transportées en tant que cargaison à bord de "tout bâtiment de mer" ou de tout "engin marin, quel qu'il soit", de sorte qu'il se serait appliqué aux dommages causés par des marchandises transportées à bord d'un tel navire ou engin marin navigant dans des eaux intérieures. Certes les travaux sur le projet HNS avaient été suspendus mais s'ils devaient reprendre, et que le même champ d'application soit maintenu, il serait souhaitable d'éviter tout conflit entre les deux instruments. A l'inverse cependant, puisque le projet HNS ne prétendait pas régir les dommages causés dans les eaux territoriales des Etats contractants par des bateaux de navigation intérieure, il ne semblait pas exister d'objection à ce que le champ d'application du projet de Convention s'étende à de telles situations.

Article premier

45. — Cet article contient les définitions de treize termes qui reviennent tout au long du projet de Convention; les six premiers sont constitués par paires et sont relatifs aux trois modes de transport auquel le futur instrument s'appliquera. Les paragraphes 1, 3 et 5, qui définissent le "transport par bateau de navigation intérieure", le "transport par route" et le "transport par rail" de marchandises dangereuses, par référence respectivement, au transport à bord d'un bateau, d'un véhicule routier, et d'un wagon de chemin de fer, n'appellent aucun commentaire. Plus importantes en revanche sont les définitions de fond de "bateau", "véhicule routier" et "wagons de chemin de fer" aux paragraphes 2, 4 et 5bis.

46. — Plutôt que de donner une définition de “bateau de navigation intérieure” au *paragraphe 2*, le comité préféra employer le seul terme de “bateau” qui désigne “tout bâtiment ou engin flottant, quel qu’il soit, qui n’est pas un navire ou un engin marin”. Il s’agit en fait d’une définition négative puisqu’elle exclut tous les bâtiments et engins relevant de la définition d’un navire au *paragraphe 1* de l’article I de la Convention CLC et au *paragraphe 1* de l’article premier du projet HNS. A la dernière session du comité, la question fut posée de savoir si la définition de “bateau” couvrirait les véhicules à coussin d’air. L’opinion fut exprimée que cela n’avait pas été dans l’intention des auteurs du projet, mais qu’il pourrait être nécessaire de préciser ce point car, malgré les efforts déployés par Unidroit à la fin des années soixante-dix, il n’avait été établi aucun régime international spécifiquement applicable aux véhicules à coussin d’air. En conséquence, la question de savoir si ces véhicules étaient compris dans la définition de “bateau” au *paragraphe 2*, ou même dans la définition plus générale de “véhicule” au sens du *paragraphe 6*, dépendrait pour une large part du contexte dans lequel ils sont exploités. Si par exemple un aéroglisseur est exploité sur des voies d’eau intérieures, il pourrait être considéré comme un “bateau” au sens du *paragraphe 2* de l’article premier. Si en revanche il est exploité en mer, il pourrait être considéré comme un “navire” ou un “engin marin” et relèverait de l’exclusion visée au *paragraphe 2* de l’article premier. L’on exprima toutefois l’avis que ce n’était pas là une interprétation qui serait nécessairement suivie par les tribunaux de tous les Etats et, eu égard au stade tardif auquel la question avait été soulevée, l’on convint qu’elle pourrait être réexaminée au cours de la phase suivante des travaux sur le projet de Convention.

47. — Si la définition de “véhicule routier” au *paragraphe 4* parle d’elle-même (24), celle de “wagon de chemin de fer” au *paragraphe 5bis* appelle en revanche quelques remarques. A l’origine, il n’avait pas été jugé nécessaire d’énoncer une définition de “wagon de chemin de fer”, mais l’on fit observer que ces termes pourraient être quelque peu restrictifs par le fait qu’ils ne comprenaient pas des véhicules tels que les automotrices qui sont équipées pour transporter aussi bien des substances en colis que des voyageurs. Bien que certains représentants eussent estimé que l’expression “wagon de chemin de fer” était suffisamment claire, et qu’elle serait de toute façon parfaitement appropriée si la future Convention devait s’appliquer seulement à des substances transportées en vrac ou à celles qui seraient susceptibles de causer des dommages d’ampleur catastrophique, l’on décida de conserver la définition de “wagon de chemin de fer” dans l’attente d’une décision sur le point de savoir si le champ d’application de l’instrument devrait être restreint au transport en vrac de marchandises dangereuses et, si c’était le cas, la disposition pourrait être supprimée.

(24) Voir toutefois les paragraphes 50 et 51 ci-dessous.

48. — Afin d'alléger le texte du projet d'articles, le *paragraphe 6* définit un véhicule comme un "bateau", un "véhicule routier" ou un "wagon de chemin de fer", tandis que la définition de "personne" au *paragraphe 7*, qui correspond à celle qui se trouve au *paragraphe 2* de l'article I de la Convention CLC, revêt une importance principalement par rapport au *paragraphe 11* de l'article premier du projet de Convention, puisque les mesures de sauvegarde peuvent être prises par un Etat ou une autre entité, telle qu'une municipalité.

49. — La définition de "transporteur" fit l'objet de débats approfondis au sein du comité. En laissant de côté pour le moment le transporteur par rail, la question principale était de savoir si les transporteurs routiers et de navigation intérieure devraient être définis par référence à la propriété du véhicule, ou bien selon l'exploitation qu'ils ont de celui-ci. Quoiqu'un certain soutien eût été exprimé pour la première solution, une majorité de représentants estima qu'il serait préférable d'imposer la responsabilité au transporteur effectif. L'on rappela en particulier que si les bateaux de navigation intérieure et les véhicules routiers sont habituellement, mais non toujours, immatriculés au nom du propriétaire, que la victime pourrait donc facilement identifier, les véhicules routiers sont souvent exploités en louage ou en leasing et les bateaux de navigation intérieure font l'objet d'affrètements coque nue. Il ne paraissait pas réalisable de faire peser sur le propriétaire d'un véhicule ou d'un bateau l'obligation de souscrire une assurance pour des transports de marchandises dangereuses alors qu'il pourrait totalement ignorer l'usage que l'exploitant fait de ce véhicule ou de ce bateau. En outre, l'exploitant pourrait être aisément identifié par les demandeurs et il ne semblait guère raisonnable d'exiger des victimes qu'elles examinent les rapports contractuels parfois complexes entre le propriétaire et l'exploitant du véhicule afin de déterminer la personne contre laquelle elles devraient intenter une action en vertu de la Convention. Dans ces conditions, il fut convenu de suivre le précédent contenu dans l'alinéa b) de l'article 3 de la Convention européenne de 1973 sur la responsabilité civile en cas de dommages causés par des véhicules automoteurs et, en conséquence, l'alinéa a) du *paragraphe 8* de l'article premier définit le transporteur par route et par bateau de navigation intérieure comme "la personne qui dispose de l'emploi du véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses sont transportées". De même, la disposition suit l'alinéa b) de l'article 3 de la Convention européenne précitée en établissant la présomption que la personne disposant de l'emploi du véhicule est celle au nom de laquelle le véhicule est immatriculé dans un registre public ou, à défaut d'immatriculation, que cette personne est le propriétaire du véhicule. La présomption se trouve toutefois renversée si cette personne peut prouver qu'une autre personne disposait de l'emploi du véhicule, par exemple un crédit-preneur ou un affrèteur coque nue, dont elle doit cependant révéler l'identité ou, si elle ne révèle pas l'identité de cette personne, en prouvant que cette autre per-

sonne a pris le contrôle du véhicule sans son consentement et dans des circonstances telles qu'elle n'aurait pas pu raisonnablement empêcher cet emploi (25).

50. — Une autre difficulté que rencontra le comité relativement à la définition des transporteurs par route et en navigation intérieure était de déterminer celui des transporteurs qui devrait être responsable lorsqu'un véhicule est mis en mouvement par un autre véhicule, par exemple une semi-remorque tractée par un camion ou une barge sans moteur poussée sur une voie d'eau intérieure. Différents avis furent exprimés sur ce point, certains représentants et observateurs estimant que le "transporteur" aux fins de l'alinéa a) du paragraphe 8 devrait être, s'agissant de camions, la personne qui dispose de l'emploi du véhicule tracteur puisque c'est celle qui imprime le mouvement aux deux véhicules, la semi-remorque étant en effet inerte. La Convention, souligna-t-on, avait pour objet de régir les déplacements de marchandises dangereuses, et dans la mesure où la seule différence entre une semi-remorque et un conteneur chargé sur un camion est que la première dispose de roues, il semblerait illogique et déraisonnable d'imposer la responsabilité au propriétaire ou à l'exploitant de la semi-remorque. L'avis fut par ailleurs exprimé que cette personne devrait être considérée comme étant le transporteur aux fins de la Convention. En premier lieu, il fut suggéré qu'étant donné que c'est le propriétaire ou l'exploitant qui décide des marchandises dangereuses qui peuvent être transportées, ainsi que de l'endroit du chargement et du déchargement, c'est bien cette personne qui dispose de l'emploi de la semi-remorque. L'on fit remarquer en outre que d'un point de vue pratique, l'imposition de la responsabilité au camionneur pourrait soulever de sérieuses difficultés pour les régimes de responsabilité et d'assurance prévus dans la Convention en préparation dans des cas où la semi-remorque serait dételée du camion. Qui, par exemple, serait responsable dans un événement impliquant une semi-remorque dételée en stationnement, dans l'attente d'être attelée à un autre camion ou d'être chargée sur un navire ou un bateau de navigation intérieure? Là encore, le relai par un second camion signifierait-il que l'assurance souscrite par le premier camionneur cesserait de couvrir le trans-

(25) Le contenu de la dernière partie de la première phrase est emprunté à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 5 du projet de Convention d'Unidroit sur la responsabilité civile pour les dommages causés par les petites embarcations, où il constituait un chef d'exonération. Une suggestion tendant à adopter une démarche similaire dans le projet de Convention et de transférer les termes visés dans le paragraphe 4 de l'article 5 fut rejetée, principalement parce qu'elle aurait pour effet d'exiger du transporteur qu'il souscrive une assurance dans des cas où il n'était pas présentement responsable en vertu du projet de Convention puisque, dans les cas visés à l'alinéa a), une personne qui a été privée de l'emploi du véhicule ne serait pas considérée comme un "transporteur" au sens de la Convention.

port, de sorte que le second camionneur devrait lui aussi souscrire une assurance pour couvrir sa portion de transport? Une telle solution serait coûteuse du point de vue de l'assurance, comme d'ailleurs celle consistant à imposer une responsabilité solidaire au propriétaire ou à l'exploitant du camion, et au propriétaire ou à l'exploitant de la semi-remorque. En conséquence, afin de réduire autant que possible les coûts d'assurance et d'assurer que la personne contre laquelle les victimes peuvent demander réparation soit aisément identifiable, l'on proposa que le propriétaire ou l'exploitant de la semi-remorque soit réputé être le transporteur aux fins de l'alinéa a) du paragraphe 8 de l'article premier.

51. — Certains partisans de cette idée attirèrent aussi l'attention sur le fait que cette solution serait en outre dans la ligne de celle qui avait été retenue à l'égard du transport superposé régi au paragraphe 3 de l'article 2 (26). D'autres membres du comité virent cependant une certaine incohérence, non pas entre les solutions adoptées dans les deux situations, mais dans la conception qui les inspirait, car si l'un des arguments invoqués à l'appui de l'imposition de la responsabilité au propriétaire ou à l'exploitant de la semi-remorque était que le camion ne tractait la semi-remorque que sur de courtes distances, le même raisonnement pourrait être appliqué pour soutenir que le propriétaire du véhicule routier ne devrait pas être responsable en vertu du paragraphe 3 de l'article 2 dans des cas où, après un court trajet par route, le véhicule est chargé sur un ferry-boat ou sur un wagon de chemin de fer pour une portion bien plus grande du transport. En ce qui concernait le rapport entre le problème soulevé par l'alinéa a) du paragraphe 8 de l'article premier et celui du transport superposé, l'on souligna aussi que d'un point de vue pratique il n'était pas déraisonnable d'imposer la responsabilité, au paragraphe 3 de l'article 2, par exemple à un transporteur routier dont le véhicule était ensuite chargé sur un ferry-boat, puisqu'il devrait en tous cas souscrire une assurance pour couvrir la portion du parcours où le transport a été effectué par route. La situation était en revanche tout autre lorsqu'un véhicule inerte, comme une semi-remorque, était tracté par un autre véhicule et était de par sa nature même, incapable de mouvements autonomes. Considérer le propriétaire ou l'exploitant d'un tel véhicule responsable en vertu de la Convention en projet, indiqua-t-on, risquerait de susciter exactement les mêmes sortes de difficultés qu'avaient rencontrées les auteurs du projet HNS lorsqu'ils avaient tenté d'imposer la responsabilité au chargeur. Etant donné qu'il ne fut pas possible de parvenir à un accord sur ce point, le comité décida d'inclure comme dernière phrase de l'alinéa a) du paragraphe 8 une disposition indiquant les deux solutions, afin qu'une décision définitive puisse être prise en la matière lors de la prochaine phase des travaux.

(26) Voir les paragraphes 74 à 76 ci-dessous.

52. — En ce qui concerne la définition du transporteur par rail, le comité estima qu'il ne serait pas approprié de faire peser la responsabilité en vertu de la future Convention sur les propriétaires des wagons de chemins de fer, les raisons principales étant que le propriétaire d'un wagon n'exerce pas de contrôle sur les opérations de transport à moins qu'il ne soit en même temps l'exploitant de la voie ferrée sur laquelle ces opérations sont effectuées, et que des wagons appartenant à de nombreux propriétaires différents pourraient être impliqués dans un même accident. La solution la plus adaptée, qui se trouve contenue à l'*alinéa b*), semblait donc être celle qui considérerait comme transporteur aux fins de la Convention, la personne ou les personnes exploitant la voie ferrée sur laquelle l'événement s'est produit, et qui prévoirait qu'en cas de coexploitation, chacun des coexploitants doit être considéré comme transporteur (27).

53. — Le *paragraphe 9* de l'article premier a trait à l'un des aspects fondamentaux de la future Convention, à savoir les marchandises dangereuses auxquelles elle s'appliquera (28). Dès le début de ses travaux, le comité reconnut qu'il s'agissait d'une question extrêmement complexe soulevant des problèmes juridiques, politiques et techniques. Pour la raison précédemment exposée (29), il écarta l'idée d'inclure une définition générale des marchandises dangereuses dans le projet de Convention et décida d'annexer à celle-ci une liste de substances ou de catégories de substances, qui serait élaborée à partir de listes existantes. Tandis que l'on convint que des accidents pourraient se produire lors du transport de substances en elles-mêmes "inoffensives" comme le lait ou l'huile d'olive, qui pourraient causer des dommages par pollution importants, l'on pensa que ce type de dommage ne serait subi que dans des cas extrêmes et qu'une extension générale du champ d'application tendant à couvrir des substances qui ne figurent pas dans des accords ou des recommandations à caractère technique existant en matière de transport de marchandises dangereuses, transformerait la future Convention en une

(27) En cas de coexploitation, les transporteurs sont, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 5, solidairement responsables pour les dommages causés par les marchandises dangereuses à bord du véhicule.

(28) Relativement à cette question, l'on se référera notamment aux documents suivants : Compilation de textes concernant la question de savoir quelles marchandises dangereuses devraient être couvertes par la future Convention (Etude LV — Doc. 48); Rapport sur la réunion du groupe de travail informel d'experts techniques et d'experts juridiques (Etude LV — Doc. 49); Réponses des Gouvernements et des organisations internationales au questionnaire concernant la liste de marchandises devant être annexée à la Convention en projet (Etude LV — Doc. 63 et Adds. 1 et 2); ANNEXES A, B et C au projet de Convention.

(29) Voir le paragraphe 21 ci-dessus.

convention de responsabilité civile générale, ce qui n'avait certainement pas été à l'origine dans l'intention de ses auteurs. Ce qu'il fallait donc rechercher, c'était certains critères permettant de déterminer les substances qui, en dépit des prescriptions des mesures de sécurité les plus rigoureuses, étaient susceptibles de causer des dommages d'une gravité exceptionnelle soit parce que ces mesures n'avaient pas été respectées, soit en raison d'un accident qui avait privé les mesures d'effet. A cette fin, des questionnaires furent adressés aux organes techniques compétents des Nations Unies, et aussi aux Gouvernements, pour recueillir des avis sur un certain nombre de questions; par ailleurs, un groupe de travail d'experts techniques et d'experts juridiques constitué par le comité à sa cinquième session envisagea aussi le problème sous plusieurs angles. A cette réunion, certaines questions furent examinées, comme les quantités dans lesquelles les marchandises dangereuses sont transportées, et la forme de leur transport, en vrac ou en colis, la fréquence du transport et le risque constitué si les mesures de sécurité prises pour neutraliser les propriétés dangereuses inhérentes des marchandises au cours du transport ne pouvaient empêcher les dommages en cas d'accident.

54. — D'une façon générale, deux approches différentes se dégagèrent relativement à la liste à annexer à la future Convention. La première, qui avait à l'origine été soumise par la délégation des Pays-Bas dans Etude LV — Doc. 55 (30), proposait une liste assez longue de substances, basée sur l'Accord européen de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ci-après dénommé "Accord ADR"), et à l'appui de cette solution l'on fit valoir qu'une telle liste fournirait une base plus large aux fins du régime d'assurance obligatoire visé par la future Convention et aurait en conséquence des effets bénéfiques sur le coût des primes. En outre, l'on suggéra que la liste de l'ADR était bien connue des transporteurs routiers, et que les listes appliquées pour le transport ferroviaire européen de marchandises dangereuses (RID) et pour le transport de marchandises dangereuses sur le Rhin (ADN(R)), pourraient, bien qu'elles ne fussent pas identiques à la liste de l'ADR, être aisément adaptées pour les rendre conformes. Quoiqu'un certain soutien eût été exprimé au sein du comité pour une solution en ce sens, des représentants qui étaient de l'avis de prendre la liste de l'ADR comme base pour celle qui serait annexée à la future Convention, notèrent que la proposition soumise par le Gouvernement des Pays-Bas envisageait d'inclure certaines substances aux fins de l'application des dispositions relatives à la responsabilité, et de les exclure lorsqu'elles sont transportées dans des quantités inférieures à celles prescrites dans l'ADR à l'égard du système d'assurance obligatoire, ce qui à leur avis constituait une complication, et il fut suggéré que si les risques de dom-

(30) Voir l'ANNEXE A.

ages graves étaient tellement minimes qu'ils ne justifiaient pas l'application des dispositions relatives à l'assurance obligatoire, le même argument pourrait tout aussi bien concerner les dispositions sur la responsabilité. Il fut en outre indiqué que la liste basée sur l'ADR pourrait être encore plus restreinte de façon à ne comprendre que les substances dotées de propriétés particulièrement dangereuses transportées en chargements complets, ou dans certains cas en vrac, et dont le transport est habituellement effectué par des transporteurs spécialisés, ce qui réduirait le poids de l'assurance à la charge des transporteurs en général.

55. — En réponse à ces arguments, l'on fit remarquer que s'il pourrait être justifié, à l'égard de certaines substances ne présentant qu'un risque minime de causer des dommages graves lorsqu'elles sont transportées en petites quantités, de dispenser le transporteur de devoir payer des primes d'assurance coûteuses puisque ces dommages seraient normalement couverts par des polices d'assurance de responsabilité civile, il ne semblait y avoir aucune raison valable de priver les victimes de la protection supplémentaire accordée par le régime de responsabilité objective prévu par le projet de Convention. En outre le système proposé par la délégation des Pays-Bas allègerait la tâche des organes de contrôle lorsqu'ils s'assureraient que les prescriptions relatives à l'assurance de la Convention en projet ont été respectées. Il fut de plus suggéré qu'il y avait des substances qui, transportées aussi bien en vrac qu'en colis, étaient fort susceptibles de causer des dommages extrêmement graves dans certaines circonstances.

56. — La deuxième approche fut proposée par la délégation de la République fédérale d'Allemagne ⁽³¹⁾ et était fondée sur la question de savoir si la Convention en préparation devrait chercher à établir un régime distinct et généralisé de responsabilité et d'assurance obligatoire pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure, ou bien si son but devrait se limiter à assurer une réparation aux victimes dans des cas où les propriétés dangereuses inhérentes des marchandises pourraient donner lieu à des dommages d'une gravité exceptionnelle et non pas seulement dans des circonstances extrêmes, et à l'égard desquels une réparation entière et adéquate n'est pas toujours assurée par les régimes nationaux applicables de responsabilité et d'assurance. A son avis, il n'existerait un besoin véritable d'une convention telle que celle qui était envisagée que si l'on adhérait à cette dernière hypothèse, et alors la protection qu'elle accorderait devrait être limitée aux cas où la substance transportée serait susceptible de causer des dommages supérieurs à ceux qui peuvent être indemnisés par les régimes qui s'appliquent actuel-

(31) Voir l'ANNEXE B.

lement aux accidents courants de la circulation et c'est pour ces raisons qu'il était proposé une liste plus restreinte que celle qui était soumise par la délégation néerlandaise. La liste alternative proposée comprendrait toutes les marchandises dangereuses du groupe I d'emballage énumérées au chapitre 2 des Recommandations préparées par le Comité d'experts en matière de transport de marchandises dangereuses des Nations Unies, dont le transport en petites quantités pour certaines pourrait, après tout l'examen nécessaire, être exonéré de responsabilité ou de garantie financière, ainsi que toutes les marchandises dangereuses du groupe II d'emballage énumérées au chapitre 2 des Recommandations, à moins que ces marchandises soient transportées dans des quantités inférieures à certains montants prescrits. Les substances visées dans le groupe II d'emballage, fut-il rappelé, étaient celles qui étaient transportées en vrac, y compris par citernes portables et conteneurs, et à ce propos il fut suggéré que les dommages qui pourraient être causés par des marchandises dangereuses n'étaient en aucune façon proportionnels à la quantité transportée, les risques de dommages de grande ampleur étant supérieurs lorsque les substances constituent une part importante du chargement par rapport à la taille du véhicule. La délégation de la République fédérale d'Allemagne indiqua également que sa préférence pour les Recommandations des Nations Unies se fondait en premier lieu sur le fait qu'à la différence des divers accords et règlements européens, elles avaient vocation universelle, et d'autre part que les accords européens étaient en cours de révision pour être harmonisés avec les Recommandations des Nations Unies. Enfin, en réponse à l'objection que les Recommandations, contrairement à l'ADR, au RID et à l'ADN(R) n'étaient pas de caractère impératif, il fut souligné que quelle que soit la liste qui serait prise comme base pour celle qui serait annexée à la future Convention, elle ne constituerait qu'une référence, de sorte que le fait que le modèle soit ou non de caractère impératif n'était guère pertinent.

57. — Une troisième solution, proposée par la délégation française, insistait sur la nécessité que la liste qui sera annexée à la future Convention soit aussi proche que possible de celles qui se trouvent dans l'ADR, dans le RID et dans l'ADN(R), car il était à son avis souhaitable que les dispositions relatives à la responsabilité et le système d'assurance obligatoire envisagé par le projet de Convention d'une part, et les prescriptions techniques d'autre part, s'appliquent aux mêmes listes de substances. Elle plaidait en conséquence pour que l'on annexe trois listes à la Convention en préparation, qui soient reprises de l'ADN, du RID et de l'ADN(R) respectivement, cette solution ayant en outre l'avantage de simplifier la procédure de révision de la liste qui était prévue à l'article D des clauses finales (32).

(32) Voir les paragraphes 155 à 158 ci-dessous.

58. — Le comité fut d'avis qu'il avait accompli des progrès considérables relativement à la détermination des critères qui permettraient d'élaborer la liste de substances à annexer à la Convention, mais il pensait qu'il faudrait examiner plus avant la question d'un point de vue technique, ce qui permettrait de faire un choix politique à un stade ultérieur des travaux entre les approches générales contenues dans les propositions soumises par les Gouvernements des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne (33), ou même pour toute autre solution qui recueillerait l'assentiment général.

59. — Pour finir en ce qui concerne le paragraphe 9 de l'article premier, il convient de rappeler d'une part que la référence aux substances "transportées en tant que cargaison" devrait être modifiée au cas où la future Convention devait s'appliquer aux dommages causés par les résidus contenus dans des véhicules-citernes routiers, dans des citernes démontables et dans des conteneurs-citernes, vides mais non-nettoyés, ou éventuellement par des déchets dangereux, et d'autre part qu'il reste encore à déterminer son rapport précis avec les conventions de droit nucléaire existantes. En particulier, la question fut posée de savoir si le futur instrument devrait s'appliquer aux dommages causés par des substances radioactives incluses dans la liste de l'ADR mais non couvertes par la Convention de Paris de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire et par la Convention de Vienne de 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires. Bien que les avis eussent été partagés sur la question de savoir si des substances nucléaires devraient figurer dans la liste visée au paragraphe 9, l'on fit observer que même si ces substances étaient à l'origine exclues, elles pourraient être introduites lors d'une révision de la liste. De même, il pourrait se produire une collision dans laquelle seraient en cause des transports par des véhicules différents, de substances dangereuses nucléaires et non-nucléaires, et dans ces conditions l'on convint qu'il serait en tout état de cause nécessaire d'examiner la question plus en détail ultérieurement.

60. — Les termes des quatre alinéas du *paragraphe 10* sont fondés en partie sur ceux du paragraphe 6 de l'article premier du projet HNS, et en partie sur le paragraphe 6 de l'article I de la Convention CLC tel que révisé par le paragraphe 3 de l'article 2 du Protocole de 1984 à ladite Convention. Avant de procéder à un bref commentaire des dispositions de ce paragraphe, deux observations générales peuvent être faites. La première est que le paragraphe 10 de l'article premier ne fait aucune référence aux dommages "d'ampleur massive" ou "d'ampleur catastro-

(33) Un document indiquant les principales différences entre les deux approches qui fut préparé au cours de la dernière session du comité par un petit groupe de travail d'experts techniques est contenu dans l'ANNEXE C ci-après.

phique" ainsi que cela avait été suggéré par certains membres du comité. Il est vrai que l'une des principales préoccupations des auteurs du projet de Convention était que les événements dans lesquels se trouve en cause le transport de marchandises dangereuses peuvent donner lieu à des dommages d'ampleur considérable, et c'est précisément l'une des raisons pour lesquelles l'article 9 prévoit la limitation de la responsabilité du transporteur. De tels cas seraient toutefois exceptionnels et quelle que soit la façon dont on pourrait pécuniairement quantifier les dommages d'ampleur massive, il était clair que l'application des régimes de responsabilité objective et d'assurance obligatoire prévus par le projet de Convention ne pourrait pas être soumise à la condition que les dommages excèdent un certain montant.

61. — Le second problème général examiné par le comité était la mesure dans laquelle la future Convention devrait prévoir une indemnisation pour les pertes strictement pécuniaires. D'une part, certains représentants rappelèrent que le projet de Convention établissait un régime de responsabilité objective et que les pertes strictement pécuniaires n'étaient pas une conséquence typique de la nature du risque envisagé. Eu égard en outre au fait que le projet de Convention renfermait le principe de la limitation de la responsabilité du transporteur, il existait le danger qu'une large part du fonds disponible pour les dommages aux biens soit épuisée par les créances pour pertes strictement pécuniaires. Certes, le projet n'indiquait pas clairement si ces pertes devraient être indemnisées et les divergences entre les droits nationaux étaient telles qu'il pourrait se produire une grande incertitude et que se trouverait encouragé le *forum shopping* si l'indemnisation pour les pertes strictement pécuniaires n'était pas expressément exclue. D'autres représentants plaidèrent cependant fortement pour que les pertes strictement pécuniaires ne soient pas exclues de la définition de "dommage", et soulignèrent notamment que les dommages dus à la pollution sont souvent de cette nature; de même le préjudice subi par suite de l'évacuation d'une forte proportion de la population civile après un accident était un autre exemple de pertes pécuniaires pures et à leur avis la question qui se posait n'était pas tant de savoir si ces pertes devraient être considérées comme des dommages au sens de la future Convention mais plutôt de savoir dans quelle mesure elles donneraient lieu à réparation dans le droit national. C'était là un domaine dans lequel la jurisprudence évoluait rapidement dans de nombreux Etats et il fut suggéré que toute tendance à imposer une uniformité en écartant la réparation pour ces pertes en vertu de la future Convention pourrait rendre celle-ci difficilement acceptable pour certains Etats. L'on rappela aussi qu'une telle exclusion signifierait qu'une réclamation distincte relative aux pertes pécuniaires pures devrait être formée sur la base du droit national parallèlement aux actions qui sont du domaine de la Convention. Il y avait donc une fraction importante au sein du comité qui était opposée à toute exclusion expresse des

pertes strictement pécuniaires comme chef de réparation, la préférence étant que la question soit laissée au ressort de la loi nationale.

62. — Un observateur représentant les intérêts des assureurs estima toutefois qu'une solution volontairement vague de ce genre pourrait s'avérer très coûteuse. Il était extrêmement difficile de qualifier et de quantifier le risque s'agissant de pertes pécuniaires pures et il était évident qu'exclure la réparation de ces pertes conduirait à davantage de certitude pour le calcul des primes; si cependant l'on ne parvenait pas à un accord sur ce point, il serait alors nécessaire de laisser résoudre le problème par la loi nationale et il estimait de son devoir de confirmer que l'introduction dans la future Convention des pertes strictement pécuniaires comme chef de dommage éventuel, si elle était liée à un régime de responsabilité objective et à une limitation de la responsabilité, pourrait, comme cela avait déjà été suggéré, aboutir à une réduction importante de l'indemnité disponible pour les dommages aux biens, considération qui était aussi valable dans le contexte du recouvrement des débours effectués, pour compenser la prise de mesures de sauvegarde. Malgré ces arguments, il n'y eut pas de soutien général pour exclure expressément les pertes pécuniaires pures de la définition de dommage au sens de la future Convention, et en conséquence la question est laissée ouverte.

63. — En ce qui concerne chacune des dispositions du paragraphe 10, l'*alinéa a)* envisage "tout décès ou toutes lésions corporelles à bord ou à l'extérieur du véhicule transportant les marchandises dangereuses, qui sont causés par ces marchandises". Cette disposition doit toutefois être lue à la lumière du paragraphe 1 de l'article 2, relatif aux créances contractuelles, et du paragraphe 9 de l'article 5 qui exclut l'application de la future Convention dans la mesure où ses dispositions sont incompatibles avec le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale. Sous réserve de ces dispositions cependant, des membres de l'équipage ou des voyageurs en relation contractuelle avec le transporteur, qui subissent des dommages lorsqu'ils se trouvent à bord du véhicule transportant les marchandises dangereuses, peuvent être indemnisés en vertu de la future Convention, la mesure dans laquelle les termes "décès ou lésions corporelles" permettent l'indemnisation du préjudice moral étant laissée à la loi nationale. Il fut de même rappelé que les questions de savoir qui devrait pouvoir intenter une action fondée sur une créance du chef de décès et comment l'indemnisation devrait être répartie entre les ayants droit des personnes décédées étaient traditionnellement laissées de côté dans les conventions de droit privé, quoique le Secrétariat eût été prié d'appeler l'attention dans le rapport explicatif sur le projet de Convention, sur la Résolution (75) 7 du Conseil de l'Europe en date du 14 mars 1975 sur la réparation des dommages en cas de lésions corporelles et de décès, comme modèle pour une éventuelle méthode harmonisée d'aborder certaines des questions qui avaient été soulevées.

64. — L'*alinéa b)* concerne l'indemnisation pour les pertes ou les dommages subis par des biens, à l'exclusion de la pollution de l'environnement, et diffère de l'*alinéa a)* à deux égards puisqu'il limite la réparation en vertu de la Convention à l'indemnisation pour les pertes ou les dommages causés par des marchandises dangereuses aux biens à l'extérieur du véhicule où elles sont transportées, et exclut en outre ces pertes ou dommages causés à d'autres véhicules faisant partie du même train que ce véhicule, ou à des biens transportés sur ces véhicules. La raison présidant à ces exclusions est que les propriétaires de biens à bord du véhicule transportant les marchandises dangereuses, ainsi que ceux des autres véhicules du même train que ce véhicule et des biens qui y sont transportés disposeront presque certainement d'une action contractuelle à l'encontre du transporteur, et que si l'on incluait ce type de dommages, il pourrait se produire un conflit avec les dispositions d'autres conventions internationales, par exemple l'article 28 de la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (ci-après dénommée "Convention CMR"), qui prévoit une responsabilité pour laquelle le transporteur devrait avoir contracté une police d'assurance spéciale. Il faut toutefois souligner que même si une action extra-contractuelle pour ces dommages existe en vertu de la loi nationale, une telle action ne peut être exercée selon le projet de Convention, de sorte que le fonds de limitation du transporteur ou, s'il n'est pas obligé de constituer un tel fonds, sa couverture d'assurance ou son autre garantie financière ne pourront être utilisés, conformément à l'*alinéa b)* du paragraphe 1 de l'article 9, que pour régler les créances du chef de dommages aux biens tels que définis aux *alinéas b), c) et d)* du paragraphe 10 de l'article premier.

65. — Les termes de l'*alinéa c)* sont fondés sur ceux du paragraphe 6 de l'article I de la Convention CLC tel que révisé par le paragraphe 3 de l'article 2 du Protocole de 1984 et bien qu'il ne soit énoncé aucune définition de l'altération de l'environnement, il est important de noter que les indemnités versées en vertu du projet de Convention au titre de "l'altération à l'environnement autres que le manque à gagner [sont] limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront", l'intention évidente étant de décourager autant que possible les demandes d'indemnisation à but spéculatif. Les termes "manque à gagner" donnèrent lieu à discussion au sein du comité, la question ayant été posée de savoir si elle ne devait pas être remplacée par perte de revenus afin de couvrir les cas, par exemple, d'hôteliers ou d'autres commerçants qui voient leur activité complètement suspendue pendant un certain temps après la survenance d'un événement. A ce sujet on rappela que ce point avait fait l'objet de débats approfondis, compliqués et qui n'avaient pas abouti, à la Conférence de l'OMI pour la révision de la Convention CLC et il fut suggéré qu'un nouvel examen des problèmes soulevés pourrait être différé à une date ultérieure.

66. — La discussion au sein du comité relative à l'introduction dans la définition de "dommage" à l'*alinéa d)*, du "coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures", fut étroitement liée à la définition de "mesures de sauvegarde" au *paragraphe 11* de l'article premier comme "toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou atténuer le dommage". On exprima l'avis que si le coût de ces mesures devait ouvrir droit à indemnisation en vertu du futur instrument, il devrait alors être restreint aux dépenses encourues par des personnes autres que les Etats ou les autorités locales qui ont en tout état de cause l'obligation de prendre des mesures pour prévenir ou atténuer les dommages causés par le genre d'accidents envisagé par la Convention en préparation, de la même façon qu'ils auraient à intervenir dans l'éventualité d'une catastrophe naturelle. Il fut toutefois suggéré que cet argument ne pourrait être invoqué que dans les cas où la responsabilité du transporteur est encourue uniquement en vertu de l'application du principe du risque car s'il s'était d'une manière quelconque rendu coupable d'une faute, il n'y aurait alors aucune objection à ce qu'un Etat ou une autorité locale qui aurait pris des mesures de sauvegarde soit placé sur le même plan que la victime de lésions corporelles ou de dommages aux biens et qu'il soit ainsi autorisé à obtenir réparation du fonds de limitation du transporteur. On exprima en outre la crainte qu'une définition large des mesures de sauvegarde ne risquât de réduire fortement les fonds disponibles pour l'indemnisation des victimes de dommages, surtout si le transporteur était en droit d'agir contre son propre fonds pour le coût de ces mesures ⁽³⁴⁾, et l'on rappela que le système contenu dans les paragraphes 10, 11 et 12 de l'article premier était basé sur le modèle qui se trouve dans le projet HNS qui avait été conçu pour viser spécialement la menace de pollution des eaux de la mer et les droits d'intervention des Etats ayant un littoral. A tout le moins les véritables tiers victimes qui subiraient des pertes ou des dommages aux biens, ou des dommages dérivant de la pollution de l'environnement, devraient se voir conférer des créances privilégiées par rapport à celles formées en vertu de l'*alinéa d)*. Une majorité de représentants appuya cependant fermement le principe de l'indemnisation du coût des mesures de sauvegarde aux termes de la future Convention, en soulignant l'importance de cette indemnisation comme une incitation à agir, eu égard aux coûts extrêmement élevés qui sont souvent engagés pour prendre de telles mesures. L'on observa de plus que même si les Etats et les autorités publiques n'étaient pas en droit d'obtenir réparation sur le fondement de la Convention, rien ne s'opposerait à ce qu'ils intentent une action contre le transporteur en vertu de la loi nationale applicable et dans ces conditions, le comité adopta les textes de l'*alinéa d)* du *paragraphe 10*, et du *paragraphe 11* de l'article premier, tels qu'ils figurent dans l'ANNEXE I ci-après.

(34) Voir le commentaire sur le *paragraphe 8* de l'article 11 au *paragraphe 115* ci-dessous.

67. — La définition d'“événement” au *paragraphe 12* comme “tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage” suit le modèle du *paragraphe 8* de l'article I de la Convention CLC tel que modifié par le *paragraphe 4* de l'article 2 du Protocole de 1984.

Article 2

Paragraphe 1

68. — L'une des préoccupations du comité fut d'éviter tout conflit éventuel avec des conventions existantes en matière de droit des transports, notamment celles relatives au transport international de marchandises par chemins de fer et par route (35), et c'est là l'une des raisons qui ont conduit à exclure de la définition du dommage aux biens à l'alinéa b) du *paragraphe 10* de l'article premier, les pertes ou les dommages causés à d'autres véhicules du même train de véhicules, ou à des biens qui y sont transportés, que celui transportant les marchandises dangereuses. Cette disposition a cependant une portée beaucoup plus grande puisqu'elle écarte l'application du projet de Convention à ces dommages quand bien même l'indemnisation correspondante ne serait prévue par aucun autre instrument international. Il est toutefois probable, bien que ce ne serait pas nécessairement le cas, que les dommages visés par l'exclusion en vertu de l'alinéa b) du *paragraphe 10* de l'article premier donneront lieu à une action contractuelle, et le *paragraphe 1* de l'article 2 concerne la question de savoir dans quelle mesure le futur instrument ne devrait s'appliquer qu'aux créances dont le titulaire n'est pas en relation contractuelle avec le transporteur ou l'autre personne responsable selon ses règles. Bien qu'il fût suggéré que l'existence d'une telle relation, sous réserve qu'il n'existe aucune incompatibilité avec des instruments internationaux existants, ne devrait pas faire obstacle au droit à réparation prévu par la future Convention, l'opinion qui prévalut fut que celle-ci ne devrait pas s'appliquer aux créances contractuelles.

69. — Des opinions largement divergentes apparurent cependant quant à la question de savoir si, et dans quelle mesure, la future Convention devrait s'appliquer aux créances extra-contractuelles, lorsqu'une victime dispose aussi d'une créance contractuelle due à un dommage dont l'origine se trouve dans un événement impliquant le transport de marchandises dangereuses. Une proposition,

(35) En particulier, la Convention CMR et les Annexes A et B à la Convention de 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (ci-après dénommée “Convention COTIF”).

fondée sur l'idée que l'indemnisation en vertu de la Convention devrait être restreinte aux créances de véritables tiers, tendait à exclure de son champ d'application les créances extra-contractuelles qui pourraient aussi être fondées sur un contrat, que ce soit un contrat de transport, de travail, de location ou de tout autre type. L'on indiqua à l'appui de cette conception que dans de nombreux pays, une victime a la possibilité d'exercer simultanément une action contractuelle et une action extra-contractuelle, mais qu'en règle générale, cette possibilité résultait non de la loi, mais de l'évolution de la jurisprudence et de la doctrine, et il s'en suivait qu'une disposition dans la future Convention empêchant le cumul de ces deux actions n'irait pas à l'encontre de principes profondément enracinés dans le droit national. En outre, cette proposition aurait aussi l'effet d'écarter le risque que soient intentées des actions en vertu de la Convention mais ne constituant pas une véritable situation de cumul, contre par exemple le transporteur effectif, par opposition au transporteur contractuel, ou contre le sous-affrèteur d'un bateau de navigation intérieure. La majorité des représentants fut toutefois d'avis que la proposition allait trop loin en ce qu'elle aurait pour effet d'exclure l'application de la Convention chaque fois que la victime serait liée avec toute personne par un contrat qui pourrait donner lieu à une créance pour des dommages résultant de l'événement, par exemple dans le cas où elle aurait contracté une police d'assurance sur la vie ou d'invalidité. Même si elle était restreinte aux créances contractuelles contre le transporteur nées d'un contrat de transport ou, éventuellement, de travail, cette solution semblait inacceptable car elle restreindrait à l'excès le champ d'application de la future Convention qui, après tout, visait à améliorer la situation des victimes, et exclurait l'indemnisation selon les règles de la Convention par exemple à une personne voyageant en autobus et liée à un exploitant par un contrat de transport, qui subirait des lésions corporelles lors d'une collision avec un camion transportant des marchandises dangereuses.

70. — Une deuxième approche, moins radicale, consistait à restreindre l'application de la Convention aux actions extra-contractuelles intentées par des victimes se trouvant en relation contractuelle avec les personnes responsables selon ses règles, lorsque les victimes ne peuvent obtenir pleine et entière réparation pour les dommages aux termes du contrat. Il fut suggéré que la solution renfermée dans le paragraphe 1 de l'article 2 tel qu'il était rédigé, n'assurait pas une véritable uniformité et qu'il demandait à être complété par une disposition supplémentaire qui réaffirmerait le principe qu'aucune disposition de la Convention n'a d'effets sur les obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport ou d'un autre contrat, mais en même temps indiquerait clairement que la question de savoir si une personne est privée en tout ou en partie du droit d'introduire une demande en réparation extra-contractuelle sur la base de la Convention, doit être déterminée confor-

mément aux règles du droit national ou de toute Convention internationale qui seraient applicables à ce contrat.

71. — Bien que cette proposition eût recueilli un certain soutien, le comité estima dans sa majorité qu'il serait préférable d'éviter de compliquer la question et suggéra qu'une troisième approche qui serait la solution la plus simple consisterait à conserver la disposition contenue au paragraphe 1 de l'article 2 et d'inviter les délégations qui seraient favorables à une solution plus explicite des problèmes liés au cumul des actions, à présenter leurs propositions au cours de la phase successive des travaux, sous la forme soit de dispositions supplémentaires, soit de clauses de réserve. Certains représentants firent part de leurs inquiétudes à l'égard de cette solution qui, fut-il indiqué, pourrait laisser sans réponse la question même qui avait présidé à l'insertion du paragraphe 1 de l'article 2 à l'origine, à savoir les relations entre la future Convention et les instruments internationaux existants. Eu égard cependant à l'absence de soutien marqué pour l'introduction de l'une quelconque des propositions, le comité décida qu'aucune d'elles ne serait portée dans le texte de base sous forme de variante et en conséquence, il a adopté le texte du paragraphe 1 de l'article 2.

Paragraphe 2

72. — Ainsi qu'on l'a indiqué ci-dessus au paragraphe 18 du présent rapport, certains membres du comité estimèrent que la future Convention devrait s'appliquer seulement aux dommages causés au cours d'opérations de transport *stricto sensu*, c'est-à-dire pendant la période qui va du moment où l'opération de chargement des marchandises sur le véhicule a été achevée, jusqu'au début de leur déchargement. Le principal argument invoqué à l'appui de cette solution était que l'une des idées essentielles qui présidaient à la Convention en projet était que les risques inhérents des marchandises dangereuses augmentaient en raison du transport, tandis que la canalisation de la responsabilité sur le transporteur tenait au fait qu'il disposait de l'emploi du véhicule transportant effectivement les marchandises. Les opérations de chargement et de déchargement étaient en revanche distinctes du déplacement des marchandises, et, dans la grande majorité des cas s'agissant de transport ferroviaire, et souvent pour ce qui était du transport par route, elles étaient effectuées sur des terrains privés par des personnes qui n'étaient en aucune façon soumises au contrôle du transporteur. L'attribution de la responsabilité à celui-ci pour les dommages causés au cours de ces opérations n'était donc guère cohérente avec la conception sur laquelle était fondé le projet de Convention et posait des questions de politique économique qui pourraient rendre difficile l'acceptation de la Convention pour certains Etats, comme on avait pu le constater

des réactions de nombreux membres du Comité des transports intérieurs à Genève. Pour ces raisons, il fut proposé que les opérations de chargement et de déchargement ne soient pas comprises dans le champ d'application du futur instrument, et que le dommage causé pendant qu'elles seraient effectuées soit indemnisé par la police d'assurance des entreprises industrielles qui est habituellement souscrite. Il fut en outre suggéré que la plupart des victimes d'événements survenant au cours d'opérations de chargement et de déchargement des marchandises dangereuses obtiendraient réparation en vertu d'un contrat de travail leur ouvrant droit aux prestations prévues par le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale et que le projet de Convention serait de beaucoup simplifié si ces opérations étaient entièrement exclues de son champ d'application.

73. — Quoique des statistiques très différentes eussent été avancées quant à la proportion d'accidents se produisant au cours du chargement et du déchargement de marchandises dangereuses par rapport à ceux qui surviennent lors du transport proprement dit, et en conséquence quant à la mesure dans laquelle l'application effective du futur instrument se trouverait réduite s'il ne devait pas s'appliquer aux dommages causés au cours de ces opérations, une majorité de représentants gouvernementaux se prononça à l'encontre d'une semblable exclusion. Ils estimèrent que la Convention perdrait beaucoup de son intérêt si elle ne s'appliquait pas aux dommages causés au cours des opérations de chargement et de déchargement, lesquelles pourraient donner lieu à des dommages graves en dehors du lieu où elles sont effectuées. Il fut aussi rappelé que les inquiétudes exprimées par les organisations professionnelles représentant les transporteurs seraient pour une large part réglées par les dispositions des articles 3 et 6 du projet de Convention, et un argument supplémentaire en faveur d'inclure ces opérations dans le champ d'application temporel était qu'une telle solution permettrait que des personnes autres que le transporteur, sous la responsabilité desquelles ces opérations étaient effectuées, soient tenues pour responsables en vertu du projet.

Paragraphes 3 et 4

74. — Ces deux dispositions concernent le mécanisme du transport superposé, c'est-à-dire des situations dans lesquelles un véhicule est transporté pendant une partie du trajet à bord d'un autre véhicule, par exemple un véhicule routier chargé sur un ferry-boat pour traverser un estuaire. La question se pose de savoir quel transporteur devrait être responsable si des dommages étaient causés dans ce cas par des marchandises dangereuses à bord du véhicule routier : le transporteur de navigation intérieure ou le transporteur routier. Plusieurs membres du comité esti-

mèrent que la responsabilité devrait, dans l'exemple cité ci-dessus, être à la charge du transporteur de navigation intérieure puisqu'il est le transporteur effectif qui contrôle le déplacement de son bateau, dans un contexte où certains risques qui pourraient résulter d'un événement causant des dommages échappent totalement à l'emprise du transporteur routier. Il fut également souligné que la portion de transport superposé dans l'opération de transport pourrait constituer de loin la partie la plus longue du transport de sorte que les marchandises seraient de fait pendant la plupart du temps sous la responsabilité du second transporteur, qui pourrait en l'occurrence être un transporteur maritime ou aérien. En outre, l'on suggéra qu'il serait arbitraire d'établir une distinction entre les cas où un véhicule routier est chargé sur un wagon de chemin de fer et ceux où un conteneur sans roues est transporté par rail, dont il fut généralement reconnu qu'il n'était pas un véhicule au sens de la Convention en préparation, et que dans ces cas, le transporteur par rail serait responsable en vertu de la Convention. L'on soutint donc qu'également s'agissant de transport superposé, le transporteur d'origine des marchandises devrait être placé dans la même situation à l'égard du deuxième transporteur que le chargeur qui remet un conteneur pour le transport vis-à-vis du premier transporteur, la seule différence entre les deux situations étant que, contrairement au véhicule à moteur, le conteneur ne possède pas de roues.

75. — La majorité préféra cependant la solution contenue au *paragraphe 3*, selon laquelle s'agissant de transport superposé, les marchandises sont réputées être transportées par le véhicule sur lequel elles ont été chargées à l'origine. L'on indiqua en particulier que la responsabilité en vertu du projet de Convention était essentiellement basée sur la théorie du risque et non sur la faute, et que l'objectif principal était d'assurer une protection efficace des victimes. Si toutefois la responsabilité devait reposer sur le véhicule porteur dans un cas de transport superposé, la conséquence serait qu'à un moment donné, qui pourrait être difficile à déterminer précisément, la responsabilité du premier transporteur cesserait et celle du deuxième transporteur commencerait, la situation étant à nouveau renversée à la fin du trajet du transport superposé. Il serait donc nécessaire, dans l'exemple d'un véhicule automoteur transporté sur une courte distance par un ferry-boat de navigation intérieure, que le second transporteur souscrive une assurance pour couvrir la responsabilité en vertu de la Convention, car s'il ne le faisait pas, par exemple parce qu'il ne connaissait pas la nature dangereuse des marchandises, les victimes seraient dépourvues de la protection même que la future Convention visait à leur conférer, à moins que la situation du premier transporteur ne soit assimilée à celle de l'expéditeur. Si en revanche le premier transporteur demeurait responsable, le problème de la double assurance et, le cas échéant, celui de devoir établir quel transporteur était en fait responsable au moment de l'événement à l'origine du dommage, seraient évités. En conséquence, pour des motifs de commodité, il fut

décidé d'adopter la règle qui est actuellement renfermée au paragraphe 3 de l'article 2, qui, fut-il rappelé, n'empêcherait aucunement un transporteur d'obtenir réparation par une action récursoire contre le propriétaire ou l'exploitant du véhicule sur lequel le premier véhicule avait été chargé, s'il peut établir la responsabilité de cette personne selon les règles du droit national applicable.

76. — En ce qui concerne la question de savoir si la future Convention devrait s'appliquer lorsque le véhicule porteur est un navire ou un aéronef, il fut finalement décidé après un long débat d'adopter le texte du *paragraphe 4* qui exclut dans ces cas le transport superposé du champ d'application. Bien que certains représentants eussent exprimé leurs regrets à l'égard de cette décision, dont l'une des conséquences serait que le futur instrument ne s'appliquerait pas aux dommages causés au cours du transport superposé entre, par exemple, le Royaume-Uni d'une part et l'Europe continentale d'autre part, l'on fit observer que pour des raisons techniques, le transport superposé par aéronef ne serait pas très courant en pratique, et que pour ce qui était de ce type de transport par mer, il était important d'éviter toute source de conflit avec les conventions maritimes existantes régissant la limitation globale de la responsabilité du propriétaire de navire et avec la Convention HNS qui pourrait éventuellement être adoptée dans l'avenir.

Article 3

77. — Quoique les deux paragraphes de cet article aient trait aux transports effectués sur des terrains privés et visent à restreindre l'application de la future Convention s'agissant de dommages causés au cours de ces transports, leur contenu diffère largement. Le *paragraphe 1* a pour objet d'écarter entièrement l'application de la Convention lorsque le dommage a son origine dans une opération de transport qui se déroule dans un lieu non accessible au public, tel qu'une fabrique ou une usine, et qui est accessoire et partie intégrante du processus de production ou de l'activité industrielle, ainsi, le déplacement des marchandises dangereuses d'un endroit à un autre de l'usine au moyen d'une grue, d'un chariot à fourche ou d'un convoyeur. L'exclusion jouera indépendamment de la question de savoir si le dommage résultant du transport s'est produit à l'intérieur ou à l'extérieur des limites du lieu où le transport est effectué, le comité ayant pensé que ces dommages seraient indemnisés en vertu de la police générale d'entreprise de l'installation ou de l'usine concernées.

78. — Le *paragraphe 2* pour sa part, concerne les cas de "véritable" transport de marchandises dangereuses, à la différence des opérations accessoires visées au *paragraphe 1*. Le *paragraphe 2* traite des opérations de transport effectuées dans un lieu non accessible au public et exclut l'application de la future Convention seulement lorsque le dommage est subi sur ces terrains privés. L'effet principal de cette disposition est de soumettre l'indemnisation à la loi nationale applicable dans ces cas, qui, dans leur majorité, concernent des accidents se produisant au cours du chargement ou du déchargement des marchandises dangereuses. Une telle exclusion, fut-il souligné, se justifiait par le fait que les victimes dans ces lieux se trouveraient habituellement en relation contractuelle avec la personne responsable pour les opérations de chargement ou de déchargement, ou seraient en tout état de cause couvertes par une police générale d'entreprise ou par les règles correspondantes du droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale. En règle générale, les dommages seraient circonscrits à l'intérieur de ces lieux mais s'ils devaient être plus étendus, les victimes se trouvant à l'extérieur des limites ne seraient pas privées de l'action en réparation prévue par la Convention. Certains représentants exprimèrent cependant quelque inquiétude à l'égard de la portée éventuelle de la disposition, notamment pour ce qui était de ses effets dans le cadre du transport de marchandises dangereuses par rail puisque, à l'exception des gares, le public n'a généralement pas accès aux installations du chemin de fer. Alors qu'il pourrait par exemple être justifié de refuser le bénéfice de la disposition de la Convention en préparation à des personnes non autorisées à se trouver sur des terrains adjacents aux voies ferrées, ils ne voyaient pas pourquoi l'on priverait de la protection qu'elle offre, des victimes à bord d'un train de voyageurs qui entrerait en collision avec un train transportant des marchandises dangereuses, quoique les demandes d'indemnisation de ces personnes fondées sur les règles de la Convention, pourraient déjà être exclues par suite de l'application combinée du *paragraphe 1* de l'article 2, et de la théorie du non cumul des actions contractuelles et extra-contractuelles connue de certains systèmes juridiques. Si ce résultat n'était pas recherché alors le libellé du *paragraphe 2* de l'article 3 demandait à être précisé, tandis que si son but principal était d'exclure l'application du projet de Convention aux dommages dérivant d'opérations de chargement et de déchargement de marchandises dangereuses toutes les fois que ces opérations sont effectuées sur des terrains privés, ce qui est habituellement le cas, il faudrait alors l'indiquer explicitement dans le projet d'articles de sorte qu'une claire décision de principe puisse être prise à cet égard. En conséquence, eu égard non seulement aux divergences d'avis concernant l'acceptation des fondements d'ordre politique sur lesquels repose le *paragraphe 2* de l'article 3, mais aussi à l'incertitude qu'éprouvaient certains représentants quant à son interprétation, le comité décida de le placer entre crochets dans l'attente d'un examen ultérieur.

Article 4

79. — Différentes conceptions furent exposées au cours des débats du comité portant sur le champ d'application géographique du futur instrument. La plus favorable aux victimes consistait à appliquer la Convention lorsque le dommage était subi dans un Etat contractant ou lorsqu'il était causé par un événement survenu dans un Etat contractant. A l'appui de cette solution il fut suggéré qu'il n'y avait pas de raison qu'un Etat, qui avait incorporé les dispositions de ce qui était en fait une loi uniforme dans sa propre législation nationale, dût appliquer un double régime aux indemnisations pour les dommages du genre que vise la Convention, c'est-à-dire appliquer les règles de la Convention aux victimes sur son propre territoire et les règles de son droit national aux victimes sur le territoire d'un Etat non-contractant, solution qui serait de plus contraire à certaines recommandations de l'OCDE. L'on fit en outre remarquer dans ce contexte qu'il ne fallait pas supposer que la loi d'un Etat non-contractant serait nécessairement plus favorable aux victimes que le système établi par la Convention mais que si elle l'était, rien n'empêcherait alors une victime dans un Etat non-contractant d'intenter une action dans cet Etat.

80. — En ce qui concerne le cas où des dommages sont subis dans un Etat contractant et résultent d'un événement survenu dans un Etat non-contractant, il fut suggéré qu'une victime dans un Etat contractant devrait avoir droit à la protection de la Convention, dont les dispositions avaient été introduites dans le droit de cet Etat, quel que soit le lieu où l'événement causant le dommage s'est produit. L'on rappela le précédent de la Convention CLC qui s'applique aux dommages par pollution causés sur le territoire d'un Etat contractant sans égard au lieu où s'est produit l'événement causant le dommage et l'on fit également la remarque qu'alors qu'il était exact que les dispositions de la future Convention imposant une obligation de souscrire une assurance ne pourraient pas être imposées aux transporteurs qui opèrent en dehors du territoire d'Etats contractants, un transporteur opérant en zones limitrophes pourrait être considéré comme étant conscient des risques de dommages transfrontaliers et comme devant prendre les mesures nécessaires pour couvrir sa responsabilité en obtenant une couverture d'assurance appropriée; même s'il ne les avait pas prises, il devrait de toutes façons avoir assuré sa responsabilité en vertu des dispositions de son propre droit national ou posséder un actif suffisant pour satisfaire à un jugement dans l'Etat où l'événement s'est produit. Enfin, à l'appui de ce champ d'application géographique large, il fut indiqué qu'une telle solution contribuerait en quelque sorte à résoudre les problèmes de droit international privé qui résultent des différences entre les règles de conflit applicables à la responsabilité extra-contractuelle.

81. — Une autre approche consistait à limiter le champ d'application aux dommages subis dans un Etat contractant, quel que soit le lieu où s'est produit l'événement qui les a causés. Les arguments étayant une telle solution reprenaient pour l'essentiel ceux qui sont exposés au paragraphe précédent du présent rapport mais rejetaient ceux qui sont développés au paragraphe 79, dans la mesure où il fut considéré qu'il n'y avait aucune raison que les victimes dans des Etats non-contractants jouissent de la protection de la Convention, et que l'absence de cette protection pourrait inciter ces Etats à l'accepter. La conclusion exactement opposée fut tirée par d'autres représentants qui rappelèrent que la loi traditionnellement applicable aux créances extra-contractuelles est la *lex loci delicti* et ils insistèrent pour que la future Convention s'applique aux dommages, où qu'ils soient subis, dès lors qu'il était établi que l'événement qui les avait causés était survenu sur le territoire d'un Etat contractant. L'on souligna qu'en restreignant la réparation en vertu de la future Convention à de tels dommages, l'on assurerait qu'il existerait une couverture d'assurance et en même temps l'on éviterait de constituer deux catégories de victimes, celles qui subiraient un dommage dans un Etat contractant et qui formeraient leur réclamation sur la base des dispositions de la Convention, et les victimes dans des Etats non-contractants qui, en cas de dommages transfrontaliers, devraient fonder leur action sur la loi nationale applicable.

82. — Cependant, le comité était conscient du fait que l'impossibilité de parvenir à un accord sur ce point conduirait à laisser ouvertes un certain nombre de questions importantes concernant en particulier le système d'assurance obligatoire et la compétence. Quoique plusieurs délégations eussent préféré un champ d'application plus large, le comité s'accorda à dire que la Convention ne devrait contenir qu'une seule solution et qu'il fallait faire un choix entre les diverses possibilités. Le comité se prononça en faveur de l'approche la plus restrictive supportée par la majorité, selon laquelle la Convention ne s'applique que si le dommage a été subi dans un Etat contractant et a été causé par un événement survenu dans un tel Etat. Cette règle est énoncée à l'alinéa a) de l'article 4, tandis que l'alinéa b) témoigne de l'importance qui s'attache aux mesures de sauvegardes prises pour prévenir ou atténuer le dommage, en prévoyant que la Convention s'applique quel que soit le lieu où les mesures sont prises.

Article 5

83. — Les idées directrices qui président aux dispositions relatives à la responsabilité du projet de Convention ont déjà été exposées ci-dessus, et les raisons qui ont conduit à l'adoption du principe fondamental consistant à canaliser la responsabilité vers le transporteur sous réserve de certaines exonérations, n'ont pas besoin

d'être rappelées ici; cependant le commentaire sur les neuf paragraphes de l'article 5 devra être lu à la lumière des paragraphes 23 à 37 du présent rapport.

Paragraphe 1

84. — Cette disposition pose le principe général de la responsabilité du transporteur pour tout dommage causé par les marchandises dangereuses au cours de leur transport par route, rail ou bateau de navigation intérieure, sous réserve des moyens de défense dont il peut se prévaloir en vertu des paragraphes 4 et 5 de l'article 5 et de l'article 6. Les mots "au moment de l'événement" se réfèrent à la durée du transport telle que définie au paragraphe 2 de l'article 2, tandis que les mots "causé par les marchandises dangereuses" soulignent le rapport de cause à effet devant exister entre les marchandises dangereuses et le dommage subi, le comité ayant rejeté une proposition visant à restreindre la responsabilité du transporteur aux dommages causés par les marchandises dangereuses "en raison de leur transport par route, rail ou bateau de navigation intérieure" qui aurait introduit un lien de causalité entre les opérations de transport et le dommage.

Paragraphe 2

85. — Cette disposition dont le libellé est, comme celui du paragraphe 1, basé sur le paragraphe 1 de l'article III de la Convention CLC, énonce la règle selon laquelle lorsque l'événement consiste en une succession de faits ayant la même origine, la responsabilité en vertu de la Convention repose sur le transporteur au moment du premier fait.

Paragraphe 3

86. — Ce paragraphe concerne le cas particulier de la coexploitation de la voie ferrée sur laquelle l'événement s'est produit, et prévoit que lorsque deux ou plusieurs personnes sont responsables en tant que transporteurs en vertu de la Convention, elles sont solidairement responsables.

Paragraphe 4

87. — Les alinéas a) et b) sont fondés sur les dispositions des alinéas a) et b) du paragraphe 2 de l'article III de la Convention CLC (36). L'alinéa a) est en fait

(36) Il ne ressort pas des rapports sur les sessions du comité si l'absence du mot "inévitable", qui se trouve à l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article III de la CLC, dans la première version et dans les versions subséquentes du projet d'articles est intentionnelle, ou résulte simplement d'un oubli.

une clause de force majeure quoique la majorité au sein du comité eût pensé qu'une référence générale à la force majeure ou au *vis major* ne serait pas souhaitable eu égard aux sens différents que revêtent ces concepts dans les divers systèmes juridiques. En ce qui concerne l'alinéa b), plusieurs représentants gouvernementaux et observateurs estimèrent que ses termes étaient par trop restrictifs et suggérèrent que son effet était pratiquement de limiter l'exonération aux actes de terrorisme alors qu'il pourrait y avoir maintes autres situations dans lesquelles l'événement causant le dommage pourrait être attribué au fait ou à l'omission d'un tiers "que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier", formule empruntée à l'article 17 de la Convention CMR. L'on soutint qu'une proposition visant à inclure cette disposition à l'alinéa b) en substitution des termes repris de la CLC ne constituerait pas une exception aussi large au principe de la responsabilité objective qu'elle pouvait sembler de prime abord, puisque le degré de diligence requis du transporteur dans chaque cas devrait toujours être apprécié au regard du fait qu'il transportait des marchandises dangereuses. Une autre proposition, contenue dans le projet alternatif suisse pour le paragraphe 3 de l'article 5, prévoit l'exonération du chargeur et du transporteur lorsque le dommage est essentiellement causé par "la faute ou le fait d'un tiers, à moins que cette faute ou ce fait n'apparaisse négligeable par rapport à l'ampleur du risque inhérent aux marchandises dangereuses transportées" (37).

88. — Une majorité de délégations gouvernementales n'était cependant pas prête à accepter les solutions de remplacement proposées pour l'alinéa b) du paragraphe 4 de l'article 5, dont certaines étaient empruntées à des instruments internationaux régissant la responsabilité contractuelle et non pas la responsabilité extra-contractuelle. A son avis, ce qui était juste et équitable pour déterminer la responsabilité contractuelle du transporteur pour les dommages causés aux marchandises qu'il transportait, ne constituerait pas nécessairement un critère approprié pour établir un régime de responsabilité pour le décès et les lésions corporelles subis par les victimes à la suite d'un événement où était en cause le transport de marchandises ayant des propriétés dangereuses inhérentes. Il n'existait pas non plus de garantie que les tribunaux interprèteraient les amendements proposés dans un sens aussi restrictif que celui qui avait été indiqué, et l'incertitude qui en résulterait pourrait avoir d'importantes répercussions sur le coût des primes d'assurance. Si, de surcroît, les exonérations proposées devaient avoir pour effet d'exempter le transporteur de responsabilité dans un cas tel que celui où un conducteur de camion fait une embardée pour éviter un enfant qui soudain traverse la rue en courant dans une zone urbaine, la question se posait de savoir si l'on pouvait

(37) Voir l'ANNEXE II.

sérieusement concevoir que les parents de l'enfant seraient assurés pour couvrir les risques de dommages d'ampleur catastrophique qui pourraient survenir. A la lumière de ces considérations, il fut décidé de suivre, pour l'alinéa b), le précédent établi par la Convention CLC.

89. — L'*alinéa c)* constitue une innovation dans le domaine des conventions internationales en matière de responsabilité civile, puisqu'il dispose que le transporteur est exonéré de responsabilité s'il prouve "que l'expéditeur ou toute autre personne ne s'est pas acquitté de son obligation de l'informer de la nature dangereuse des marchandises, et qu'il n'en avait pas ni ne devait en avoir connaissance". Quoique ce moyen de défense eût été introduit pour répondre aux objections de certains milieux à l'égard de ce qu'ils jugeaient être une sévérité excessive du régime de responsabilité mis à la charge du transporteur par le projet d'articles, certains représentants gouvernementaux et certains observateurs pensèrent que le moyen de défense proposé devrait être élargi de façon à exonérer le transporteur de responsabilité aussi dans les cas où l'expéditeur ou une autre personne ne lui a pas indiqué les précautions particulières éventuelles à prendre à l'égard des marchandises dangereuses, contrevenant ainsi à ses obligations en vertu par exemple du paragraphe 1 de l'article 22 de la CMR ou du marginal 10385 de l'ADR. Il fut notamment souligné que la responsabilité en vertu de la Convention en projet devrait coïncider avec la responsabilité pour le non-respect des prescriptions établies par des textes et accords techniques.

90. — Une majorité de représentants gouvernementaux indiqua cependant qu'il fallait se garder de confondre les droits et obligations contractuels des parties à un contrat de transport et la responsabilité extra-contractuelle envisagée dans la Convention en préparation. Ils firent remarquer que l'on ne devait pas perdre de vue que le but qui préside à la Convention est d'assurer une indemnisation aux tiers victimes et que l'exonération limitée prévue par l'alinéa c) avait été introduite précisément pour couvrir les situations où un transporteur, le plus souvent un transporteur occasionnel de marchandises dangereuses, pouvait ne pas savoir qu'il pourrait encourir une responsabilité en vertu de la Convention et ne serait peut-être pas couvert par une assurance à hauteur des limites qu'elle prescrit. C'était la raison pour laquelle, à la différence des alinéas a) et b) du paragraphe 4, aucun élément de causalité n'était requis pour que l'exonération s'applique. Si l'exonération en vertu de l'alinéa c) devait être élargie de la façon suggérée, il faudrait alors ajouter une disposition indiquant que le fait que l'expéditeur n'a pas informé le transporteur des précautions à prendre, doit avoir été la cause directe de l'événement ayant causé le dommage ou doit avoir aggravé les conséquences de l'événement. Toute extension de l'exonération risquerait en outre de créer des lacunes dans le régime de responsabilité établi par la Convention et il faudrait alors conférer un chef de

responsabilité supplémentaire à l'expéditeur ou à l'autre personne qui n'a pas donné les informations voulues au transporteur concernant les précautions à prendre, et énoncer dans ce cas très clairement les obligations qui lui incombent, quoiqu'il fût aussi rappelé que l'article 7 n'imposait pas à l'expéditeur l'obligation de souscrire une assurance, et c'est là l'une des considérations qui amenèrent plusieurs représentants gouvernementaux à émettre des hésitations à l'égard de son maintien. Dans ces conditions, le comité approuva le texte actuel de l'alinéa c).

Paragraphe 5

91. — Le libellé de cette disposition, qui permet au transporteur d'être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité pour le dommage subi par une personne, qui résulte lui-même en totalité ou en partie soit du fait que cette personne a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de sa négligence, est repris du paragraphe 3 de l'article III de la Convention CLC. Certains représentants gouvernementaux indiquèrent cependant que leurs autorités avaient des difficultés à l'égard de cette disposition du fait que selon leur droit national, la victime, pour se voir privée en tout ou en partie de l'indemnisation pour le dommage, devait avoir agi dans l'intention de causer un dommage, ou être coupable de faute lourde. Il était vrai que l'on trouvait une disposition semblable à celle du paragraphe 5 dans la Convention CLC, mais cet instrument visait principalement l'indemnisation pour les dommages autres que les lésions corporelles et, en reconnaissant qu'il serait peut-être peu réaliste de demander la suppression de la disposition, ils proposèrent d'introduire une clause de réserve qui permettrait aux Etats d'appliquer à la place des dispositions du paragraphe 5 de l'article 5, leur droit commun, dans la mesure où celui-ci prévoit que l'indemnité du chef de décès ou de lésions corporelles peut être réduite ou supprimée seulement en cas de faute intentionnelle ou de faute lourde de la part de la victime ou de la personne pouvant prétendre à réparation. Cette disposition a en conséquence été introduite à l'article A (38).

Paragraphe 6

92. — Le but de cette disposition est d'éviter qu'une action puisse être intentée contre le transporteur sur la base du droit national et non selon les règles de la Convention, afin par exemple d'obtenir une indemnisation supérieure aux montants maximums énoncés à l'article 9, en prouvant la faute du transporteur; des doutes furent cependant exprimés quant à savoir dans quelle mesure le paragraphe 6 s'appliquerait pour faire obstacle à une demande portée devant un tribunal d'un

(38) Voir le paragraphe 151 ci-dessous.

Etat contractant visant à l'exécution d'un jugement rendu dans un Etat non-contractant et qui n'était pas fondé sur les dispositions de la Convention, en application des dispositions d'un traité bilatéral ou multilatéral sur la reconnaissance et l'exécution des jugements. La seule exception au principe général contenu au paragraphe 6 concerne le cas où le transporteur est exonéré de responsabilité en vertu du projet de Convention conformément aux dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 4 de l'article 5 et à cet égard il est prévu que la responsabilité qui peut incomber au transporteur selon la loi applicable ne sera pas affectée.

Paragraphes 7 et 8

93. — Fondé sur le paragraphe 2 de l'article 4 du Protocole de 1984 à la Convention CLC, le *paragraphe 7* s'inscrit dans la ligne du principe de la canalisation en disposant qu'aucune demande en réparation, qu'elle soit ou non fondée sur la Convention, ne peut être introduite contre les personnes énumérées aux alinéas a) à g), sans préjudice toutefois des éventuels droits de recours contre l'expéditeur des marchandises qui ont causé le dommage ou contre tout autre tiers, qui sont réservés par le *paragraphe 8*. Quoique des critiques eussent été formulées à l'encontre de l'étendue de la canalisation de la responsabilité en vertu du paragraphe 7, notamment en son alinéa b) qui exclut les actions contre les pilotes, le sentiment général au sein du comité était que la liste des personnes visées aux alinéas a) à g) devait être conservée. L'on estima que le principal avantage de cette disposition était qu'elle évitait la double assurance, et l'on attira aussi l'attention sur sa fonction sociale puisqu'elle protégeait les préposés et mandataires du transporteur et les membres de l'équipage, ainsi que les préposés et mandataires des personnes visées aux alinéas b) à f), et constituait une incitation pour les sauveteurs et les personnes prenant des mesures de sauvegarde. Il fallait en outre garder à l'esprit que la disposition ne fait pas obstacle à ce que des demandes non fondées sur la Convention soient formées contre le chargeur ou le producteur des marchandises dangereuses et de plus, que les personnes mentionnées aux alinéas a) à g) ne seraient pas à l'abri d'une action si le dommage résulte de "leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement". Le comité n'accepta cependant pas une proposition d'amendement du paragraphe 8 qui aurait eu pour effet d'empêcher le transporteur d'intenter des actions récursoires contre toutes les personnes visées au paragraphe 7 à l'exception de celles désignées à l'alinéa c), au motif qu'une telle extension du principe de la canalisation, qui n'avait d'ailleurs pas été incorporée dans le Protocole de 1984 à la Convention CLC, placerait un fardeau injustifiable sur les transporteurs, risquerait d'augmenter le coût de leurs primes d'assurance et serait peut-être en opposition avec les accords contractuels concernant le recours entre

le transporteur et les autres personnes dont la responsabilité n'était pas visée dans la Convention en projet. Il fut en conséquence décidé de laisser les questions des recours au ressort de la loi nationale.

Paragraphe 9

94. — Le but de cette disposition, dont on trouve un précédent dans l'article 12 du projet de Convention d'Unidroit de 1980 sur la responsabilité civile pour les dommages causés par les petites embarcations, est d'éviter tout conflit éventuel entre les dispositions de la future Convention et celles du droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale dans des cas où, par exemple, le système national prévoit une indemnisation maximum, ainsi 80% du dernier salaire de l'employé. Le paragraphe 9 de l'article 5 aurait pour effet de maintenir la limite d'indemnisation prescrite par le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale car il ne semblait exister aucune raison valable de faire une exception pour les lésions corporelles subies par suite d'un événement où était en cause le transport de marchandises dangereuses. Il fut en outre suggéré que cette disposition tendrait en général à limiter l'indemnisation aux cas où la victime est un employé du transporteur, mais que lorsque la victime n'est pas liée par un contrat de travail avec le transporteur, il se pourrait bien qu'elle ait droit à recevoir du défendeur une indemnisation, en vertu de la Convention, supérieure à celle prévue par les mécanismes auxquels se réfère le paragraphe 9 de l'article 5, puisqu'il n'y aurait aucune incompatibilité entre son action fondée sur la Convention, et ses droits en vertu des systèmes nationaux.

Article 6

95. — Comme on l'a déjà indiqué (39), le comité a examiné en profondeur la question de savoir si la future Convention devrait régir la responsabilité pour les dommages causés au cours des opérations de chargement et de déchargement des marchandises dangereuses, l'avis général, quoique non unanime, étant que la responsabilité pour les dommages résultant de l'arrimage défectueux des marchandises, subis lors d'un événement qui se produit après l'achèvement des opérations de chargement, devrait être mise à la charge du transporteur, à condition qu'il puisse exercer un recours contre le chargeur. Eu égard cependant à la décision d'inclure aussi en principe les dommages causés au cours des opérations de charge-

(39) Voir les paragraphes 72 et 73 ci-dessus.

ment et de déchargement, de larges divergences d'opinion apparurent quant à la mesure dans laquelle le transporteur devrait être tenu pour responsable pour ces dommages. Une formule possible, qui aurait consisté à exonérer le transporteur de responsabilité si les opérations de chargement et de déchargement sont effectuées sous la seule responsabilité d'une autre personne, telle que l'expéditeur, le chargeur ou le destinataire, fut préconisée au motif qu'elle constituait une solution simple. Elle éviterait surtout les complications liées à une responsabilité solidaire et permettrait à une victime d'intenter une action contre un chargeur, un expéditeur ou un destinataire sur la base du droit commun de la responsabilité extra-contractuelle qui, dans de nombreux pays, n'est soumise à aucune limitation; elle laisserait en outre intactes les relations contractuelles sur lesquelles sont souvent fondées les actions en recours qui faisaient l'objet dans les solutions alternatives proposées de règles jugées par trop détaillées. La solution proposée fut cependant critiquée, en premier lieu parce que l'exonération de la responsabilité du transporteur sans l'imposition concomitante de la responsabilité à une autre personne créerait un vide dans le régime de responsabilité prévu dans la Convention en projet. Les victimes perdraient ainsi non seulement les avantages du régime de responsabilité objective, mais aussi la possibilité de se trouver face à une personne aisément identifiable et offrant la garantie d'une réparation adéquate, contre laquelle elles pourraient agir par suite du dommage qu'elles auraient subi. La proposition visait donc moins à protéger les victimes qu'à alléger la charge financière pour le transporteur quoique, de l'avis de certains membres du comité, les effets de cette solution sur la responsabilité du transporteur et sur ses obligations en matière d'assurance seraient minimes, sauf pour le transport par rail, puisqu'il était bien connu qu'il y avait presque toujours une responsabilité solidaire du capitaine et de l'expéditeur pour les opérations de chargement et de déchargement en navigation intérieure, tandis qu'il ne serait guère facile pour le transporteur routier ou son conducteur de prouver que les opérations de chargement ou de déchargement ont été effectuées sous la seule responsabilité du chargeur, de l'expéditeur ou du destinataire.

96. — Deux autres solutions furent proposées, dont la première envisageait la responsabilité solidaire du transporteur et de la personne sous la responsabilité de laquelle les marchandises ont été chargées ou déchargées, et prévoyait des règles relatives au partage de responsabilité entre le transporteur et cette autre personne dans leurs relations internes. La seconde formule consistait en une combinaison des deux approches précédentes, qui exonérerait le transporteur de responsabilité si les opérations sont effectuées sous la seule responsabilité d'une autre personne, et imposerait un régime de responsabilité solidaire au transporteur et à l'autre personne en cas de responsabilité conjointe pour les opérations de chargement et de déchargement, tout en réglementant le partage de responsabilité dans les relations

mutuelles entre le transporteur et l'autre personne. Quoiqu'aucune des deux propositions ne prévoyât l'application du régime d'assurance obligatoire du projet de Convention à des personnes autres que le transporteur, responsables du chargement ou du déchargement des marchandises dangereuses, chacune d'elles dans leur forme finale, envisageait d'exclure l'application à ces personnes des dispositions du paragraphe 6 de l'article 5, avec la conséquence qu'elles seraient solidairement responsables avec le transporteur à concurrence des limites établies par la Convention, mais qu'elles seraient aussi responsables, sans limitation, si elles devaient encourir une responsabilité en vertu de la loi applicable. La seule différence de fond entre les deux solutions tenait donc au fait qu'alors que la première prévoyait dans tous les cas la responsabilité solidaire du transporteur et de l'autre personne sous la responsabilité de laquelle les opérations de chargement ou de déchargement ont été effectuées, la seconde ne retenait une telle responsabilité solidaire que lorsque ces opérations ont été effectuées sous le contrôle conjoint du transporteur et de l'autre personne, cette dernière étant seule responsable si les opérations ont été effectuées sous sa seule responsabilité et sous réserve que le transporteur soit en mesure de révéler son identité.

97. — A l'appui de la première formule, il fut invoqué que la seconde proposition pourrait avoir pour effet de diminuer considérablement la protection accordée aux victimes par la future Convention, car il n'existait aucune garantie que le chargeur, l'expéditeur ou le destinataire qui pourraient être responsables au lieu du transporteur, soient couverts par une assurance pour faire face aux créances des victimes en cas de dommages graves. En outre, les victimes se trouveraient aux prises avec le problème d'établir si les opérations de chargement ou de déchargement avaient ou non été effectuées sous la seule responsabilité d'une personne autre que le transporteur afin de pouvoir identifier le défendeur et même si, comme il fut suggéré, une victime avisée intentait une action à la fois contre le transporteur et l'autre personne, il existerait toujours le risque que l'une de ses prétentions soit rejetée avec mise à sa charge des dépens. L'on indiqua en outre que cette formule n'était pas beaucoup plus avantageuse pour le transporteur puisque selon la première proposition, dans les cas où le transporteur serait exonéré selon la seconde formule, la responsabilité serait supportée entièrement par la personne autre que le transporteur dans leurs relations mutuelles. La majorité des représentants gouvernementaux et des observateurs exprima cependant sa préférence pour la deuxième solution qui, du fait qu'elle prévoyait l'exonération de responsabilité pour le transporteur dans certains cas où le dommage était causé durant les opérations de chargement ou de déchargement, non seulement constituait une solution acceptable à l'égard de la situation particulière du chemin de fer, où ces opérations étaient rarement effectuées par le transporteur, mais s'efforçait en outre de répartir équitablement la responsabilité, souci qui avait été exprimé à de nombreuses

reprises lors de la réunion commune CEE/Unidroit en novembre 1985 et lors des sessions du Comité des transports intérieurs. A l'évidence, la première formule n'atteignait pas ce résultat puisqu'elle imposait une responsabilité solidaire au transporteur même lorsque les opérations de chargement ou de déchargement étaient effectuées sous la responsabilité d'une autre personne.

98. — A la lumière de ce qui précède, le comité décida d'intégrer ce qui a jusqu'à maintenant été désigné comme seconde formule, dans le texte de base de l'article 6, la première ayant été retenue comme variante indiquant la préférence d'une minorité de délégations. Alors qu'il faut noter que les dispositions des *paragraphes 2 et 3*, relatifs respectivement aux questions de la limitation de la responsabilité et de l'assurance obligatoire d'une part, et au partage de responsabilité dans les relations internes entre le transporteur et l'autre personne d'autre part, sont communes aux deux variantes, la différence d'approche quant au régime de responsabilité solidaire apparaissant au *paragraphe 1*, il peut être utile de rappeler une remarque formulée à la dernière session du comité relativement à la première phrase du *paragraphe 3*. A cet égard il fut observé que s'il était logique dans le texte de la variante de disposer que dans les relations entre le transporteur et la personne sous la responsabilité de laquelle les marchandises ont été chargées ou déchargées, la responsabilité sera supportée par l'autre personne à moins que le dommage n'ait été causé par la faute du transporteur, de son préposé ou de son mandataire, il semblait étrange d'appliquer la même présomption dans le texte de base aux cas de responsabilité solidaire lorsque le transporteur et l'autre personne ont assuré conjointement la responsabilité des opérations de chargement ou de déchargement. Quoiqu'une telle décision pût être justifiée au regard de considérations politiques, il fut suggéré qu'il serait souhaitable d'examiner plus avant ses implications au cours de la phase suivante des travaux.

Article 7

99. — Comme on l'a déjà indiqué (40), le but de cette disposition est de combler la lacune qui se produirait dans le régime de responsabilité si le transporteur se prévalait à bon droit de l'exonération contenue à l'alinéa c) du *paragraphe 4* de l'article 5 alors qu'il n'encourrait aucune responsabilité en vertu du droit national. A l'appui de l'introduction de l'article 7, il fut également observé que l'attribution de la responsabilité à l'expéditeur ou à l'autre personne qui aurait induit le transporteur en erreur quant à la nature dangereuse des marchandises, n'était pas com-

(40) Voir les paragraphes 89 et 90 ci-dessus.

plètement nouvelle si l'on se référait aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 22 de la CMR aux termes desquelles l'expéditeur "est responsable de tous frais et dommages" résultant de la remise au transport ou du transport de marchandises dangereuses lorsque l'expéditeur n'a pas signalé au transporteur la nature exacte du danger que présentent les marchandises et éventuellement, les précautions à prendre.

100. — Plusieurs membres du comité n'étaient cependant pas convaincus de la nécessité d'introduire cet article car à leur avis, l'expéditeur serait déjà responsable en vertu des principes généraux de la responsabilité extra-contractuelle si les dommages résultaient de sa faute lourde par le fait qu'il n'a pas informé le transporteur des propriétés dangereuses des marchandises, quoique l'on ait fait remarquer que s'il n'y avait pas de lien de causalité entre le fait que le transporteur n'a pas été informé et le dommage causé, la faute de l'expéditeur ne revêtirait une importance qu'aux fins d'une action en recours intentée contre lui par le transporteur et non en tant que chef de responsabilité envers les tiers, en l'absence d'une disposition expresse prévoyant une responsabilité objective à la charge de l'expéditeur dans la future Convention. Une objection plus forte à l'encontre de l'article 7 était qu'il n'imposait à l'expéditeur aucune obligation en matière d'assurance et dans ces conditions, il fut suggéré que sa présence, qui présupposerait que le transporteur puisse se prévaloir de l'exonération prévue à l'alinéa c) du paragraphe 4 de l'article 5, était d'un intérêt pratique restreint pour les victimes, quoiqu'en réponse à cet argument l'on fût observé que l'on pouvait raisonnablement escompter que l'expéditeur aurait souscrit une assurance pour couvrir sa responsabilité générale d'entreprise. Eu égard aux divergences d'avis, il fut décidé d'introduire la disposition entre crochets de façon à prendre une décision quant à son maintien à un stade ultérieur des travaux.

Article 8

101. — Cette disposition est reprise de l'article IV de la Convention CLC. Elle vise à imposer une responsabilité solidaire aux transporteurs s'agissant de dommages qui ne sont pas raisonnablement divisibles, causés par des événements mettant en cause deux ou plusieurs véhicules dont chacun transporte des marchandises dangereuses, à moins que l'un ou plusieurs des transporteurs soit exonéré de responsabilité en vertu des paragraphes 4 et 5 de l'article 5 ou de l'article 6. La raison d'être de cette disposition est, bien que de semblables cas soient rares, qu'il serait probablement extrêmement difficile d'attribuer le dommage à un transport de marchandises dangereuses plutôt qu'à un autre, sauf par exemple lorsque l'un ne pouvait causer que des dommages par pollution et l'autre des dommages par explosion.

102. — Certains représentants avaient des difficultés à comprendre la relation entre l'article 8 et l'article 9 en ce sens que si la solution que l'on adopterait en définitive dans ce dernier article était que la limitation de la responsabilité devrait être calculée sur la base d'un même événement, l'on pourrait alors invoquer que la responsabilité solidaire des transporteurs en vertu de l'article 8 serait limitée à une limitation globale par événement en vertu de l'article 9. Si c'était le cas, l'article 8 devrait être amendé, pour autant que l'on visât à permettre aux victimes de profiter du fait que la couverture d'assurance aurait été souscrite par tous les transporteurs impliqués dans l'événement, et responsables en vertu de la future Convention. Il fut en outre indiqué que le même problème d'interprétation pourrait se poser si une limitation par véhicule devait s'ajouter à la limitation de base par événement. D'autres membres du comité étaient cependant d'avis que le texte de l'article 8, lorsqu'il était lu au regard de l'article 9, ne laissait guère place à l'ambiguïté. Les termes liminaires de l'article 9 se référaient à la limitation de la responsabilité du transporteur et s'il devait se trouver plus d'un transporteur impliqué dans l'événement, les victimes auraient alors des créances contre les transporteurs pour l'ensemble de leur responsabilité dans la mesure où le dommage n'était pas raisonnablement divisible. La situation était donc complètement différente de celle que visait la disposition relative à la responsabilité pour les dommages subis au cours des opérations de chargement et de déchargement pour laquelle le paragraphe 2 de l'article 6 prévoyait que les limites de responsabilité en vertu de la Convention s'appliqueraient à l'ensemble des créances nées d'un même événement contre le transporteur et toute autre personne responsable pour ces opérations, et qu'un fonds constitué par le transporteur ou par cette autre personne serait réputé avoir été constitué par tous les deux. Le système prévu aux articles 8 et 9 était emprunté à d'autres instruments, par exemple la Convention CLC, et l'on n'avait jamais par le passé eu les doutes qui étaient maintenant évoqués. De façon cependant à permettre d'examiner à nouveau la question, il fut décidé d'ajouter une note à l'article 8, indiquant l'incertitude de plusieurs participants quant à savoir si les articles 8 et 9 auraient ensemble pour effet de limiter pour un même événement, la réparation des victimes au montant de limitation applicable à un seul transporteur.

Article 9

103. — Ainsi qu'on l'a indiqué au paragraphe 35 des considérations générales exposées ci-dessus, plusieurs délégations exprimèrent de profondes inquiétudes à l'égard du principe consistant à introduire un système de limitation applicable à la responsabilité du transporteur. Outre les arguments fondés sur l'absence d'une pareille règle dans la plupart des systèmes juridiques nationaux, il fut suggéré que dans le domaine de la responsabilité civile, ce n'était que dans un petit nombre de

conventions internationales, comme celles traitant de la responsabilité en matière nucléaire ou de responsabilité du fait des produits et de dommages par pollution de l'environnement marin, que le principe de la limitation avait été introduit, encore qu'il fût beaucoup plus facile de comprendre que l'on accepte la notion de responsabilité limitée dans le domaine des relations contractuelles, où elle pouvait être considérée comme une contrepartie de la certitude des droits et où il existait une forte possibilité que les parties au contrat aient déjà souscrit une couverture d'assurance. En conséquence, si un opérateur exerçait une activité professionnelle qui comportait un risque si élevé qu'il ne parvenait pas à obtenir une assurance pour couvrir la totalité de sa responsabilité éventuelle, il devrait alors être responsable sur l'ensemble de son patrimoine jusqu'à la conséquence extrême qui serait sa faillite. Eu égard cependant au souhait de la majorité du comité d'introduire le principe de la limitation dans le projet de Convention et à la possibilité pour les Etats de se prévaloir d'une clause de réserve, dont la portée précise fut considérée par certains comme restant encore à déterminer dans l'attente d'une décision finale sur les montants qui seraient retenus, les opposants à une limitation de la responsabilité du transporteur acceptèrent le principe général contenu à l'article 9.

104. — Etant donné qu'il existait le sentiment général au sein du comité que les chiffres de limitation, comme c'était traditionnellement le cas dans des conventions de ce type, devraient être déterminés à un stade avancé, si ce n'est au stade final, des négociations sur le contenu du futur instrument dans son ensemble, l'attention fut centrée relativement au *paragraphe 1* de l'article 9, sur deux questions principales, la première étant de savoir si la limitation de la responsabilité devrait être calculée sur la base de chaque événement ou si, pour chaque événement, une limitation par véhicule devrait aussi être appliquée, et la seconde concernant l'opportunité d'introduire des distinctions entre les montants de limitation applicables aux divers modes de transport.

105. — A cet égard, un certain soutien fut exprimé en faveur d'une limitation uniforme par événement, ce qui, si cette solution était retenue, commanderait la suppression des mots entre crochets au *paragraphe 1*. Il fut suggéré qu'il ne serait guère satisfaisant de déterminer le montant total de l'indemnisation à laquelle peuvent prétendre les victimes pour un même événement selon le facteur aléatoire du nombre de véhicules en cause et en réponse à l'argument qu'un montant de limitation uniforme pour chaque événement introduirait une discrimination à l'égard des transporteurs de petites quantités de marchandises dangereuses par rapport aux exploitants de véhicules qui transportent de grandes quantités, l'on fit observer que le risque n'augmente pas toujours proportionnellement au volume de marchandises transportées et qu'en tout état de cause les assureurs auraient toute la possibilité d'ajuster les primes selon les quantités effectivement transpor-

tées, si l'on pensait que ce facteur était pertinent pour déterminer le risque encouru. En revanche des doutes furent exprimés quant à la sagesse d'introduire le même montant de limitation par événement pour les trois modes de transport car, si les dimensions des véhicules routiers et des wagons de chemin de fer sont en gros comparables, il n'en va pas de même pour les bateaux de navigation intérieure où la quantité de marchandises transportées peut être de beaucoup supérieure. Une limite uniforme conçue pour le cas particulier des bateaux de navigation intérieure pourrait donc être trop élevée pour les véhicules routiers et les wagons de chemin de fer tandis que si elle était déterminée par rapport à ces derniers véhicules, elle serait trop basse pour les bateaux de navigation intérieure. L'on suggéra donc qu'un montant de limitation différent pourrait être fixé pour ceux-ci, qui, à l'instar du précédent de la Convention CLC que l'on trouvait aussi dans des conventions de droit aérien et maritime, pourrait prendre en considération la jauge du navire et éventuellement la puissance de son moteur quoique cette solution fût critiquée au motif qu'elle pourrait injustement pénaliser les bateaux de navigation intérieure qui transportaient certes les plus grandes quantités de marchandises dangereuses mais se trouvaient dans une excellente position quant au respect des normes de sécurité. Un autre avis était que les véhicules routiers devraient faire l'objet d'une règle spéciale car il n'était pas rare que des chargements par train complet de marchandises dangereuses soient transportés par rail et il existait le risque que le transport de telles marchandises soit concentré sur de grands convois par rail et en navigation intérieure si une limitation par événement devait être retenue. L'on craignait une accentuation des distortions dans la concurrence entre les petits transporteurs qui avaient des revenus limités et les grandes entreprises, qui grâce à un fort chiffre d'affaires, se trouvaient mieux placées pour assumer le coût des primes d'assurance, et l'on fit aussi observer que si le marché de l'assurance devait à l'avenir appliquer des traitements différents pour les trois modes de transport, alors l'adoption d'un système de limitation uniforme par événement pourrait poser des difficultés à l'occasion de la révision des montants de limitation, prévue à l'article C proposé des clauses finales.

106. — Le comité reconnut qu'un certain nombre de considérations, dont certaines restaient encore à examiner dans le détail, influeraient sur les décisions concernant le système de limitation et les montants à établir. En particulier, la question de la capacité de l'assurance devrait être étudiée de façon plus approfondie, notamment pour ce qui était de la navigation intérieure, car s'il était vrai qu'aujourd'hui certains gros transporteurs transportant par ce mode des substances gazeuses et chimiques et effectuant aussi des transports par mer de ce type de substances pourraient avoir combiné leur assurance maritime et celle concernant la navigation intérieure, la situation n'était pas aussi claire pour les petits transporteurs de navigation intérieure qui n'étaient à l'heure actuelle soumis à aucun régi-

me d'assurance obligatoire. Il pourrait donc être trompeur d'évaluer la capacité du marché sur la base du volume actuel des assurances pour la navigation intérieure car l'introduction d'un système d'assurance obligatoire pour les bateaux de navigation intérieure pourrait sans doute avoir pour effet d'accroître le revenu issu des primes d'assurance et d'augmenter ainsi la capacité du marché. Dans ces conditions, l'on convint qu'il serait nécessaire de procéder à une étude plus approfondie des implications du projet de Convention quant à l'assurance avant de pouvoir prendre toute décision relativement au fonctionnement du système de limitation, à la base considérée, par véhicule ou par événement, à la question de savoir s'il faudrait faire une distinction selon les trois modes de transport et à la détermination des montants de limitation, de façon à parvenir à un équilibre entre les réalités économiques et le but de la future Convention qui était d'assurer une juste indemnisation aux victimes. En conséquence, le comité décida de conserver les termes entre crochets au paragraphe 1 dans l'attente d'un examen ultérieur des questions soulevées.

107. — Le *paragraphe 2*, dont le libellé est modelé sur celui du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention LLMC, vise à privilégier les créances pour décès ou lésions corporelles en disposant que le solde impayé des créances visées à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 9 résultant de l'épuisement du fonds ou du montant de l'assurance disponible pour ces créances, vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1 de cet article, à savoir les créances pour dommage tel que défini aux alinéas b), c) et d) du paragraphe 10 de l'article premier.

Article 10

108. — Les dispositions de cet article qui, à l'instar de celles de l'article 11, sont pour une large part fondées sur les dispositions correspondantes des Conventions CLC et LLMC, ont trait à un certain nombre d'aspects de la limitation de la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention en préparation. La discussion fut centrée sur le *paragraphe 1* et en particulier sur les mots "ou du fait ou de l'omission de ses préposés ou mandataires" à la troisième ligne, et sur la condition contenue dans les trois dernières lignes. De l'avis de plusieurs représentants, l'introduction de ces mots qui ne se trouvaient ni dans la Convention de 1969 ni dans celle de 1976 précitées (au paragraphe 2 de l'article V et à l'article 4 respectivement), posaient clairement la question de savoir si le comité entendait ou non adopter le principe de la limitation de responsabilité. Tandis qu'il était admis dans les conventions de droit maritime de dépasser les limites lorsqu'il était prouvé que le dommage résultait du fait ou de l'omission personnels du propriétaire de navire,

commis avec l'intention de provoquer le dommage ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, une extension de la règle visant à couvrir le fait ou l'omission des préposés ou mandataires battrait en brèche le principe de la limitation et mettrait un fardeau supplémentaire à la charge du transporteur sans pour autant améliorer de beaucoup la situation des victimes. Il fallait en outre garder à l'esprit que puisque dans la grande majorité des cas, les limites en vertu de la future Convention seraient suffisantes pour couvrir la responsabilité du transporteur, la question du dépassement de ces limites se poserait rarement dans la pratique, et lorsque le dommage excéderait les limites, il serait peu probable que le transporteur ait souscrit une assurance complémentaire pour couvrir sa responsabilité au delà de celles-ci, de sorte que l'intérêt pour les victimes pourrait bien être plus théorique qu'effectif. Le fait que le principe des montants de limitation infranchissables, hormis les cas où l'on pouvait prouver que la personne responsable avait agi intentionnellement ou téméairement, était bien connu dans les conventions de droit des transports, signifiait que si l'on s'écarterait ici de ce principe, il en résulterait une incertitude pour les assureurs, et le risque que les litiges se multiplient et que les coûts de l'assurance augmentent, car il serait à prévoir que l'on essaierait régulièrement de dépasser les montants de limitation en invoquant l'acte intentionnel ou téméraire du préposé ou du mandataire du transporteur. En outre, si cette exception supplémentaire au principe de la limitation était acceptée, elle pourrait fort bien avoir pour effet de conduire certains Gouvernements à plaider en faveur de montants de limitation plus bas que ceux auxquels ils auraient consenti en son absence.

109. — La majorité des représentants fut cependant favorable au maintien des termes concernés. Il fut en particulier suggéré que, sans eux, le paragraphe 1 de l'article 10 s'appliquerait rarement puisque, s'agissant du transport ferroviaire l'exploitant ne pouvait pas commettre de fait personnel tel qu'il était envisagé, et qu'il était difficile de concevoir pourquoi un transporteur routier ou de navigation intérieure pourrait vouloir commettre un tel fait. Ceci dit, il était peu probable que la disposition s'applique souvent, même dans le cas où le préposé ou le mandataire du transporteur seraient responsables pour leur fait ou leur omission, de sorte que l'exception au principe de la limitation, qui pourrait néanmoins être à l'avantage des victimes, lesquelles auraient droit à être indemnisées par l'assurance complémentaire éventuelle souscrite par le transporteur ou se faire payer sur la saisie de ses biens, ne revêtirait pas une importance aussi grande dans la pratique qu'il pourrait paraître de prime abord. L'on souligna en outre que des dispositions similaires se trouvaient dans plusieurs conventions de droit des transports telles que la CMR et l'Annexe à la Convention COTIF et qu'elles n'avaient pas nécessairement amené les Gouvernements à demander des montants de limitation plus bas, tandis qu'une délégation indiqua que si ces termes n'étaient pas inclus, elle appuierait l'introduc-

tion d'une réserve dans les clauses finales qui permettrait aux Etats d'appliquer des limites plus élevées, ou de n'appliquer aucune limite, à l'égard des créances du chef de décès ou de lésions corporelles, alors que dans le cas contraire, elle ne serait pas favorable à une telle réserve.

110. — Il fut en conséquence décidé de conserver le texte du paragraphe 1 de l'article 10 tel qu'il figure dans l'ANNEXE A ci-après. Relativement à une demande concernant le sens de l'expression "a agi dans l'exercice de ses fonctions", l'on rappela que cette formule était communément employée dans les conventions internationales en matière de transport, quoique la façon dont elle serait interprétée dépendrait dans une large mesure du droit national, et des considérations d'ordre politique des tribunaux selon qu'ils estiment ou non souhaitable, dans un cas donné, que les montants de limitation soient dépassés. Cependant à titre d'exemple concret pour un préposé n'agissant pas dans l'exercice de ses fonctions, on cita le cas d'un comptable d'une entreprise qui n'a pas pouvoir pour conduire un véhicule mais qui en a pris l'emploi et a causé un accident.

111. — Tandis que les *paragraphes 2 et 5* de l'article 10, qui, respectivement, énoncent le droit du transporteur à la compensation envers les demandeurs et prévoient que les règles de procédure concernant l'application de l'article 10 seront régies par la législation de l'Etat contractant dans lequel l'action est intentée, n'appellent pas d'explications, quelques remarques peuvent être faites relativement aux paragraphes 3 et 4. Pendant les premiers stades des travaux du comité, le projet d'articles, reprenant le précédent du paragraphe 3 de l'article V de la Convention CLC, posait la condition pour que le transporteur puisse bénéficier de la limitation de responsabilité, qu'il constitue un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu des règles de compétence. Les avantages d'un système de ce genre dans le domaine maritime sont au nombre de deux, pour les victimes car il assure la disponibilité de fonds pour l'indemnisation, et pour les propriétaires de navires puisqu'il peut servir à empêcher que soient prises des mesures comme la saisie conservatoire du bateau, et il existait un certain soutien à l'imposition d'une obligation au transporteur de constituer un fonds dans tous les cas. Il fut en outre suggéré qu'une solution laissant au transporteur la possibilité de décider s'il constituerait ou non un fonds de limitation, entraînerait des disparités dans la concurrence en raison du traitement différent qui serait accordé aux transporteurs dans les divers Etats.

112. — Des doutes furent exprimés cependant à l'égard de l'introduction de l'exigence de constituer un fonds de limitation, qui pourrait avoir pour effet d'augmenter les coûts d'assurance par l'immobilisation de grandes quantités d'ar-

gent dans des réserves sous forme de dépôts d'espèces, de cautionnements bancaires ou d'autres garanties financières. L'on rappela en outre que dans les conventions maritimes de 1957 et de 1976 sur la limitation globale de la responsabilité du propriétaire de navire, l'absence de dispositions prévoyant la constitution obligatoire d'un fonds ne semblait pas avoir posé de difficultés et la décision fut prise de rendre en principe facultative la constitution d'un fonds de limitation, ce qui éviterait de devoir recourir à des procédures compliquées dans les cas où le nombre des victimes est peu élevé et où la répartition de l'indemnisation peut être directement effectuée par l'assureur qui a fourni l'assurance. Si en revanche il devait y avoir un nombre important de victimes, on pourrait alors supposer que le transporteur serait conscient de la nécessité de constituer un fonds, et en guise de compromis, il fut convenu de disposer au *paragraphe 3* de l'article 10 qu'un Etat contractant peut stipuler dans sa législation que la constitution d'un fonds est une condition pour que le transporteur puisse invoquer la limitation de sa responsabilité lorsqu'une action est intentée contre le transporteur devant ses tribunaux pour obtenir le règlement d'une créance soumise à limitation.

113. — Le *paragraphe 4* dispose que si la limitation de responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions des paragraphes 4 à 8 de l'article 11 s'appliquent.

Article 11

114. — Les dispositions de cet article résultent d'une combinaison des articles V et VI de la Convention CLC et des articles 11 à 14 de la Convention LLMC et, du point de vue de leur structure, peuvent être analysées comme suit : paragraphes 1 à 3 (constitution par le transporteur d'un fonds de limitation); paragraphes 4 à 8 (dispositions communes relatives à la distribution du fonds ou des sommes prévues pour l'indemnisation des victimes lorsqu'un tel fonds n'est pas constitué); paragraphe 9 (constitution d'un fonds de limitation par l'assureur ou par l'autre personne qui fournit la garantie financière); paragraphes 10 à 12 (fin de non-recevoir). Les dispositions de l'article 11 sont de caractère essentiellement procédural et technique, et sont destinées à assurer l'application effective du principe de la limitation de responsabilité et une prompt distribution des sommes prévues pour l'indemnisation des victimes, sans égard au fait qu'un fonds de limitation ait ou non été constitué en vertu des règles relatives à la répartition contenues à l'article 9, et étant donné qu'elles sont bien connues par le fait que la Convention CLC est appliquée depuis de nombreuses années et que la Convention LLMC entrera sous peu en vigueur, l'article 11 ne fit pas l'objet d'une discussion approfondie au sein du comité; il ne semble donc pas nécessaire d'effectuer un commentaire détaillé de ses dispositions.

115. — La seule exception est le *paragraphe 8* qui dispose que “pour autant qu’elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le transporteur aux fins d’éviter ou de réduire le dommage lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers”. Cette disposition qui est reprise du *paragraphe 8* de l’article V de la CLC, fut critiquée par plusieurs délégations au motif qu’en permettant au transporteur d’agir contre le fonds au titre du coût des mesures de sauvegarde qu’il a prises, les sommes destinées à satisfaire les créances des tiers seraient en fait utilisées pour couvrir les dommages subis par le transporteur. Cette possibilité fut jugée contraire aux principes généraux qui sont à la base de l’assurance responsabilité civile, et comme facteur qui compliquerait le calcul des primes. Elle serait en outre préjudiciable au but de la Convention qui est de garantir une protection accrue aux victimes, étant donné que le montant total disponible pour l’indemnisation serait réduit au prorata pour permettre d’indemniser un transporteur, qui pourrait même avoir été coupable d’une faute lourde, pour les dépenses qu’il aurait encourues pour prendre les mesures de sauvegarde, et à cet égard l’on suggéra que dans certains systèmes juridiques, le transporteur serait tenu par la loi de prendre des mesures de sauvegarde. Un avis contraire était que le *paragraphe 8* constituait une incitation pour le transporteur à prendre de telles mesures, dont les coûts étaient du reste définis comme un “dommage” à l’alinéa d) du *paragraphe 10* de l’article premier, et qui ouvriraient donc droit à indemnisation si les mesures étaient prises par toute autre personne. Il fut également souligné qu’alors qu’il serait toujours dans l’intérêt du transporteur de prendre des mesures de sauvegarde si sa responsabilité était illimitée, dans le cadre d’un système de responsabilité limitée il n’aurait pas un tel intérêt à le faire en l’absence d’une disposition semblable à celle du *paragraphe 8*. Eu égard au fait que les représentants gouvernementaux se trouvaient également partagés quant à l’opportunité de maintenir ce *paragraphe*, il fut décidé de le placer entre crochets.

Article 12

116. — Cet article s’inscrit dans la tendance de toutes les conventions récentes en matière de droit des transports et de responsabilité civile, en définissant l’unité de compte visée à l’article 9 aux fins de la détermination des montants de limitation, par référence au droit de tirage spécial du Fonds monétaire international. Le libellé des dispositions de l’article 12, qui comportent entre autres des règles régissant la conversion des droits de tirage spéciaux en monnaie nationale et la situation des Etats contractants qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international, suit d’aussi près que possible celui du *paragraphe 9* de l’article V de la Convention CLC tel que révisé par le *paragraphe 4* de l’article 6 du Protocole de 1984.

Article 13

117. — Quoique le contenu de cet article provienne pour une large part de la Convention CLC, ses dispositions sont pour l'essentiel basées sur certaines dispositions de l'article 11 A du projet HNS. En ce qui concerne le *paragraphe 1*, l'on se rappellera qu'actuellement, seul le transporteur est soumis aux règles relatives à l'assurance obligatoire du projet de Convention et c'est donc seulement sa responsabilité en vertu du projet qui doit être couverte par une assurance ou une autre garantie financière telle qu'un cautionnement bancaire, même s'il peut conclure un contrat avec une autre personne pour assurer que sa responsabilité soit effectivement couverte à hauteur des limites requises. En outre, l'obligation du transporteur en vertu du *paragraphe 1* n'existe que dans les cas où les marchandises dangereuses sont transportées sur le territoire d'un Etat contractant, puisque l'exigence contenue dans des versions antérieures de cette disposition que sa responsabilité soit couverte par une assurance si le véhicule est immatriculé dans un Etat contractant ou, à défaut d'immatriculation, s'il a son principal établissement ou, s'il n'a pas d'établissement s'il a sa résidence habituelle, dans un Etat contractant, était devenue sans objet après que le champ d'application géographique de la future Convention défini à l'article 4 eût été restreint de telle façon à exclure les dommages causés par un événement survenu sur le territoire d'Etats non-contractants.

118. — Conformément aux dispositions du *paragraphe 2*, l'assurance ou la garantie financière doit couvrir toute la durée de la responsabilité du transporteur selon les règles de la Convention telle qu'elle résulte du *paragraphe 2* de l'article 2, à concurrence des limites prévues à l'article 9, et doit en outre couvrir "la responsabilité de la personne désignée comme transporteur dans le certificat ou, si cette personne n'est pas le transporteur tel qu'il est défini au *paragraphe 8* de l'article premier, elle doit couvrir la responsabilité de la personne à qui la responsabilité incombe en vertu de la Convention". Cette disposition a pour but principal de protéger la victime contre un moyen de défense qui pourrait être soulevé par l'assureur lorsqu'elle intente une action directe contre lui en vertu de l'article 15, selon lequel il n'est pas responsable parce qu'il a exclusivement assuré la responsabilité de la personne désignée comme transporteur dans le certificat et non celle de toute autre personne qui pourrait être le transporteur responsable en vertu de la Convention. Le cas alternatif visé à la fin de cette disposition est destiné à couvrir la situation où le transporteur est désigné dans la police d'assurance mais où il peut être prouvé qu'au moment de l'événement, le véhicule était en fait exploité par un autre transporteur. Il ne concerne ni la responsabilité éventuelle du chargeur, de l'expéditeur ou du destinataire, ni la

possibilité d'un transfert de propriété du véhicule, dont il fut estimé qu'elle était réglementée de façon satisfaisante par le paragraphe 8 de l'article 14 (41).

119. — Le *paragraphe 3*, qui dispose que "toute somme constituée par une assurance ou une garantie financière en application du *paragraphe 1* du présent article ne peut être utilisée que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention", réaffirme le principe que le futur instrument ne s'appliquera qu'aux réclamations pour les dommages causés par le transport de marchandises dangereuses.

Article 14

120. — Cet article concerne le certificat, qui atteste qu'une assurance ou une garantie financière est en cours de validité. En vertu du *paragraphe 1*, ce certificat "est délivré ou approuvé par l'autorité compétente qui doit s'assurer que les dispositions de la présente Convention sont respectées". A l'origine, le texte disposait seulement que le certificat devait être délivré par l'autorité compétente de chaque Etat contractant, mais l'on fit remarquer qu'une telle procédure ne tenait pas compte du fait que les certificats d'assurance sont habituellement délivrés par les compagnies d'assurance et non par les autorités étatiques compétentes. Il fut en conséquence décidé que le certificat pourrait être délivré soit par une autorité compétente, soit par un assureur ou par une autre personne qui fournit la garantie financière, sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente, consistant par exemple en un tampon apposé sur le certificat. Il faut toutefois souligner qu'une telle approbation n'est pas une simple formalité et que l'obligation de l'autorité compétente de chaque Etat de vérifier que les dispositions correspondantes de la future Convention ont été respectées, n'est en aucune façon affaiblie par l'introduction des mots "ou approuvé".

121. — Le *paragraphe 2* établit ce que l'on pourrait qualifier de "facteur de rattachement" entre le transporteur dont la responsabilité doit être couverte par une assurance ou une autre garantie, et l'autorité compétente qui doit délivrer ou approuver le certificat. Les *alinéas a)* et *b)* définissent ce lien, en premier lieu par

(41) Quoique les termes qui concluent le *paragraphe 2* de l'article 13 puissent être destinés à couvrir les cas où le véhicule est donné en louage ou en leasing par la personne désignée à l'origine dans la police comme étant le transporteur, ne pourrait-on pas soutenir qu'il pourrait aussi s'appliquer lorsque cette personne a été privée de l'emploi du véhicule sans son consentement, et dans l'affirmative comment doit-on comprendre le *paragraphe 2* de l'article 13 lorsqu'on le lit au regard de l'*alinéa b)* du *paragraphe 2* de l'article 15 ?

référence à l'Etat d'immatriculation pour un transporteur dont le véhicule est immatriculé dans un Etat contractant et, lorsque le véhicule n'est pas immatriculé ou que le transporteur est un transporteur par rail tel que défini à l'alinéa b) du paragraphe 8 de l'article premier, par référence à l'Etat contractant où le transporteur a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence habituelle. Les termes de ces dispositions tiennent compte du fait qu'alors que la définition des transporteurs par route et par bateau de navigation intérieure en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 8 de l'article premier repose sur l'emploi du véhicule, qui sera presque toujours immatriculé, le transporteur par rail est identifié, conformément à l'alinéa b) du paragraphe 8 de l'article premier, non pas selon l'emploi du wagon de chemin de fer, qui dans de nombreux pays n'est pas soumis à immatriculation, mais par le fait qu'il exploite la voie ferrée sur laquelle l'événement s'est produit.

122. — Le cas envisagé dans la dernière phrase du paragraphe 2 est celui où un transporteur dispose de l'emploi d'un véhicule immatriculé dans un Etat autre qu'un Etat contractant, ou bien a son principal établissement ou, à défaut sa résidence habituelle, dans un Etat non-contractant. Etant donné que les dommages résultant d'un événement qui est survenu sur une voie ferrée exploitée sur le territoire d'un Etat non-contractant ne relèvent pas du champ d'application géographique du projet de Convention, l'effet pratique de la disposition envisagée est limité aux transporteurs par route et en navigation intérieure d'Etats non-contractants qui veulent transporter des marchandises dangereuses sur le territoire d'un Etat contractant. Dans ces cas, le transport ne sera autorisé que si un certificat a été délivré ou approuvé par l'autorité compétente de l'Etat contractant sur le territoire duquel ces marchandises doivent être transportées, une telle délivrance ou approbation intervenant bien sûr après que l'autorité se soit assurée que les dispositions correspondantes de la Convention ont été respectées.

123. — Le *paragraphe 3* prévoit qu'il sera annexé à la future Convention un modèle de certificat comportant un certain nombre de renseignements, dont la plupart correspondent à ceux qui sont requis par le paragraphe 2 de l'article VII de la Convention CLC et par le paragraphe 2 de l'article 11 du projet HNS, et le comité décida que ce certificat devrait être intégré autant que possible dans la documentation de transport qui existe actuellement afin d'éviter une charge administrative supplémentaire pour les transporteurs et les autorités de contrôle.

124. — Tandis que les *paragraphes 4, 5 et 6* renferment des dispositions analogues à celles d'autres instruments internationaux et semblent n'appeler aucune explication, le *paragraphe 7* fit l'objet d'un examen approfondi au sein du comité. Il est dans une certaine mesure basé sur le paragraphe 7 de l'article VII de la Convention CLC puisqu'il dispose d'une part que les certificats délivrés dans un

Etat contractant sont reconnus dans tous les autres Etats contractants à toutes les fins de la Convention, et d'autre part qu'un Etat contractant peut demander à l'Etat qui a délivré le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime qu'un assureur ou un garant désigné dans le certificat risque de ne pas être financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention. Certains représentants gouvernementaux craignaient que le libellé de cette disposition n'oblige un Etat contractant à reconnaître un certificat délivré dans un autre Etat contractant pour des transporteurs d'Etats non-contractants ou qui auraient souscrit une assurance dans des Etats non-contractants, ce qu'ils étaient réticents à accepter; des hésitations furent également exprimées à l'égard de la dernière phrase du paragraphe 7 qui prévoit que les Etats contractants peuvent reconnaître, et non pas délivrer ou approuver, "des certificats délivrés par les autorités compétentes, ou par des organismes agréés par les autorités compétentes, d'Etats non-contractants aux fins de la présente Convention". Quoiqu'il soit clair que cette reconnaissance par un Etat contractant concernant un transport de marchandises dangereuses n'a aucune implication pour tout autre Etat contractant sur le territoire duquel le chargement doit être transporté, plusieurs représentants gouvernementaux, qui n'étaient d'ailleurs pas nécessairement opposés à cette disposition, estimèrent qu'en raison de son introduction dans le projet à un stade très avancé des travaux du comité, ils devraient consulter leurs autorités nationales avant de l'accepter, et l'on convint en conséquence de la placer entre crochets. Pour finir en ce qui concerne le paragraphe 7, il fut suggéré pour l'avant-dernière phrase qui dispose que chaque Etat contractant désigne l'autorité compétente pour présenter ou recevoir des communications relatives à l'assurance obligatoire ou à toute autre garantie financière, qu'il faudrait prévoir dans les clauses finales une disposition concernant la notification par l'autorité compétente de chaque Etat aux autres Etats contractants.

125. — Au cours des discussions portant sur le *paragraphe 8*, un représentant de la profession de l'assurance proposa d'adopter la disposition suivante basée sur l'alinéa b) de l'article 10 de la Convention de Paris de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire : "L'assureur ou toute autre personne ayant accordé une garantie financière ne peut suspendre ou résilier l'assurance ou la garantie financière prévue à l'article 13, paragraphe 2, dans la mesure où ladite assurance ou autre garantie financière concerne un transport de marchandises dangereuses pendant la durée de ce transport". Cette proposition était motivée par le souci des assureurs d'un certain nombre de pays que le transporteur, malgré la résiliation ou la suspension de l'assurance, puisse conclure de nouveaux contrats de transport après qu'il ait été donné avis aux autorités compétentes de la résiliation ou de la suspension. Il était vrai qu'en vertu du paragraphe 8 de l'article 14 tel qu'il était rédigé, la couverture prendrait fin si le certificat était restitué, mais

le certificat pourrait ne pas être restitué et il ne semblait pas être dans l'intérêt général d'encourager la conclusion de nouveaux contrats de transport pendant le délai de trois mois visé par ce paragraphe, dans des circonstances qu'il fallait absolument éviter. Un certain soutien fut exprimé à cette proposition au motif qu'il n'y avait aucune raison pour que la couverture d'assurance se prolonge après que le contrat ait été résilié ou suspendu, hormis les cas où le transport a été entrepris avant la résiliation ou la suspension, et sous réserve peut-être de laisser la possibilité aux Etats contractants qui le souhaiteraient d'établir une période plus longue et il fut suggéré que la situation différerait largement de celle des navires pétroliers à l'égard desquels le délai de trois mois avait été introduit dans le cadre de la Convention CLC. Il fut soutenu en revanche que les transporteurs routiers, en raison de leur grande mobilité, pouvaient se trouver en possession d'un certificat d'assurance apparemment valable qui risquerait de laisser croire aux autorités de police et des frontières que la couverture d'assurance était en cours de validité alors même que l'assureur avait donné avis de la résiliation ou de la suspension aux autorités compétentes. Dans ces conditions il fut décidé d'adopter le texte du paragraphe 8 tel qu'il se présente à l'ANNEXE A ci-après, en laissant entre crochets la référence au délai de trois mois.

126. — Avant de conclure pour l'article 14, il faut rappeler qu'il fut critiqué par un certain nombre de représentants qui estimaient que l'ensemble du système qu'il établissait pourrait être en conflit avec des systèmes internationaux en vigueur dans un Etat contractant relativement au transport de marchandises dangereuses sur son territoire, qui prévoiraient la reconnaissance mutuelle des contrats d'assurance couvrant la responsabilité du transporteur routier en vertu de la Convention en préparation, tel que l'accord carte verte ou le système "automatique" existant entre les Etats membres des Communautés européennes et les autres Etats qui ont adhéré à ce système. L'on convint en conséquence qu'une clause de réserve serait introduite à l'article A des clauses finales, qui permettrait aux Etats contractants de ne pas appliquer les dispositions de l'article 14 au cas où de tels systèmes seraient applicables (42).

Article 15

127. — Quoiqu'une délégation eût exprimé à l'origine de sérieuses inquiétudes à l'égard de la possibilité qu'une action directe soit formée contre l'assureur ou l'autre personne qui fournit la garantie financière, principalement pour le motif d'ordre procédural qu'il était admis dans son système juridique que l'obliga-

(42) Voir le paragraphe 152 ci-dessous.

tion de payer à la charge de l'assureur ne naît qu'après que le jugement ait été rendu contre le défendeur, elle retira par la suite son opposition en raison du soutien massif que recueillit l'introduction du principe qui, fut-il souligné, avait été accepté par de nombreux Etats dans d'autres instruments internationaux, et l'on fit notamment référence au paragraphe 8 de l'article VII de la Convention CLC sur lequel les dispositions de l'article 15 sont pour une large part fondées.

128. — En ce qui concerne le *paragraphe 1* de cet article, il convient en premier lieu de rappeler que ce n'est qu'à l'encontre de l'assureur ou de la personne qui fournit la garantie financière couvrant la responsabilité du transporteur qu'une action directe peut être formée en vertu de la Convention. Compte tenu de l'exclusion expresse de l'application des articles 13 à 17 du projet de Convention s'agissant de la responsabilité du chargeur, de l'expéditeur ou du destinataire en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 6, et de l'article 7, le demandeur ne peut pas intenter une action directe en vertu de l'article 15 contre l'assureur de ces personnes. Etant donné toutefois que le libellé actuel du paragraphe 1 de l'article 15 se réfère à "toute demande en réparation fondée sur les articles 5 et 6", et que l'article 6 prévoit aussi la responsabilité du chargeur en vertu du projet de Convention pour les dommages causés au cours des opérations de chargement et de déchargement, il conviendrait peut-être, afin d'éviter tout risque d'ambiguïté, d'ajouter les mots "contre le transporteur" après le mot "réparation" à la première ligne, quoiqu'une telle clarification puisse être jugée inutile.

129. — Une question fut soulevée, concernant un problème qui pourrait dériver de la possibilité que coexistent deux actions directes, contre deux assureurs, celui qui couvre la responsabilité du transporteur en vertu de la future Convention, et le bureau local dans le cadre du système carte verte pour l'assurance automobile ordinaire du transporteur. En réponse l'on suggéra que, dans certains pays du moins, l'action fondée sur le système carte verte est formée non pas contre le bureau mais contre l'assureur, le bureau étant seulement un garant de l'assureur, et l'on fit également remarquer que tandis que l'article 15 concerne la question de savoir si une action judiciaire peut être intentée directement contre l'assureur, dans le système carte verte le bureau ne s'occupe que du règlement des créances, et que cette considération ainsi que l'introduction du nouvel alinéa c) dans l'article A des clauses finales pourraient éviter tout risque de conflit entre les deux systèmes. L'on convint enfin que si des difficultés réelles existaient cependant, elles pourraient être examinées au cours de la prochaine phase des travaux.

130. — Le *paragraphe 2* traite de deux questions, premièrement de l'application à un défendeur tel que visé à l'article 15, de la limitation de la responsabilité du transporteur fixée à l'article 9, et deuxièmement des moyens de défense qu'il peut

invoquer. Pour ce qui est de la première question, l'*alinéa a)* dispose que le défendeur peut se prévaloir de la limite de responsabilité, que le transporteur soit ou non en droit de limiter sa responsabilité. Cette règle fut critiquée au motif que si le transporteur avait souscrit une assurance pour des montants supérieurs aux limites prescrites par la future Convention et que, pour une raison ou pour une autre, ces limites étaient dépassées par suite du fait ou de l'omission du transporteur ou de l'un de ses préposés ou mandataires, il ne semblerait guère justifié d'exiger de la victime qu'elle agisse d'abord contre l'assureur à concurrence du montant limité et ensuite contre le transporteur pour le solde couvert par une assurance complémentaire. Il fut donc suggéré de compléter l'*alinéa* par une disposition indiquant que dans ces cas l'assureur répondrait directement pour ce solde éventuel à l'égard de la victime. En réponse, l'on rappela que les assureurs s'étaient montrés disposés à accepter le principe de l'action directe pour les créances non supérieures à la limite de responsabilité, mais qu'ils étaient réticents à la voir s'étendre à l'indemnisation pour les dommages excédant les montants de limitation dans les cas où une assurance complémentaire a été souscrite. En pratique cependant, une fois qu'ils procéderaient au règlement de la créance, ils verseraient sans doute une indemnisation à concurrence des plafonds de la police, mais l'on reconnut que c'était peut-être là un point qui devrait être revu ultérieurement avec les assureurs.

131. — En ce qui concerne les moyens de défense dont dispose le défendeur, l'*alinéa b)* du paragraphe 2 prévoit qu'il peut se prévaloir de ceux que la personne garantie serait fondée à invoquer, à l'exception des moyens tirés de la faillite ou de la mise en liquidation de cette personne, exception qui est à l'évidence d'un intérêt potentiel considérable pour les victimes. En outre, le défendeur ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée contre lui par la personne dont il a couvert la responsabilité par la garantie financière et il ne peut contester aucun des faits indiqués sur le certificat qu'il a délivré, quoique, en application du *paragraphe 3*, il puisse obliger cette personne à se joindre à la procédure engagée contre lui.

132. — Ces dispositions sont empruntées au paragraphe 8 de l'article VII de la Convention CLC, qui contient le moyen supplémentaire que les dommages ont résulté de la faute intentionnelle du propriétaire de navire. Quoiqu'il y eût un certain soutien pour l'introduction d'un semblable moyen dans le projet de Convention au motif que les assureurs pourraient n'être pas disposés à fournir une couverture dans ces cas, une large majorité de représentants estima qu'il serait injuste de pénaliser les victimes pour les actes intentionnels du transporteur, contre lequel l'assureur pourrait en tout état de cause intentar une action récursoire, et dans ces conditions, il fut décidé de ne pas suivre le précédent de la Convention CLC.

Article 16

133. — La question de savoir si, et dans quelle mesure, la future Convention devrait prévoir une dispense de l'obligation de souscrire une assurance ou une autre garantie financière suscita des avis largement divergents au sein du comité. Au début, l'on attira l'attention, d'une part sur la présence d'une disposition dans le projet HNS établissant une telle dispense pour les propriétaires de navire ou les chargeurs qui sont des Etats contractants ou, lorsqu'un Etat contractant est un Etat fédéral, pour un Etat, un canton ou une autre partie constituante d'un tel Etat (paragraphe 4 de l'article 11 B), et d'autre part sur le fait que de nombreuses compagnies ferroviaires agissent comme leur propre assureur. Par la suite, il fut suggéré, comme on l'a déjà indiqué (43), que l'introduction d'un système d'assurance obligatoire pour les marchandises dangereuses transportées sur le Rhin serait en conflit avec la Convention de Mannheim de 1868.

134. — Un avis était que la dispense de l'obligation de souscrire une assurance ou une autre garantie devrait être aussi limitée que possible, car toute exception à l'exigence de l'assurance obligatoire pourrait réduire la protection que le projet visait à assurer aux victimes, et qu'elle devrait être conçue de telle sorte à éviter des distorsions dans la concurrence non seulement entre les différents modes de transport mais aussi au sein de chacun d'eux, entre les grandes et les petites entreprises d'une part, et entre les transporteurs de systèmes à économie de marché et à économie planifiée d'autre part. De l'avis de certains représentants, la seule solution satisfaisante, à supposer que le principe de la dispense soit accepté, serait une garantie de l'Etat que les victimes seraient indemnisées au cas où un accident causerait des dommages. L'on exprima toutefois de sérieux doutes sur le point de savoir si les Etats seraient disposés à donner formellement une telle garantie dans une convention internationale, sans même parler d'accepter l'institution d'une action directe contre eux. Dans ces conditions de fortes objections furent élevées contre la suggestion que la dispense devrait couvrir tous les véhicules appartenant à des autorités publiques, et qui faisait mention de la Convention européenne de 1959 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, dont l'Annexe II permet aux Etats contractants d'"exempter de l'obligation d'assurance les véhicules automoteurs appartenant à des personnes morales de droit public ou de droit privé qui justifieront de garanties financières suffisantes pour demeurer leur propre assureur." Une telle dispense, fut-il soutenu, pourrait donner lieu à de graves problèmes si des véhicules publics entraient sur le territoire d'autres Etats contractants, tandis qu'une exception plus limitée en fa-

(43) Voir le paragraphe 39 ci-dessus.

veur des entreprises à la fois possédées et contrôlées par l'Etat s'est également avérée inacceptable pour de nombreux membres du comité.

135. — Une autre approche proposée était que le critère pour que la dispense s'applique ne devait pas tenir simplement à la propriété du véhicule mais plutôt aux fins pour lesquelles il est utilisé. A ce sujet, l'on exprima l'avis que tout véhicule utilisé à des fins gouvernementales devrait être dispensé de l'obligation concernant l'assurance obligatoire, sans égard au fait qu'il est possédé par un Etat contractant ou une partie constituante d'un tel Etat, ou qu'il a été loué par l'Etat auprès d'un entrepreneur privé dans le cas d'une alerte civile par exemple. Cette solution fut, elle aussi, vivement critiquée et l'on fit remarquer que dans les cas où un Gouvernement fait appel aux services d'un transporteur privé, il pourrait être considéré comme étant non pas un transporteur mais un chargeur, et que si le transporteur n'était pas tenu de souscrire une assurance selon la Convention en projet pour ces transports de marchandises dangereuses, les victimes pourraient se trouver privées de toute protection dans le cadre de la Convention. Dans ces conditions le comité reconnut que, du moins pour ce qui était du transport par route et par bateaux de navigation intérieure, il n'y avait guère de perspective d'atteindre une uniformité concernant l'étendue de la dispense et il fut décidé qu'au stade actuel des négociations il faudrait accepter le plus petit dénominateur commun, à savoir une dispense en faveur des transporteurs qui sont des Etats contractants ou des parties constituantes de tels Etats, pour les opérations de transport effectuées à des fins gouvernementales non commerciales, par exemple par des véhicules militaires ou des véhicules utilisés dans le cadre d'opérations de défense civile. C'est donc cette solution qui est contenue au *paragraphe 1* de l'article 16 avec la conséquence, expressément indiquée au *paragraphe 2*, que les dispositions du projet de Convention relatives à l'assurance obligatoire ne s'appliqueront pas à de tels véhicules. Ce paragraphe dispose toutefois qu'un certificat délivré par les autorités compétentes et attestant que le transporteur est un Etat contractant ou une partie constituante d'un tel Etat et que la responsabilité du transporteur est couverte dans les limites prescrites par la Convention, doit être présenté pour vérification à toute demande des autorités visées au *paragraphe 4* de l'article 14, formule qui reste en-deça d'une garantie expresse de l'Etat mais semblerait assurer le degré nécessaire de protection aux victimes. Conformément au *paragraphe 3* de l'article 16, le certificat visé au *paragraphe 2* doit être conforme au modèle prescrit dans la Convention.

136. — Le *paragraphe 4* concerne le cas particulier du transport par rail, à l'égard duquel le comité fut informé que la plupart des compagnies ferroviaires, en Europe du moins, étaient possédées ou contrôlées par l'Etat, même si leurs liens précis avec l'Etat variaient considérablement selon leur statut juridique. La majorité de ces compagnies sont leur propre assureur en ce sens que soit le budget an-

nuel de l'Etat, soit celui de la compagnie elle-même, prévoit les sommes nécessaires pour faire face aux demandes d'indemnisation qui peuvent être formées contre le chemin de fer, bien que les petits transporteurs par rail, qui sont souvent des entreprises privées, souscrivent en général une assurance pour couvrir leur responsabilité. Dans ces conditions il fut suggéré que cela mettrait un fardeau inutile à la charge des transporteurs ferroviaires dans leur ensemble que de leur appliquer les dispositions relatives à l'assurance obligatoire contenues dans le projet de Convention et qu'en égard en outre au fait que la définition du transporteur par rail en vertu du paragraphe 8 de l'article premier revenait en fait à une définition territoriale, à la différence de celle des transporteurs par route et en navigation intérieure qui traversent habituellement les frontières internationales, le transport par rail pourrait être dispensé du système de certificats prévu aux paragraphes 2 et 3 de l'article 16. En conséquence le texte du paragraphe 4 adopté par le comité dispose que "s'agissant de transport par rail : lorsque le transporteur est un Etat contractant ou une partie constituante d'un tel Etat, ou lorsqu'il s'agit d'une entreprise entièrement possédée ou contrôlée par un Etat contractant, cet Etat peut prévoir que le transporteur est dispensé de couvrir sa responsabilité par une assurance ou une autre garantie financière".

137. — Eu égard cependant aux objections qui furent soulevées à l'encontre de cette disposition par plusieurs participants aux travaux du comité qui la trouvaient discriminatoire envers les transporteurs par route et en navigation intérieure, ainsi qu'aux divergences d'opinions concernant le domaine général de cet article, dont on estima que son contenu relevait de la politique législative en raison de ses implications sur la concurrence non seulement entre les différents modes de transport mais aussi au sein de chacun d'eux, il fut décidé de placer l'ensemble de l'article 16 entre crochets.

Article 17

138. — Quoiqu'une délégation se fût interrogée sur l'utilité de cet article, dont elle suggéra qu'il était superflu car il allait de soi que chaque Etat contractant prendrait toutes les mesures voulues pour veiller à ce que soient respectées les dispositions de la Convention relatives à l'assurance obligatoire, et qu'il contreviendrait à son obligation résultant du traité s'il ne le faisait pas, la majorité au sein du comité fut favorable à ce que l'on conserve cet article qui était calqué sur les dispositions de la Convention CLC et qui énonçait expressément l'obligation de chaque Etat de prendre effectivement les mesures qui convenaient, et de ne pas rester passif.

Article 18

139. — Si le texte de cet article est basé essentiellement sur celui de l'article 13 du projet HNS dans lequel le délai de trois ans court à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage et de l'identité du transporteur ⁽⁴⁴⁾, il suit également le précédent contenu au paragraphe 1 de l'article 10 de la directive européenne de 1985 sur la responsabilité du fait des produits. Il y eut toutefois un certain désaccord au sein du comité concernant la détermination d'un second délai de prescription, courant à compter de la date de l'événement qui a causé le dommage ou, si l'événement consiste en une succession de faits, à compter du dernier de ces faits. Tandis qu'un certain soutien fut exprimé pour qu'aucune limite ne soit prescrite, comme c'est le cas dans la directive européenne précitée, une majorité de représentants se prononça en faveur de l'introduction d'une règle uniforme, mais les avis divergèrent sur le point de savoir si le délai devait être de six ans, comme cela avait été provisoirement retenu dans le projet HNS, ou de dix ans. Ce dernier chiffre fut considéré comme offrant une protection supérieure aux victimes mais il fut suggéré que des difficultés pourraient se poser pour les assureurs si le délai était trop long, puisqu'ils devraient constituer les réserves nécessaires pour faire face à leur responsabilité éventuelle, et aussi pour les personnes chargées de la distribution du fonds de limitation si des demandes devaient être formées de nombreuses années après l'événement. Enfin il faut noter que l'article 18 ne régit pas l'interruption ou la suspension de la prescription, qui seront donc soumises à la loi nationale applicable, solution expressément retenue dans le paragraphe 2 de l'article 10 de la directive européenne.

Article 19

140. — Les dispositions du *paragraphe 1* de cet article sont basées sur une combinaison du paragraphe 1 de l'article 11 de la Convention de 1977 sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin, et du paragraphe 1 de l'article 14 du projet HNS. La première phrase du paragraphe, qui dispose qu'il ne peut être présenté de demandes d'indemnisation en vertu de la Convention que devant les tribunaux d'un Etat contractant où un dommage résultant de l'événement a été subi ou devant les tribunaux de l'Etat contractant où l'événement est survenu, pose une règle générale concernant la compétence. La

(44) Compte tenu de l'imposition de la responsabilité au chargeur en vertu de l'article 6 et peut-être aussi à l'expéditeur ou au destinataire en vertu de l'article 7, la référence au transporteur devrait probablement être remplacée par une référence à la personne responsable selon les règles de la Convention.

disposition est assez restrictive puisque la situation habituelle sera que l'événement et le dommage se produiront dans un même Etat contractant, lequel, sous réserve de l'exception visée au paragraphe 2, aura alors compétence exclusive. La possibilité de *forum shopping* se trouve en conséquence substantiellement diminuée et, quoique les victimes puissent avoir le choix de la juridiction dans le cas de dommages transfrontaliers, le regroupement des actions devant une seule juridiction est encouragé par le *paragraphe 4*, selon lequel, une fois qu'un fonds a été constitué dans un Etat contractant, les tribunaux de cet Etat sont seuls compétents pour statuer sur des questions relatives à la répartition et à la distribution du fonds.

141. — De l'avis de certains représentants toutefois, les termes de la première phrase du paragraphe 1 étaient trop restrictifs, la question ayant été posée en particulier de savoir quelle serait la situation d'un demandeur qui souhaiterait intenter une action directe contre un assureur d'un Etat non-contractant. La rédaction du paragraphe 1 de l'article 19 semblait s'opposer à ce qu'une telle action fût formée devant les tribunaux d'un Etat non-contractant et des doutes furent d'ailleurs formulés que cette disposition pût même s'appliquer aux actions directes contre l'assureur. Afin de régler cette difficulté, l'on proposa soit d'inclure au paragraphe 1 une référence expresse aux actions directes contre les assureurs, soit d'ajouter une disposition selon laquelle ce paragraphe s'applique à toute action fondée sur les dispositions de la Convention. L'on suggéra une autre possibilité, consistant à supprimer la dernière phrase du paragraphe 7 de l'article 14, ou à élargir la portée du paragraphe 1 de l'article 19 de façon à ce qu'une action puisse être formée dans tout Etat contractant, puisqu'un transporteur ou un assureur d'un Etat non-contractant pourrait être en possession de biens dans des Etats contractants autres que ceux qui sont visés au paragraphe 1. En réponse, on rappela que des textes analogues à celui du paragraphe 1 de l'article 19 avaient été inclus dans d'autres conventions internationales et qu'il n'avait jamais été soulevé de doutes sur le point de savoir s'ils s'appliquaient aux actions directes contre l'assureur, également prévues par ces conventions. En outre, si le comité éprouvait des hésitations à cet égard, le problème pourrait se poser non seulement pour ce qui est de l'action directe contre l'assureur, mais aussi pour les actions contre le chargeur, de sorte qu'une référence expresse à l'action directe au paragraphe 1 de l'article 19 ne serait pas suffisante. Il fut donc suggéré que le problème se posait non pas tant quant à la possibilité pour un demandeur d'exercer une action directe contre un assureur en vertu de l'article 19, ce qui ne faisait aucun doute pour certains représentants, mais plutôt en raison des difficultés que pourrait connaître un créancier à obtenir l'exécution d'un jugement rendu par un tribunal dans un Etat contractant contre un assureur d'un Etat non-contractant dans ce dernier Etat. L'on fit cependant observer que ce problème était peut-être exagéré puisque l'exécution pourrait souvent être obtenue en vertu de traités bilatéraux ou multilatéraux même si les

Etats contractants pourraient en tous cas utilement, avant d'approuver ou de reconnaître des certificats d'assurance de transporteurs d'Etats non-contractants, s'assurer de l'existence de traités bilatéraux ou multilatéraux sur la reconnaissance et l'exécution avec les Etats concernés. En outre, il n'était pas exact de dire que le paragraphe 1 de l'article 19 faisait obstacle à ce qu'un demandeur intente une action dans un Etat non-contractant contre un transporteur ou un assureur d'un tel Etat, même si bien sûr il s'exposerait à ce que les tribunaux de cet Etat n'appliquent pas la Convention. Dans ces conditions, il fut décidé de réfléchir aux observations formulées relativement à cette disposition en vue de proposer des amendements au cours de la phase successive des travaux.

142. — Une autre remarque qui peut être faite en ce qui concerne la première phrase du paragraphe 1 est qu'une action peut être intentée dans les Etats dans lesquels des mesures de sauvegarde ont été prises puisque le coût de ces mesures est couvert par la définition de "dommage" en vertu de l'alinéa d) du paragraphe 10 de l'article premier. Une référence à ces mesures était contenue dans une version antérieure du paragraphe 1 de l'article 19 mais elle fut jugée par la suite superflue; il convient cependant de noter que les mesures de sauvegarde sont expressément visées au paragraphe 1 de l'article 11, et afin d'assurer la cohérence de l'expression et d'éviter toute interprétation *a contrario*, il pourrait être souhaitable d'harmoniser le libellé de ces deux dispositions.

143. — Quoique certains doutes eussent été exprimés quant à l'utilité de la deuxième phrase du paragraphe 1 qui requiert que soit donné avis au défendeur dans un délai raisonnable, de l'introduction de toute demande, l'on rappela qu'elle avait été empruntée à des conventions existantes et qu'elle visait d'une part, le cas échéant, à donner aux assureurs le temps nécessaire pour prendre les mesures voulues pour constituer le fonds et, d'autre part, à éviter le risque que des jugements soient rendus par défaut parce que le transporteur ou l'autre personne responsable selon les règles de la Convention, ou l'assureur, n'ont pas comparu du fait qu'ils ignoraient qu'une action avait été introduite.

144. — Le *paragraphe 2*, qui prévoit un critère supplémentaire de compétence dans les cas où le transporteur ⁽⁴⁵⁾ et toutes les victimes ont leur résidence habituelle sur le territoire d'un même Etat contractant, est destiné à simplifier les procédures, en évitant par exemple aux demandeurs d'avoir à prendre des avocats dans un autre Etat contractant ou à obtenir l'exécution devant les tribunaux de leur

(45) L'on peut se demander si la règle s'applique non seulement s'agissant du transporteur, mais aussi de toute autre personne responsable en vertu de l'article 7 si cette disposition était conservée.

propre pays d'un jugement prononcé contre le transporteur, dans l'Etat contractant où l'événement est survenu. Ce principe est fondé sur une disposition contenue à l'article 4 de la Convention de La Haye de 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière et, quoique certaines hésitations eussent été exprimées quant à l'opportunité de transposer une règle concernant la loi applicable dans un article traitant de compétence, la majorité des représentants appuya l'introduction de cette disposition. La règle de droit matériel exposée dans la première phrase du paragraphe 2 est complétée par une deuxième phrase, qui n'intéresse que le transport par route et par bateaux de navigation intérieure, aux termes de laquelle l'Etat d'immatriculation du bateau ou du véhicule routier impliqué dans l'événement sera considéré comme étant l'Etat de la résidence habituelle du transporteur. Il faut souligner à ce sujet que l'emploi du mot "considéré" ne vise pas à poser une présomption, le but de la disposition étant d'énoncer le principe que l'Etat d'immatriculation du véhicule doit être compris comme étant celui de la résidence habituelle du transporteur aux fins de la Convention, quoique l'on convînt que si en réalité les deux Etats ne coïncidaient pas, l'on ne devrait alors pas permettre au transporteur de se prévaloir de la règle contenue dans la deuxième phrase du paragraphe 2 afin de se soustraire à la compétence prévue par cette disposition.

145. — Le *paragraphe 3* dispose que chaque Etat contractant doit veiller à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître des actions en réparation formées selon les règles de la Convention, et à l'instar du *paragraphe 4* concernant la compétence pour la répartition et la distribution du fonds, dont il est fait mention au paragraphe 140 du présent rapport, il est repris de la Convention CLC (paragraphe 2 et 3 respectivement, de l'article IX).

Article 20

146. — Le libellé des *alinéas a) et b)* du *paragraphe 1* ainsi que celui du *paragraphe 2*, suivent les termes des paragraphes 1 et 2 de l'article X de la Convention CLC. Le but de ces dispositions est, d'une part, d'assurer que les jugements rendus par des tribunaux dans des Etats contractants compétents en vertu de l'article 19, qui sont exécutoires dans l'Etat d'origine où ils ne peuvent plus faire l'objet d'un recours ordinaire, seront en principe reconnus dans tout autre Etat contractant et, d'autre part, que les jugements ainsi reconnus soient rendus exécutoires dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans cet Etat ont été accomplies. Il est en outre précisé que ces procédures ne permettent pas une révision au fond de la demande.

147. — Outre les deux exceptions à la règle générale déjà contenues dans la Convention CLC, à savoir celles où le jugement a été obtenu frauduleusement et où le défendeur n'a pas été en mesure de présenter sa défense, un troisième motif de refus de la reconnaissance est prévu à l'*alinéa c)* du paragraphe 1 de l'article 20, qui est lorsque 'le jugement est inconciliable avec un jugement antérieur, prononcé dans l'Etat où la reconnaissance est demandée ou prononcé dans un autre Etat contractant, compétent selon l'article 19 et reconnu déjà dans l'Etat où la reconnaissance est demandée, fondé sur les mêmes motifs et rendu entre les mêmes parties'. Certains représentants exprimèrent des doutes quant à la sagesse d'étendre la liste des exceptions prévues au paragraphe 1 de l'article 20, et une proposition visant à inclure une disposition permettant la non-reconnaissance pour des motifs d'ordre public fut d'ailleurs rejetée. D'autres représentants estimèrent cependant que l'adjonction de l'*alinéa c)*, dont le libellé est fondé sur le paragraphe 2 de l'article 13 de la Convention de Bruxelles de 1978 relative à l'adhésion du Danemark, de l'Irlande du Nord et du Royaume-Uni à la Convention de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, accroîtrait le degré d'uniformité que l'article 20 vise à établir et fournirait l'indication supplémentaire que la liste d'exceptions doit être comprise comme étant exhaustive et non illustrative.

148. — Le *paragraphe 3* dispose que la Convention "n'empêche pas qu'un autre instrument international liant l'Etat d'origine et l'Etat requis ou que le droit non conventionnel de l'Etat requis soient invoqués pour obtenir la reconnaissance ou l'exécution d'une décision ou d'une transaction". L'objet de ce paragraphe est d'assurer que les procédures visant à l'exécution de jugements rendus par les tribunaux d'un Etat contractant soient aussi rapides et simples que possible, et son libellé, fondé sur celui de l'article 23 de la Convention de La Haye de 1973 concernant la reconnaissance et l'exécution de décisions relatives aux obligations alimentaires, pose le principe que les dispositions d'autres instruments internationaux en vigueur entre l'Etat d'origine et l'Etat requis, ou le droit de ce dernier Etat, qui seraient plus favorables à la reconnaissance des jugements devraient être appliqués de préférence aux règles plus restrictives contenues à l'article 20. L'on suggéra en particulier que le paragraphe 3 permettrait la reconnaissance dans les cas où le jugement dans l'Etat d'origine, quoiqu'exécutoire, pourrait encore faire l'objet d'un recours ordinaire, ce qui éviterait entre autre le risque qu'un tribunal dans un Etat partie à la Convention de Bruxelles de 1968 applique l'article 57 de celle-ci, qui dispose que "La présente Convention ne déroge pas aux conventions auxquelles les Etats contractants sont ou seront parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions".

149. — Pour finir, il faut noter que l'article 20 ne concerne que l'exécution et la reconnaissance des décisions rendues par des tribunaux compétents en vertu de l'article 19; la question de savoir si un jugement d'un tribunal d'un Etat non-contractant concernant des créances relevant de la Convention en préparation pourrait être reconnu et exécuté dans un Etat contractant, reste en effet soumise à d'autres conventions multilatérales relatives à ces matières, auxquelles les Etats concernés seraient parties, ou bien à tout accord bilatéral conclu entre eux.

Article A

150. — Cet article donne la possibilité aux Etats contractants de faire des déclarations au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation de la future Convention, ou lors de l'adhésion à celle-ci, déclarations qui constituent en fait des réserves. L'*alinéa a)* prévoit que les Etats peuvent faire une réserve à l'égard des demandes d'indemnisation du chef de décès ou de lésions corporelles, leur permettant d'appliquer des limites de responsabilité plus élevées que celles indiquées à l'article 9, ou de n'appliquer aucune limite, à des dommages causés par un événement survenu sur leur territoire. Certaines délégations indiquèrent qu'elles pourraient admettre, le cas échéant, l'introduction d'une telle clause, mais qu'elles ne consentiraient pas à l'extension qui avait été demandée, à l'indemnisation pour les dommages aux biens qui, dans les cas de dommages graves, dépasserait en général celle qui correspondrait aux lésions corporelles. A leur avis, même une réserve aussi limitée que celle qui était contenue à l'*alinéa a)* de l'article A entraînerait déjà l'abandon d'un certain degré de l'uniformité vers laquelle tendait la conception première du projet, dont l'un des buts était de faciliter le transport international. Une clause de réserve limitée de l'étendue envisagée, pourrait en outre soulever des difficultés pratiques, par exemple concernant la distribution d'un fonds sur lequel les créances pour lésions corporelles sont illimitées, tandis que dans le cas de dommages transfrontaliers, des problèmes de compétence et le risque de *forum shopping* pourraient se poser. Les délégations étaient dans leur majorité également d'avis qu'alors qu'un système de couverture d'assurance illimitée pouvait déjà fonctionner dans certains pays s'agissant de dommages du chef de décès ou de lésions corporelles, l'extension de la clause de réserve proposée pour inclure la question de l'assurance obligatoire aurait pour effet d'exiger du transporteur qu'il souscrive une assurance complémentaire pour couvrir le transport de marchandises dangereuses sur le territoire de certains Etats contractants. En conséquence, le but d'unification de la future Convention ne serait guère atteint, et son intérêt pour de nombreux Etats serait sujet à caution. Ce sont les raisons pour lesquelles la deuxième phrase de l'*alinéa a)* conserve le principe que le transporteur n'est pas tenu de couvrir sa responsabilité par une assurance ou une garantie financière pour des montants supérieurs à ceux visés au paragraphe 2 de l'article 13 (46).

(46) Voir cependant l'article A du projet alternatif suisse présenté à l'ANNEXE II.

151. — L'*alinéa b)* réserve le droit des Etats contractants d'appliquer leur droit commun à la place des dispositions du paragraphe 5 de l'article 5 dans la mesure où ce droit prévoit que l'indemnité du chef de décès ou de lésions corporelles peut être réduite ou supprimée seulement en cas de faute intentionnelle ou de faute lourde de la part de la victime ou de la personne pouvant prétendre à réparation (47). Le libellé est basé sur celui qui se trouve au paragraphe 1 de l'Annexe à la Convention européenne de 1977 sur la responsabilité du fait des produits en cas de lésions corporelles ou de décès.

152. — L'*alinéa c)* vise à résoudre les difficultés qu'éprouvaient certaines délégations et dont il est fait mention au paragraphe 126 du présent rapport, en leur permettant de ne pas appliquer les dispositions de l'article 14 aux transports de marchandises dangereuses effectués sur leur territoire, à l'égard desquels est en vigueur un système international qui prévoit la reconnaissance mutuelle des contrats d'assurance couvrant la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention.

Article B

153. — Le libellé de cette disposition à caractère purement procédural, devra selon toute probabilité être amendé de façon à être conforme à la pratique de l'organisation internationale sous les auspices de laquelle la future Convention sera adoptée.

Article C

154. — Les nouvelles conditions économiques ont conduit, au cours des dernières années, à réviser les montants de limitation dans de nombreuses conventions en matière de transports et de responsabilité civile et, en vue de raccourcir les longues procédures nécessaires à l'amendement des conventions internationales traitant de cette question, la CNUDCI a préparé une série de clauses modèles qui pourraient, le cas échéant, être adaptées pour atteindre cet objectif. L'un des premiers exemples de leur application est contenu à l'article 15 du Protocole de 1984 à la Convention CLC qui a servi de base pour l'article C du projet de Convention. Les dispositions de cet article ne furent pas discutées en détail par le comité, qui fut d'avis que la question devrait être examinée au cours des phases finales de l'élaboration du futur instrument.

Article D

155. — L'objet de cet article est d'instituer une procédure rapide d'amendement de la liste de substances qui sera annexée à la future Convention et ses dis-

(47) Voir le paragraphe 91 ci-dessus.

positions, de même que celles de l'article C, furent introduites par le comité de rédaction à sa réunion en février 1985. Elles sont basées essentiellement sur l'article Y du projet HNS et sur l'hypothèse que la liste à annexer à la Convention ne correspondra exactement à aucune liste existante. Certaines critiques furent cependant formulées à l'encontre du projet de dispositions lors de la dernière session du comité. L'on suggéra en premier lieu que la procédure proposée était assez lourde et que si l'on cherchait à accélérer la procédure d'amendement, il conviendrait plutôt de prévoir une incorporation automatique dans l'Annexe, des amendements portés à l'ADR, au RID et à l'ADN(R). L'auteur de cette proposition, qui avait suggéré que l'on élabore trois listes distinctes qui s'appliqueraient à chacun des trois modes de transport couverts par la Convention en préparation, rappela que la situation pour le projet HNS avait été totalement différente puisque la liste qui lui était annexée avait été établie *ex novo*, de sorte qu'il n'existait aucune autre liste pouvant servir de référence pour une révision automatique de la liste concernée. L'on exprima en revanche l'avis que quoique la solution proposée permettant une révision automatique semblât à première vue attrayante en raison de sa simplicité, et abstraction faite des hésitations que pourraient éprouver certains Etats quant à ses implications sur le champ d'application de la Convention, elle pourrait s'avérer impossible à mettre en oeuvre. Il était certes vrai que tous les efforts étaient faits pour harmoniser les amendements aux listes contenues dans l'ADR et dans le RID, mais les procédures d'amendements étaient différentes et il n'existait aucune garantie que cette uniformité serait atteinte. Bien sûr, cet argument perdrait de son poids si des listes différentes devaient être établies pour chaque mode de transport, mais la difficulté demeurait que les cercles des Etats contractants aux accords et aux règlements européens n'étaient pas les mêmes et que si la future Convention avait l'ambition de trouver une application universelle, des problèmes pourraient se poser pour les Etats qui ne sont pas parties aux instruments européens et qui ne seraient peut-être pas prêts à accepter une révision automatique de la liste qui lui sera annexée pour assurer sa conformité avec lesdits instruments. L'on fit également remarquer que les parties à la Convention en préparation pourraient souhaiter modifier la liste qui lui sera annexée alors même que l'ADR et le RID par exemple n'auraient pas fait l'objet des changements correspondants et qu'il était donc essentiel de conserver une parfaite indépendance du statut de la Convention sur la responsabilité ainsi que des procédures pour son amendement, vis-à-vis des accords contenant des prescriptions techniques.

156. — L'on souleva également l'objection à l'encontre de l'article D que l'effet combiné des paragraphes 6 et 7 pourrait être de créer des cercles différents d'Etats parties à la future Convention, que certains appliqueraient avec une liste donnée de substances et d'autres avec une liste différente, ou même plusieurs listes, si des amendements successifs devaient lui être apportés. Cela poserait des problè-

mes aigus pour les transporteurs qui ne connaîtraient pas toujours les conditions relatives à l'assurance requises dans les différents Etats contractants, quoique l'on eût fait remarquer que la difficulté existerait essentiellement pour les transporteurs d'Etats n'ayant pas approuvé un amendement à la liste, qui transporteraient des marchandises dangereuses dans des Etats qui ont approuvé l'amendement en question plutôt que dans la situation inverse, puisqu'alors le transporteur serait tenu de couvrir sa responsabilité à l'égard des substances ajoutées à la liste d'origine, de façon à satisfaire aux conditions requises par l'autorité compétente en vue de délivrer ou d'approuver le certificat d'assurance. En pratique, un transporteur qui transporterait des marchandises dans un Etat contractant qui n'a pas approuvé l'amendement serait responsable en vertu de la Convention seulement sur la base de la liste modifiée et le transporteur, et partant son assureur, ne pourraient être tenus d'indemniser les victimes pour les dommages causés par les substances ajoutées que pour autant qu'il soit responsable en vertu de la loi applicable.

157. — D'autres objections à la solution proposée à l'article D étaient fondées sur les complications qui pourraient dériver du fait, d'une part, qu'un événement survenant dans un Etat contractant qui applique une liste pourrait causer des dommages dans un autre Etat contractant où une liste différente est en vigueur, et d'autre part qu'un transporteur pourrait transporter dans un seul chargement des marchandises qui apparaîtraient pour certaines dans la liste révisée et pour d'autres seulement dans la version d'origine de l'Annexe. Dans ces conditions, l'on suggéra de modifier l'article D de façon à le faire correspondre au système qui est contenu dans la Convention COTIF, de sorte que les amendements approuvés par l'organe désigné pour la révision de la liste entreraient en vigueur après un certain délai pour tous les Etats contractants, à moins qu'un nombre déterminé d'entre eux ne communiquent leur opposition à ces amendements dans un délai donné. Un Etat qui ne pourrait pas accepter les amendements n'aurait alors d'autre recours que de dénoncer la Convention. En réponse, l'on rappela qu'une discussion analogue avait eu lieu au sein du Comité juridique de l'OMI relativement au projet HNS et qu'un certain scepticisme quant à l'élaboration d'une procédure rapide de révision s'était fait jour. La suggestion que les Etats contractants qui ne pourraient pas accepter les amendements à la liste seraient contraints de dénoncer la Convention tendait à une solution radicale, et si c'était celle qui avait été retenue dans l'article C du projet, c'était parce que l'on avait estimé que l'uniformité devait prévaloir pour les montants de limitation minimums qui seraient applicables en vertu de la Convention.

158. — L'avis général du comité fut qu'il ne serait pas approprié à ce stade de prendre une décision relativement à une question essentiellement politique, étroitement liée à la détermination de la liste de substances qui serait annexée à la

Convention en préparation. L'on convint toutefois de présenter une solution alternative à celle que prévoit l'article D en plaçant entre crochets les mots suivant la virgule à la troisième ligne du paragraphe 6, ainsi que l'ensemble du paragraphe 7, de façon à indiquer le problème. Il fut en outre décidé que si une solution similaire à celle qui est contenue à l'article C devait en définitive être adoptée pour l'article D, celui-ci devrait être aligné sur l'article C, notamment par l'adjonction d'une disposition s'inspirant de celle renfermée au paragraphe 8 de l'article C.

ANNEXE I

PROJET D'ARTICLES D'UNE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES CAUSES AU COURS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE, RAIL ET BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

DEFINITIONS

Article premier

Au sens de la présente Convention :

1. — "Transport par bateau de navigation intérieure" signifie transport de marchandises dangereuses à bord d'un bateau.
2. — "Bateau" signifie tout bâtiment ou engin flottant, quel qu'il soit, qui n'est pas un navire ou un engin marin.
3. — "Transport par route" signifie transport de marchandises dangereuses à bord d'un véhicule routier.
4. — "Véhicule routier" signifie tout véhicule à moteur, véhicule articulé, remorque ou semi-remorque, tels que définis à l'article premier de la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968.
5. — "Transport par rail" signifie transport de marchandises dangereuses à bord d'un wagon de chemin de fer.
- 5.bis "Wagon de chemin de fer" s'entend également des automotrices (1).
6. — "Véhicule" signifie un bateau, un véhicule routier ou un wagon de chemin de fer.
7. — "Personne" signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.
8. — "Transporteur" signifie :
 - a) s'agissant de transport par bateau de navigation intérieure et par route: la personne qui dispose de l'emploi du véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses sont transportées.

La personne au nom de laquelle est immatriculé le véhicule dans un registre public ou, à défaut d'immatriculation, le propriétaire du véhicule est présumé disposer de l'emploi de ce véhicule. Il en est autrement s'il prouve qu'une autre

(1) Cette disposition ne serait pas nécessaire si la portée de la future Convention devait être limitée au transport de marchandises dangereuses en vrac.

personne dispose de l'emploi du véhicule et s'il révèle l'identité de cette personne, ou, s'il n'est pas en mesure de révéler l'identité de cette personne, s'il prouve que celle-ci a pris le contrôle du véhicule sans son consentement et dans des circonstances telles qu'il n'aurait pas pu raisonnablement empêcher cet emploi.

Lorsque le véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses sont chargées est mû par un autre véhicule, la personne qui dispose de l'emploi [du premier] [de cet autre] véhicule est présumée être le transporteur (2).

b) s'agissant de transport par rail: la personne ou les personnes exploitant la voie ferrée sur laquelle l'événement s'est produit; s'il y a coexploitation, chacun des coexploitants est considéré comme transporteur.

9. — "Marchandises dangereuses" signifie toute substance visée dans la liste annexée à la présente Convention, qui est transportée en tant que cargaison (3).

10. — "Dommages" signifie :

a) tout décès ou toutes lésions corporelles à bord ou à l'extérieur du véhicule transportant les marchandises dangereuses, qui sont causés par ces marchandises;

b) toute perte ou tout dommage subis par des biens à l'extérieur du véhicule transportant les marchandises dangereuses, qui sont causés par ces marchandises, à l'exclusion de toute perte ou tout dommage causés à d'autres véhicules du même train de véhicules, ou à des biens qui y sont transportés;

c) toute perte ou tout dommage à l'environnement causés par les marchandises dangereuses, pourvu que les indemnités versées au titre de l'altération à l'environnement autres que le manque à gagner soient limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;

d) le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

11. — "Mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou atténuer le dommage.

12. — "Événement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage.

(2) Le comité n'a pu parvenir à un accord sur ce point eu égard au fait que ce problème a été soulevé à un stade avancé de ses travaux.

(3) Cette disposition devrait être amendée au cas où la future Convention devrait s'appliquer aux résidus. Il sera en outre nécessaire d'examiner ultérieurement les relations entre le projet de Convention et les Conventions de droit nucléaire existantes.

CHAMP D'APPLICATION GENERAL

Article 2

1. — La présente Convention s'applique aux créances, autres que celles nées d'un quelconque contrat, dues à un dommage causé au cours d'un transport de marchandises dangereuses par route, rail ou bateau de navigation intérieure.

2. — Le transport de marchandises dangereuses par route, rail ou bateau de navigation intérieure comprend la période qui va du début des opérations de chargement des marchandises sur le véhicule en vue de leur transport jusqu'à l'achèvement des opérations de déchargement de ces marchandises.

3. — Lorsque le véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses ont été chargées est transporté sur une partie du parcours par un autre véhicule, sans que les marchandises soient déchargées, celles-ci sont réputées être transportées uniquement à bord du premier véhicule.

4. — La présente Convention ne s'applique pas lorsque le véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses ont été chargées est transporté par un navire, un engin marin ou un aéronef.

Article 3

1. — La présente Convention ne s'applique pas à un dommage dont l'origine se trouve dans une opération de transport qui se déroule entièrement dans un lieu non accessible au public, si elle est accessoire à d'autres activités et intégrée à celles-ci.

[2. — Elle ne s'applique pas non plus à un dommage subi dans un lieu non accessible au public du fait d'un transport qui se déroule dans ce lieu.] (4)

CHAMP D'APPLICATION GEOGRAPHIQUE

Article 4

La présente Convention s'applique :

a) aux dommages subis sur le territoire d'un Etat contractant et causés par un événement survenu dans un Etat contractant;

b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à atténuer de tels dommages.

(4) Cette disposition a été placée entre crochets en raison des hésitations qui ont été exprimées par plusieurs représentants gouvernementaux à son égard.

DISPOSITIONS RELATIVES A LA RESPONSABILITE

*Article 5**Responsabilité du transporteur*

1. — Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4 et 5 du présent article et à l'article 6, le transporteur au moment d'un événement est responsable de tout dommage causé par les marchandises dangereuses au cours de leur transport par route, rail ou bateau de navigation intérieure.

2. — Si un événement consiste en une succession de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le transporteur au moment du premier fait.

3. — Si deux ou plusieurs personnes visées à l'article premier, paragraphe 8, alinéa b) sont responsables en vertu de la présente Convention, elles sont solidairement responsables.

4. — Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve:

a) que le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel et irrésistible; ou

b) que le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou

c) que l'expéditeur ou toute autre personne ne s'est pas acquitté de son obligation de l'informer de la nature dangereuse des marchandises, et qu'il n'en avait pas ni ne devait en avoir connaissance.

5. — Si le transporteur prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le transporteur peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

6. — Aucune demande en réparation de dommage ne peut être formée contre le transporteur autrement que sur la base de la présente Convention à condition toutefois que, dans le cas visé à l'alinéa c) du paragraphe 4 du présent article, la responsabilité qui peut incomber au transporteur selon la loi applicable ne soit pas affectée.

7. — Sous réserve du paragraphe 8 du présent article, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre :

a) les préposés ou mandataires du transporteur, ou les membres de l'équipage;

b) le pilote du bateau ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le bateau, le véhicule routier ou le wagon de chemin de fer;

c) le propriétaire, le locataire, l'affréteur, l'utilisateur, l'exploitant, l'armateur ou l'armateur gérant du bateau, du véhicule routier ou du wagon de chemin de fer, à condition qu'il ne soit pas le transporteur;

d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire du bateau;

e) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage sur les instructions d'une autorité publique compétente;

f) toute personne autre que le transporteur qui prend des mesures de sauvegarde pour les dommages causés par de telles mesures;

g) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas b), c), d), e) et f),

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

8. — Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre l'expéditeur des marchandises qui ont causé le dommage ou contre tout autre tiers.

9. — La présente Convention ne s'applique pas dans la mesure où ses dispositions sont incompatibles avec le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale.

Article 6

Responsabilité pour les opérations de chargement et de déchargement

1. — Si le transporteur prouve que les marchandises dangereuses ont été chargées sur le véhicule ou déchargées du véhicule sous la seule responsabilité d'une personne autre que le transporteur, telle que l'expéditeur ou le destinataire, et s'il révèle l'identité de cette personne, il est exonéré de sa responsabilité pour les dommages causés par ces marchandises au cours de leur chargement ou de leur déchargement et cette autre personne est responsable pour ces dommages selon les règles de la présente Convention.

Toutefois, lorsque les opérations de chargement ou de déchargement ont été effectuées sous la responsabilité conjointe du transporteur et de l'autre personne visée au présent paragraphe, le transporteur et cette autre personne sont solidairement responsables selon les règles de la présente Convention pour les dommages causés au cours du chargement ou du déchargement.

2. — Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à l'autre personne visée au paragraphe 1, sous réserve que :

a) le paragraphe 6 de l'article 5 ne s'applique pas aux demandes en réparation de dommage formées contre cette autre personne et les articles 13 à 17 ne

s'appliquent pas à la responsabilité de cette personne;

b) les limites fixées à l'article 9 s'appliquent à l'ensemble des créances nées d'un même événement contre le transporteur et cette autre personne;

c) un fonds constitué par le transporteur ou par cette autre personne conformément à l'article 11 est réputé avoir été constitué par les deux.

3. — Dans les relations entre le transporteur et toute autre personne responsable en application du paragraphe 1 du présent article, la responsabilité sera supportée par cette autre personne à moins que le dommage n'ait été causé par la faute du transporteur, de son préposé ou de son mandataire.

Lorsque la faute du transporteur, de son préposé ou de son mandataire ainsi que la faute de l'autre personne ont contribué au dommage, le transporteur et cette autre personne supportent chacun une partie de la responsabilité proportionnellement à la gravité de la faute commise par chacun d'eux.

Variante

1. — Lorsque les marchandises dangereuses sont chargées sur le véhicule ou sont déchargées du véhicule sous la responsabilité d'une personne autre que le transporteur, telle que l'expéditeur ou le destinataire, le transporteur et cette autre personne sont solidairement responsables selon les règles de la présente Convention pour les dommages causés par ces marchandises au cours de leur chargement ou de leur déchargement.

2. — (Comme pour le texte de base).

3. — (Comme pour le texte de base) (5).

[Article 7]

Responsabilité de l'expéditeur

Lorsque le transporteur n'est pas responsable, conformément au paragraphe 4, alinéa c) de l'article 5, l'expéditeur ou l'autre personne qui y est mentionnée est réputé être le transporteur au sens de la présente Convention. Toutefois le paragraphe 6 de l'article 5 ne s'applique pas aux demandes en réparation de dommage formées contre l'expéditeur ou l'autre personne et les dispositions des articles 13 à 17 ne s'appliquent pas à leur responsabilité en vertu de la présente Convention.] (6)

(5) Une large majorité de représentants gouvernementaux s'est exprimée en faveur du texte de base de l'article 6 tandis qu'une minorité a indiqué sa préférence pour le texte de la variante.

(6) Cette disposition a été conservée entre crochets par le comité en raison des hésitations exprimées par plusieurs représentants gouvernementaux quant à sa nécessité ou à son opportunité.

Article 8

Evénement mettant en cause deux ou plusieurs véhicules

Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs véhicules dont chacun transporte des marchandises dangereuses, tous les transporteurs sont, sauf exonération en vertu des paragraphes 4 et 5 de l'article 5 ou de l'article 6, solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible (7).

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE

Article 9

1. — La responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention à l'égard de créances nées d'un même événement est limitée comme suit:

a) s'agissant de créances pour décès ou lésions corporelles : [] unités de compte [pour chaque véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses causant le dommage étaient transportées];

b) s'agissant de toutes les autres créances : [] unités de compte [pour chaque véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses causant le dommage étaient transportées] (8).

2. — Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 du présent article est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b) du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a) du paragraphe 1. Le solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1.

Article 10

1. — Le transporteur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de

(7) Il conviendrait peut-être de revoir le libellé de cet article compte tenu de l'incertitude de plusieurs représentants gouvernementaux quant à savoir si, lu au regard de l'article 9, il aurait pour effet de limiter pour un même événement, la réparation des victimes au montant de limitation applicable à un seul transporteur.

(8) Le comité a estimé qu'il n'était pas en mesure, à ce stade des négociations intergouvernementales, de prendre une décision sur la question de savoir si les montants de limitation devraient être calculés simplement sur la base de chaque événement, ou s'il faudrait aussi prendre en considération le nombre de véhicules en cause. On a également laissé ouverte la question de savoir si les divers modes de transport, notamment la navigation intérieure, devraient recevoir des traitements différents.

son omission personnels ou du fait ou de l'omission de ses préposés ou mandataires, commis avec l'intention de provoquer le dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, à la condition que, dans le cas d'un tel fait ou d'une telle omission d'un préposé ou mandataire, il soit aussi prouvé que celui-ci a agi dans l'exercice de ses fonctions.

2. — Si le transporteur a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

3. — Le transporteur peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat contractant peut stipuler dans sa législation que lorsqu'une action est intentée contre le transporteur devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, le transporteur ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de l'article 11, ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

4. — Si la limitation de responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions des paragraphes 4 à 8 de l'article 11 s'appliquent.

5. — Les règles de procédure concernant l'application du présent article sont régies par la législation de l'Etat contractant dans lequel l'action est intentée.

Article 11

1. — Le transporteur peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants dans lequel une action est intentée conformément à l'article 19. Si aucune action fondée sur l'article 19 n'est engagée dans un Etat contractant, le transporteur peut constituer le fonds auprès du tribunal ou de toute autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants sur le territoire duquel a été subi un dommage ou ont été prises des mesures de sauvegarde pour le prévenir ou l'atténuer. Le fonds doit être constitué à hauteur de celui des montants mentionnés à l'article 9 qui lui est applicable, majoré des intérêts de ce montant encourus à compter de la date de l'événement jusqu'à la date de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée en vertu de la présente Convention.

2. — Un fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'Etat contractant où le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

3. — Un fonds constitué par l'assureur ou une autre personne fournissant une garantie financière est réputé constitué par le transporteur.

4. — Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 9, la distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises sur le fonds.

5. — Si, avant la distribution du fonds, le transporteur ou toute autre personne qui lui fournit l'assurance ou une autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour le dommage, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. — Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé également par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi applicable.

7. — Lorsque le transporteur ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu des paragraphes 5 et 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

[8. — Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le transporteur aux fins d'éviter ou de réduire le dommage lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.] (9)

9. — L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le transporteur. Un tel fonds peut être constitué même dans le cas où, conformément au paragraphe 1 de l'article 10, le transporteur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du transporteur.

10. — Lorsque, après l'événement, le transporteur a constitué un fonds en application du présent article et est en droit de limiter sa responsabilité :

a) aucun droit à l'indemnisation des dommages résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du transporteur;

b) le tribunal ou toute autorité compétente d'un Etat contractant ordonne la libération de tout bien appartenant au transporteur, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages causés par l'événement et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

(9) Le comité a été également partagé quant à l'opportunité de maintenir cette disposition.

11. — Les dispositions du paragraphe 10 du présent article ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé et être librement transféré pour couvrir sa demande.

12. — Sous réserve des dispositions du présent article, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds de limitation, ainsi que toutes les règles de procédure qui y sont relatives sont régies par la loi de l'Etat contractant où le fonds est constitué.

Article 12

Unité de compte

1. — L'«unité de compte» visée à l'article 9 est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 9 sont convertis en monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds est constitué ou, si un fonds n'a pas été constitué, à la date du paiement ou quand une garantie équivalente est donnée. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. — Toutefois, un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée audit paragraphe est égale à 15 francs or. Le franc or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

3. — Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus à l'article 9 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

ASSURANCE OBLIGATOIRE

Article 13

Obligation de souscrire une assurance ou une autre garantie financière

1. — La responsabilité du transporteur doit être couverte par une assurance ou une autre garantie financière, telle qu'un cautionnement bancaire, si les marchandises dangereuses sont transportées sur le territoire d'un Etat contractant.

2. — L'assurance ou la garantie financière doit couvrir toute la durée de la responsabilité du transporteur selon les règles de la présente Convention pour des montants, fixés en application des limites de responsabilité prévues à l'article 9, et doit couvrir la responsabilité de la personne désignée comme transporteur dans le certificat ou, si cette personne n'est pas le transporteur tel qu'il est défini au paragraphe 8 de l'article premier, elle doit couvrir la responsabilité de la personne à qui la responsabilité incombe en vertu de la présente Convention.

3. — Toute somme constituée par une assurance ou une garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article ne peut être utilisée que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

Article 14

Certificat

1. — Un certificat attestant qu'une assurance ou une garantie financière est en cours de validité, est délivré ou approuvé par l'autorité compétente qui doit s'assurer que les dispositions de la présente Convention sont respectées.

2. — Le certificat est délivré ou approuvé par l'autorité compétente :

a) de l'Etat d'immatriculation, pour un transporteur dont le véhicule est immatriculé dans un Etat contractant; ou

b) de l'Etat contractant où le transporteur a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence habituelle, si le véhicule n'est pas immatriculé ou si le transporteur relève de la définition de l'article premier, paragraphe 8, alinéa b).

Pour un transporteur non visé aux alinéas a) ou b) de la première phrase du présent paragraphe, le certificat est délivré ou approuvé par l'autorité compétente d'un Etat contractant sur le territoire duquel les marchandises dangereuses sont transportées.

3. — Le certificat est délivré conformément au modèle annexé et comporte les renseignements suivants (10) :

(10) Le comité a décidé que le modèle de certificat suggéré devrait être intégré autant que possible dans la documentation de transport qui existe actuellement.

- a) le numéro du certificat;
- b) le type et les éléments d'identification du bateau ou du véhicule routier;
- c) le nom et le lieu du principal établissement du transporteur ou, à défaut, le lieu de sa résidence habituelle;
- d) le type de garantie;
- e) le nom et le lieu du principal établissement de l'assureur ou de la personne qui fournit la garantie;
- f) la période de validité du certificat qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

4. — Le certificat doit être présenté pour vérification à toute demande de l'autorité compétente.

5. — Le certificat est délivré en français ou en anglais ou, s'il est délivré dans toute autre langue, comporte une traduction dans l'une de ces deux langues, au moins.

6. — L'Etat dans lequel le certificat est délivré ou approuvé détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions de la présente Convention.

7. — Les certificats délivrés dans un Etat contractant sont reconnus dans tous les Etats contractants à toutes les fins de la Convention. Néanmoins, un Etat contractant peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime qu'un assureur ou un garant désigné dans le certificat risque de ne pas être financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention (11).

Chaque Etat contractant désigne l'autorité compétente pour présenter ou recevoir des communications relatives à l'assurance obligatoire ou à toute autre garantie financière (12).

[Les Etats contractants peuvent reconnaître des certificats délivrés par les autorités compétentes, ou par des organismes agréés par les autorités compétentes, d'Etats non-contractants aux fins de la présente Convention.] (13)

(11) Certains représentants gouvernementaux ont craint que le libellé de cette disposition n'oblige un Etat contractant à reconnaître un certificat délivré dans un autre Etat contractant pour un transporteur d'un Etat non-contractant ou qui aurait souscrit une assurance dans un Etat non-contractant, ce qu'ils seraient réticents à accepter.

(12) Il faudra inclure dans les clauses finales une disposition concernant la notification par l'autorité compétente de chaque Etat aux autres Etats contractants.

(13) Eu égard au fait que cette disposition a été introduite dans le projet à un stade avancé des délibérations du comité, certains représentants gouvernementaux qui n'étaient d'ailleurs pas nécessairement opposés à son introduction, ont estimé que des consultations avec leurs autorités nationales étaient nécessaires. C'est la raison pour laquelle elle a été placée entre crochets.

8. — Une assurance ou une garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de la présente Convention si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de [trois mois] à compter du jour où préavis a été donné à l'autorité citée au paragraphe 2 du présent article à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou de la garantie financière ayant pour effet de ne plus rendre celle-ci conforme aux dispositions de la présente Convention.

Article 15

Action directe

1. — Toute demande en réparation fondée sur les articles 5 et 6 peut être formée directement contre l'assureur ou la personne qui fournit la garantie financière couvrant la responsabilité du transporteur.

2. — Dans le cas visé au paragraphe 1 du présent article le défendeur peut se prévaloir :

a) de la limite de la responsabilité prévue à l'article 9, applicable à la personne dont la responsabilité est couverte par la garantie financière, que cette personne soit en droit ou non de limiter sa responsabilité, et

b) des moyens de défense que la personne garantie serait fondée à invoquer, à l'exception de ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation de cette personne.

Le défendeur ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée contre lui par la personne dont il a couvert la responsabilité par la garantie financière et il ne peut contester aucun des faits indiqués sur le certificat qu'il a délivré.

3. — Le défendeur peut dans tous les cas obliger la personne dont la responsabilité est couverte par la garantie financière à se joindre à la procédure.

[Article 16]

Dispense de l'obligation de souscrire une assurance ou une autre garantie financière

1. — S'agissant de transport par bateau de navigation intérieure et par route: lorsque le transporteur est un Etat contractant ou une partie constituante d'un tel Etat et que le transport est effectué à des fins gouvernementales non commerciales, cet Etat peut prévoir que le transporteur est dispensé de couvrir sa responsabilité par une assurance ou une autre garantie financière.

2. — Si, conformément au paragraphe 1 du présent article, il n'est pas souscrit d'assurance ou une garantie financière pour un véhicule, les dispositions de la présente Convention relatives à l'assurance obligatoire ne s'appliquent pas à ce véhicule. Toutefois un certificat délivré par les autorités compétentes et attestant que le transporteur est un Etat contractant ou une partie constituante d'un tel Etat et que la responsabilité du transporteur est couverte dans les limites prescrites par la présente Convention doit être présenté pour vérification à toute demande des autorités visées au paragraphe 4 de l'article 14.

3. — Le certificat visé au paragraphe 2 du présent article doit être conforme au modèle prescrit dans la présente Convention.

4. — S'agissant de transport par rail: lorsque le transporteur est un Etat contractant ou une partie constituante d'un tel Etat, ou lorsqu'il s'agit d'une entreprise entièrement possédée ou contrôlée par un Etat contractant, cet Etat peut prévoir que le transporteur est dispensé de couvrir sa responsabilité par une assurance ou une autre garantie financière.] (14)

Article 17

Fonctionnement de l'assurance obligatoire

Un Etat contractant est tenu de prendre dans sa législation les mesures voulues pour veiller à ce que soient respectées les dispositions de la présente Convention, relatives à l'assurance obligatoire.

DEMANDES D'INDEMNISATION ET ACTIONS EN JUSTICE

Article 18

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage et de l'identité du transporteur. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de [six] [dix] ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement qui a causé le dommage. Lorsque l'événement consiste en une succession de faits, le délai de [six] [dix] ans court à dater du dernier de ces faits.

(14) Le texte de cet article a été placé entre crochets en raison de certaines divergences d'opinion entre les représentants gouvernementaux sur ce point, que le comité a estimé relever essentiellement de la politique législative eu égard aux implications quant à la concurrence non seulement entre les divers modes de transport, mais aussi au sein de chacun d'eux.

Article 19

1. — Il ne peut être présenté de demandes d'indemnisation en vertu d'une disposition de la présente Convention que devant les tribunaux du ou des Etats contractants où un dommage résultant de l'événement a été subi ou devant les tribunaux de l'Etat contractant où l'événement est survenu. Un avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. — Toutefois lorsque le transporteur et toutes les victimes ont leur résidence habituelle sur le territoire d'un même Etat contractant, les demandes d'indemnisation peuvent être portées auprès d'une juridiction de cet Etat.

Si le bateau ou le véhicule routier impliqué dans l'événement est soumis à l'immatriculation, l'Etat d'immatriculation du bateau ou du véhicule routier sera considéré comme étant l'Etat de la résidence habituelle du transporteur.

3. — Chaque Etat contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de ces actions en réparation.

4. — Après la constitution d'un fonds les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes les questions relatives à la répartition et à la distribution du fonds.

Article 20

1. — Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 19, exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout autre Etat contractant, sauf:

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense; ou
- c) si le jugement est inconciliable avec un jugement antérieur, prononcé dans l'Etat où la reconnaissance est demandée ou prononcé dans un autre Etat contractant, compétent selon l'article 19 et reconnu déjà dans l'Etat où la reconnaissance est demandée, fondé sur les mêmes motifs et rendu entre les mêmes parties.

2. — Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 du présent article est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

3. — La présente Convention n'empêche pas qu'un autre instrument international liant l'Etat d'origine et l'Etat requis ou que le droit non conventionnel de l'Etat requis soient invoqués pour obtenir la reconnaissance ou l'exécution d'une décision ou d'une transaction.

CLAUSES FINALES (15)

RESERVES

Article A

Un Etat contractant peut déclarer au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite :

a) qu'à l'égard des demandes d'indemnisation du chef de décès ou de lésions corporelles, des limites de responsabilité plus élevées que celles indiquées à l'article 9 s'appliquent, ou qu'aucune limite de responsabilité ne s'applique à des dommages causés par un événement survenu sur son territoire. Toutefois une telle déclaration n'oblige en aucune façon le transporteur à couvrir sa responsabilité par une garantie financière pour des montants supérieurs à ceux visés au paragraphe 2 de l'article 13 (16);

b) qu'il se réserve le droit d'appliquer, à la place des dispositions de l'article 5, paragraphe 5, son droit commun, dans la mesure où celui-ci prévoit que l'indemnité du chef de décès ou de lésions corporelles peut être réduite ou supprimée seulement en cas de faute intentionnelle ou de faute lourde de la part de la victime ou de la personne pouvant prétendre à réparation;

c) qu'il n'appliquera pas les dispositions de l'article 14 aux transports de marchandises dangereuses effectués sur son territoire, à l'égard desquels est en vigueur un système international qui prévoit la reconnaissance mutuelle des contrats d'assurance couvrant la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention.

Article B

Le depositaire notifiera à tous les Etats signataires et à tous les Etats contractants toute déclaration faite conformément aux dispositions de l'article A.

MODIFICATION DES LIMITES DE RESPONSABILITE

Article C (17)

1. — A la demande [d'un quart] au moins des Etats contractants, toute proposi-

(15) Les clauses finales de la Convention seront bien sûr rédigées de façon à ce qu'elles soient conformes à la pratique de l'organisation au sein de laquelle la Convention sera adoptée sous sa forme finale. C'est en particulier le cas de dispositions telles que l'article B.

(16) Certains délégués ont été de l'avis que cette disposition devrait être étendue pour couvrir d'autres dommages que le décès et les lésions corporelles.

(17) Texte basé sur l'article 15 du Protocole de 1984 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

tion visant à modifier les limites de responsabilité prévues à l'article 9 est diffusée par [le dépositaire] à tous les Etats contractants.

2. — Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis à un Comité (18) composé d'un représentant de chaque Etat contractant pour qu'il l'examine [six mois] au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. — Les amendements sont adoptés à la majorité des [deux tiers] des Etats contractants présents et votants au sein du Comité à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.

4. — Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité tient compte de l'expérience acquise lors des précédents événements et, en particulier, du montant des dommages, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

5. — a) Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de [cinq] ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature ni d'un délai de [cinq] ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur de la présente Convention.

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention majorée de [six] pour cent par an, en intérêts composés, à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au [triple] de la limite fixée dans la présente Convention.

6. — Tout amendement adopté conformément au paragraphe 3 du présent article est notifié par le dépositaire à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de [dix-huit mois] après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, [un quart] au moins des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

7. — Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 6 du présent article entre en vigueur [dix-huit mois] après son acceptation.

8. — Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention, conformément aux paragraphes ... de l'article ..., [six mois] au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.

(18) Des dispositions plus détaillées concernant la convocation du Comité pourront être élaborées lorsque le dépositaire de la future Convention aura été désigné.

9. — Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité mais que le délai d'acceptation de [dix-huit mois] n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 6 du présent article. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

PROCEDURE D'AMENDEMENT DE LA LISTE DES SUBSTANCES DANGEREUSES

Article D (19)

1. — La liste visée au paragraphe 9 de l'article premier est tenue à jour par [le dépositaire].

2. — Tout amendement qu'un Etat contractant propose d'apporter à la liste est soumis au dépositaire qui le diffuse à tous les Etats contractants [trois mois] au moins avant son examen par le Comité (20) qui se compose d'un représentant de chaque Etat contractant.

3. — Le dépositaire convoque une réunion du Comité, [six mois] au plus tard après avoir diffusé l'amendement conformément au paragraphe 2 du présent article afin que l'amendement puisse être examiné.

4. — Les amendements sont adoptés à la majorité des [deux tiers] des Etats contractants présents et votants au sein du Comité à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.

5. — Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est notifié par le dépositaire à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de [dix-huit mois] après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, [un quart] au moins des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

(19) Le texte est basé sur l'article Y du projet de Convention HNS, et sur l'hypothèse que la liste qui sera annexée à la future Convention ne correspondra strictement à aucune liste existante dont l'amendement pourrait entraîner automatiquement la modification de la liste annexée à la Convention.

(20) Voir la note (18).

6. — Un amendement réputé accepté conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article entre en vigueur [dix-huit mois] après son acceptation pour tous les Etats contractants [, à l'exception de ceux qui ont fait, avant cette date, une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas ledit amendement.

7. — Un Etat contractant qui a accepté un amendement n'applique, après son entrée en vigueur, que la liste modifiée, sauf dans le cas de dommages subis et de mesures de sauvegarde destinées à prévenir ou à atténuer de tels dommages prises sur le territoire d'un Etat qui n'a pas accepté l'amendement. Un Etat contractant qui n'a pas accepté un amendement n'est pas considéré comme un Etat contractant à l'égard de toutes substances dangereuses qui ont été incluses dans la liste aux termes d'un tel amendement]. (21)

8. — Un Etat qui adhère à la présente Convention est lié par tout amendement qui a été accepté conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité mais sans avoir été accepté conformément aux dispositions dudit paragraphe, un Etat qui adhère à la présente Convention est réputé avoir accepté cet amendement, à moins que ledit Etat ait déclaré ne pas l'accepter au moment du dépôt de son instrument d'adhésion.

(21) La suppression des trois dernières lignes du paragraphe 6 et de l'ensemble du paragraphe 7 aurait pour effet d'éviter que des listes différentes de substances dangereuses soient en vigueur dans différents Etats contractants au même moment. Il pourrait cependant être nécessaire d'apporter d'autres amendements à l'article D pour assurer une correspondance avec le système prévu à l'article C, notamment en son paragraphe 8.

ANNEXE A

PROPOSITION DE LA DELEGATION DES PAYS-BAS CONCERNANT LA LISTE DES SUBSTANCES QUI SERONT VISEES DANS L'ANNEXE AU PROJET DE CONVENTION CONFORMEMENT A L'ARTICLE PREMIER, PARAGRAPHE 9

1. — Dans le présent document, on a dûment tenu compte des considérations du groupe de travail informel d'experts techniques et d'experts juridiques qui s'est réuni à Rome en mars 1984. Lors de cette réunion il fut convenu, sans préjudice de toute décision concernant les travaux futurs, de procéder à l'examen des diverses classes de l'ADR (voir le rapport de la réunion: Etude LV — Doc. 49, paragraphe 10). En conséquence de cette décision, la classification de l'ADR a également été choisie comme point de départ pour le présent document. L'Annexe ci-après contient une liste de classes et de matières de l'ADR, et indique les classes et les matières qui pourraient y être incluses ou bien en être exclues. L'on espère que ce document pourra apporter une contribution à la suite de la discussion sur la question des substances ou catégories de substances à inclure dans la liste qui sera annexée à la future Convention.

2. — L'ADR révisé, notamment les amendements aux Annexes A et B de l'Accord et les classes 3, 6.1 et 8, est entré en vigueur le 1^{er} mai 1985. La liste présentée à l'Annexe au présent document est basée sur le marginal numéro 10.011 (anciennement 10.100). Ce marginal indique les quantités limitées de matières dangereuses en colis qui peuvent être transportées dans une unité de transport sans que soient applicables certaines prescriptions de l'Annexe B. En d'autres termes, les quantités des matières dangereuses inférieures aux valeurs limites indiquées sont considérées comme n'étant pas susceptibles de causer des dommages considérables. Ces limites sont bien connues des professionnels intervenant dans le transport routier de marchandises dangereuses; les procédures administratives et de contrôle sont ainsi facilitées.

La liste comprend toutes les matières dangereuses autorisées au transport. Bien que la version actuelle du projet d'articles ne couvre pas la période suivant le déchargement, les véhicules-citernes routiers, les citernes démontables et les conteneurs citernes vides mais non nettoyés ont été provisoirement inclus, étant donné qu'ils sont considérés dans l'ADR comme contenant encore une quantité considérable de substances dangereuses; l'on propose d'exclure les emballages vides du domaine de la Convention.

3. — La liste de l'Annexe au présent document est basée sur l'accord relatif au transport routier. Pour des raisons pratiques, l'accord relatif au transport par chemin de fer (RID) ne contient pas de liste semblable. Cependant la liste proposée n'est pas incompatible avec le RID.

La réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses par voies navigables intérieures fera l'objet d'une complète révision, au terme de laquelle l'ADN(R) sera harmonisé avec l'ADR et le RID; les systèmes de classement et de numérotation seront identiques. L'annexe à l'accord existant contient déjà une liste comme celle qui est incluse dans l'Annexe au présent document, quoique les quantités mentionnées soient différentes.

4. — Les mentions portées sur la liste de l'Annexe indiquent :

- pour la première colonne : le numéro et la division de la classe ;
- pour la seconde colonne : le numéro des matières ou objets ;
- pour la troisième colonne : les quantités minimales en kilogrammes aux fins d'une assurance obligatoire ou d'une garantie financière ;
- pour la quatrième colonne : les classes, matières ou objets devant être exclus du domaine de la Convention.

5. — L'on remarquera en faisant une comparaison avec le rapport du groupe de travail que les divisions 2 et 3 de la classe 4 sont incluses dans la liste. Après réflexion, il a paru souhaitable d'inclure ces divisions pour des raisons de logique. La classe 6.2 n'a pas été incluse étant donné qu'elle ne représente pas un danger direct grave mais seulement une nuisance.

ANNEXE

LISTE DE SUBSTANCES PROPOSEE POUR EXAMEN, EN VUE DE L'INCLURE DANS LA CONVENTION

1	2	3	4
1a	1 à 14 15	5	X
1b	2(b), 4 autres objets	100 20	
1c	1(a) 3 autres objets	100 20	X
2	Chlorure de cyanogène du 3 (ct) Phosgène du 3 (at), fluor du 1 (at) 1(a), 1(b), 2(a) et 2(b) autres matières emballages vides sous (a) et (b) (*)	5 50 1000 333 X	
3	12, 13, 11(a) et 14(a) à 26(a) 11(b) et 14(b) à 26(b) 1 à 4, 5(a) et 6 32, 34 autres matières 41 (*)	5 100 333 1000 500 X	
4.1	1, 9, 10 2(a), 11(b) autres matières	333 50	X
4.2	1 à 4 5 à 13 14 et 15 (*)	0 333 X	
4.3	Carbure de calcium du 2(a), 2(d) autres matières sauf 5 5 (*)	1000 20 X	

1	2	3	4
5.1	2	50	
	1, 3, 10	100	
	autres matières sauf 11	500	
	11 (*)	X	
5.2	45, 46(a), 47	5	
	1 à 22, 30, 31, 40	50	
	autres matières	0	
	99 (*)	X	
6.1	1, 2	0	
	matières classées sous (b)	50	
	matières classées sous (c)	100	
	autres matières	5	
	91 (*)	X	
6.2	—		X
7	toutes matières sauf celles couvertes par les Conventions de Paris et de Vienne	0	
8	Sulfure de sodium de 45(b)		X
	71 (*)	X	
	1(a), 2(a), 6, 8(b), 21(a), 22(b), 24	20	
	25, 26(a), 36(a), 37(a), 44(a), 53(b)	20	
	21(b), 26(b), 33(b), 36(b), 37(b), 44(b)	100	
	52(c), 53(c) et autres matières		
	sous (a) et (b)	100	
	autres matières	500	

(*) véhicules-citernes routiers vides, citernes démontables vides et conteneurs-citernes vides à inclure seulement s'ils ne sont pas nettoyés.

Note : Pour les classes autres que 3, 6.1 et 8, les lettres accompagnant les numéros des objets et articles se réfèrent aux subdivisions à l'intérieur de ces numéros.

Pour les classes 3, 6.1 et 8, les lettres (a) et (b) se réfèrent aux conditions d'emballage selon les degrés de risque (voir le rapport du groupe de travail, paragraphe 14).

Le signe "0" dans la colonne 3 indique qu'une assurance obligatoire est requise quelle que soit la quantité de matières concernée.

ANNEXE B

PROPOSITION DE LA DELEGATION DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE CONCERNANT LA LISTE DES SUBSTANCES QUI SERONT VISEES DANS L'ANNEXE AU PROJET DE CONVENTION CONFORMEMENT A L'ARTICLE PREMIER, PARAGRAPHE 9 (1)

La liste de substances à laquelle la future Convention s'appliquera devrait être élaborée sur la base des Recommandations préparées par le Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport de marchandises dangereuses (ST/SG/AC.10/1/Rév.4):

1. — Toutes les marchandises dangereuses du groupe I d'emballage énumérées au chapitre 2 des Recommandations des Nations Unies (2).

2. — Toutes les marchandises dangereuses du groupe II d'emballage énumérées au chapitre 2 des Recommandations des Nations Unies, à moins que ces marchandises ne soient transportées dans des quantités inférieures à [3000] [450] litres.

(1) Pour la conception qui préside à cette proposition, voir le paragraphe 56 du Rapport explicatif sur le projet de Convention.

(2) Il faudrait réfléchir davantage à la question de savoir si le transport de certaines petites quantités de substances devrait être exempté de responsabilité et de l'obligation d'être couvert par une garantie financière.

ANNEXE C

RAPPORT SUR LA REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA LISTE DE SUBSTANCES A ANNEXER AU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES CAUSES AU COURS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE, RAIL ET BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE TENUE AU COURS DE LA SEPTIEME SESSION DU COMITE

Au cours de la septième session du comité d'Unidroit d'experts gouvernementaux, deux documents concernant la liste des substances furent présentés, à savoir, Etude LV – Doc. 55 préparé par les Pays-Bas, et Etude LV – Doc. 70 soumis par la République fédérale d'Allemagne. Etant donné que ces deux propositions étaient fondées sur des textes différents, des règlements et des recommandations respectivement, un petit groupe de travail fut prié d'indiquer les différences principales existant entre ces deux réglementations.

Le groupe de travail estima qu'il n'était pas nécessaire d'effectuer une comparaison exhaustive, selon leurs différences et similitudes, des Recommandations des Nations Unies et du Règlement européen des transports intérieurs. Certaines des principales différences sont cependant exposées au TABLEAU I.

Les propositions des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne diffèrent non seulement par le texte de référence, mais aussi quant au nombre des substances qu'elles visent. Les différences entre les deux propositions pourraient bien sûr être exposées en transposant les classes et les groupes d'emballage des Recommandations des Nations Unies ou les classes et les numéros des objets et articles du RID/ADR en noms des matières chimiques concernées. Dans les deux cas, on obtiendrait une très longue liste d'appellations chimiques. Il était peu probable qu'une telle démarche eût beaucoup aidé le comité à se former une idée des principales différences existant entre les deux listes proposées.

Le groupe de travail pensa que plutôt qu'un exposé détaillé, une présentation sous forme de tableau permettrait au comité d'obtenir une vision globale des différences essentielles entre les deux propositions (Voir TABLEAU II).

Il faut noter que la proposition des Pays-Bas est fondée sur un marginal de l'ADR qui n'apparaît ni dans le RID ni dans l'ADN(R). Cela ne signifie cependant pas que la proposition des Pays-Bas est incompatible avec le RID ou l'ADN(R) respectivement.

TABLEAU I

	Nations Unies	RID/ADR/ADN(R)
Nature	Recommandations	Conventions et Règlements
Portée géographique	Mondiale	Europe 34 pays RID 19 pays ADR 6 pays ADN(R)
Modes de transport	Tous	Rail, route, voies de navigation intérieure
Portée technique	Essentiellement transports en colis	Toutes formes de transport
Sujets principaux	Classification: Etiquetage Emballage	Classification: Etiquetage Emballage Moyens de transport pour transports en vrac et semi-vmc Conditions de transport
Division en classes	9 classes + 5 division des classes	Idem que pour ONU
Subdivision en groupes d'emballage	Toutes les substances à l'exception des gaz sont classées dans un groupe d'emballage	Seules les matières des classes des liquides inflammables et les matières toxiques et corrosives sont classées dans des groupes d'emballage (les mêmes que pour l'ONU). Les autres classes seront harmonisées ultérieurement.
Mise à jour	Tous les deux ans par le Comité d'experts en matière de transports de marchandises dangereuses	Il est prévu de réviser ces règlements tous les deux ans en incorporant les dernières recommandations de l'ONU avec un décalage de deux ans

TABLEAU II

	RFA	PAYS-BAS
Base	Recommandations ONU	RID/ADR
Classes et divisions concernées	toutes	toutes
Substances des groupes d'emballage. I II III	toutes toutes (1) exclues	toutes (2) toutes (2) toutes (2) (3)
Substances non classées dans un groupe d'emballage	exclues	toutes (2)
Véhicules citernes routiers et citernes démontables, vides et non-nettoyés	exclus	tous

- (1) Quantités inférieures à [3000] [450] litres exclues.
- (2) Les quantités inférieures à 5, 50, 100, 333, 1000 kg (selon le degré de danger) ont été exclues aux fins des dispositions relatives à l'assurance obligatoire. Il a également été proposé d'exclure quelques substances présentant un très bas risque de danger, telles que le foin, la paille et le charbon.
- (3) Etant donné que le seuil d'inflammation diffère dans les Recommandations des Nations Unies et dans le RID/ADN/ADN(R), le nombre des substances couvertes par la classe 3 du groupe d'emballage III est beaucoup plus grand dans les règlements européens des transports intérieurs que dans les Recommandations de Nations Unies. Le plus haut point d'éclair pour les Nations Unies est 60.5° C, tandis que pour le RID/ADR/ADN(R), il est de 100° C.

6

1

12

10

ANNEXE II

PROJET ALTERNATIF PRESENTE PAR LA DELEGATION DE LA SUISSE POUR UN REGIME DE RESPONSABILITE ET LES DISPOSITIONS RELATIVES A L'ASSURANCE OBLIGATOIRE (1)

DEFINITIONS

Article premier

7bis. "Chargeur" signifie la personne pour le compte de laquelle ou par laquelle les marchandises dangereuses sont remises au transporteur.

RESPONSABILITE DU CHARGEUR ET DU TRANSPORTEUR

Article 5

1. — Le chargeur et le transporteur de marchandises dangereuses sont responsables conjointement et solidairement du dommage causé par ces marchandises au cours de leur transport (au sens de l'article 2, paragraphe 2).

2. — Le chargeur et le transporteur sont libérés de leur responsabilité s'ils prouvent que le dommage a été causé [essentiellement] par :

a) Un événement de caractère exceptionnel et irrésistible tel qu'un acte de guerre, d'hostilités, une guerre civile, une insurrection, un acte de terrorisme ou une catastrophe naturelle ;

[b) La faute ou le fait d'un tiers, à moins que cette faute ou ce fait n'apparaisse négligeable par rapport à l'ampleur du risque inhérent aux marchandises dangereuses transportées ;]

[c) Le fait que l'expéditeur, ou toute autre personne, ne s'est pas acquitté de son obligation de les informer de la nature dangereuse des marchandises, et qu'ils n'en avaient pas ni ne devaient en avoir connaissance.]

(1) Voir la note (20), paragraphe 20 du Rapport explicatif.

3. — Si le chargeur et le transporteur prouvent que le dommage a été causé essentiellement ou en partie par le fait ou la faute de la victime ou d'une personne envers laquelle ils sont responsables, ils peuvent être libérés de toute ou partie de leur responsabilité envers ladite personne, à moins que cette faute ou ce fait n'apparaisse négligeable par rapport à l'ampleur du risque inhérent aux marchandises dangereuses transportées.

4. — Dans les rapports internes entre le chargeur et le transporteur, [la responsabilité pour] le dommage sera réparti(e) à parts égales, à moins que des circonstances particulières, notamment les différents risques inhérents aux substances transportées ou aux moyens de transport utilisés, ainsi que la faute de l'un ou de l'autre ou celle de leurs préposés ou mandataires ne justifient un autre mode de répartition.

5. — Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs véhicules dont chacun transporte des marchandises dangereuses, tous les chargeurs et transporteurs sont conjointement et solidairement responsables de la totalité du dommage.

6. — Le paragraphe 4 du présent article s'applique par analogie aux rapports internes entre ces différentes personnes.

7. — Lorsque des personnes autres que le chargeur, le transporteur et leurs préposés ou mandataires ont contribué par leur faute ou par leur fait à créer ou à aggraver un dommage causé par des marchandises dangereuses au cours de leur transport ou lors d'opérations de chargement ou de déchargement, ces personnes sont également tenues solidairement de la réparation due à la victime.

8. — Dans les rapports internes entre le chargeur et le transporteur d'une part, et des personnes dont la responsabilité ne se fonde pas sur la présente Convention d'autre part, [la responsabilité pour] le dommage sera réparti(e) compte tenu de toutes les circonstances.

9. — Le chargeur et le transporteur n'ont un droit de recours que contre ceux de leurs préposés ou mandataires qui ont contribué à créer ou à aggraver le dommage intentionnellement ou par négligence grave. La même restriction s'applique au recours contre des personnes ayant participé à des opérations de sauvetage ou pris des mesures de sauvegarde.

10. — Pour un dommage causé par des marchandises dangereuses au cours de leur transport (au sens de l'article 2), aucune demande en réparation ne peut être introduite contre le chargeur et le transporteur autrement que sur la base de la présente Convention.

11. — Aucune demande en réparation du même chef, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

- a) les préposés ou mandataires du chargeur et du transporteur,
- b) toute personne ayant participé à des opérations de sauvetage ou pris des mesures de sauvegarde.

12. — La présente Convention ne s'applique pas dans la mesure où ses dispositions sont incompatibles avec celles du droit national applicable aux accidents du travail ou concernant tout autre régime de sécurité sociale.

ASSURANCE OBLIGATOIRE

Article 13

1. — La responsabilité du transporteur et du chargeur doit être couverte par une assurance ou une autre garantie financière, si les marchandises sont transportées sur le territoire d'un Etat contractant.

2. — L'assurance ou la garantie financière doit couvrir la responsabilité civile du transporteur et du chargeur telle qu'elle résulte de la présente Convention.

Article 13bis

1. — L'assurance ou la garantie financière couvrira la réparation due aux victimes au moins jusqu'à concurrence des montants suivants :

a) en cas de décès ou de lésions corporelles :

pour une victime unités de compte ;

pour chaque événement unités de compte ;

b) en cas d'autres dommages :

pour chaque événement unités de compte.

2. — Toute somme constituée par une assurance ou une garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article ne peut être utilisée que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

Article 14

(Voir le texte de base)

Article 15

1. — Dans les limites de la couverture prévue au contrat d'assurance ou de garantie, toute action en réparation fondée sur la présente Convention peut être introduite directement contre l'assureur ou les [autres] personnes ayant fourni la garantie.

2. — A l'égard de la victime, le défendeur peut se prévaloir uniquement des moyens de défense que la personne dont il couvre la responsabilité serait elle-même fondée à invoquer [, excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation de cette personne].

3. — Le défendeur peut dans tous les cas obliger la personne dont la responsabilité est couverte par la garantie financière à se joindre à la procédure.

Article 15bis

1. — Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 13bis, la distribution des fonds formant la couverture prévue au contrat d'assurance ou de garantie s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

[2. — Le juge saisi d'une action en réparation fondée sur la présente Convention invite, par publication ou par un autre moyen approprié, les autres victimes à introduire leur action devant le même juge en leur impartissant un délai raisonnable et en les avertissant que les prétentions formulées dans ce délai seront satisfaites en premier lieu.

3. — L'assureur ou les [autres] personnes ayant fourni la garantie qui auraient versé de bonne foi à une victime une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'ils ignoraient l'existence d'autres prétentions, sont libérés de leur obligation à l'égard des autres victimes jusqu'à concurrence de la somme versée.]

Article 15ter

1. — L'assureur ou les [autres] personnes ayant fourni la garantie ont un droit de recours contre le chargeur et le transporteur dans la mesure où ils seraient autorisés à refuser ou à réduire leurs prestations d'après le contrat ou la loi nationale applicable.

2. — Le droit de recours de l'assureur ou des [autres] personnes ayant fourni la garantie contre tout responsable autre que le chargeur et le transporteur dont ils couvrent la responsabilité est déterminé par les règles régissant la répartition de la responsabilité pour le dommage dans les rapports internes en cas de pluralité de personnes responsables (article 5, paragraphes 4 et 8). Toutefois, le recours contre les préposés ou mandataires du chargeur et du transporteur est subordonné à la condition que ceux-ci aient contribué à créer ou à aggraver le dommage intentionnellement.

3. — Tout recours de l'assureur ou des [autres] personnes ayant fourni la garantie est en outre subordonné à la condition qu'il ne porte aucun préjudice à une victime qui n'est pas complètement couverte par les prestations d'assurance ou de garantie.

Article 16

(Voir le texte de base)

Article 17

(Voir le texte de base)

Article A

Un Etat contractant peut déclarer au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite :

[a) qu'il fixe les montants minimums de la couverture d'assurance ou de la garantie à un niveau supérieur à celui prévu à l'article 13^{bis} de la présente Convention;]

b) (Voir le texte de base);

c) (Voir le texte de base).

APPENDIX III
ANNEXE III

COMMITTEE OF GOVERNMENTAL EXPERTS FOR THE PREPARATION
OF UNIFORM RULES RELATING TO LIABILITY AND COMPENSATION
FOR DAMAGE CAUSED DURING THE CARRIAGE OVER LAND OF
HAZARDOUS SUBSTANCES

*COMITE D'EXPERTS GOUVERNEMENTAUX CHARGE D'ELABORER
DES REGLES UNIFORMES SUR LA RESPONSABILITE ET
L'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES CAUSES AU COURS
DU TRANSPORT TERRESTRE DE SUBSTANCES DANGEREUSES*

The Committee held seven sessions in Rome

1. From 16 to 19 March 1981
2. From 1 to 4 February 1982
3. From 18 to 22 October 1982
4. From 21 to 25 March 1983
5. From 3 to 7 October 1983
6. From 22 to 26 October 1984
7. From 21 to 29 May 1986

Le Comité a tenu sept sessions à Rome

1. Du 16 au 19 mars 1981
2. Du 1^{er} au 4 février 1982
3. Du 18 au 22 octobre 1982
4. Du 21 au 25 mars 1983
5. Du 3 au 7 octobre 1983
6. Du 22 au 26 octobre 1984
7. Du 21 au 29 mai 1986

LIST OF PARTICIPANTS
LISTE DES PARTICIPANTS

MEMBERS — MEMBRES

AUSTRALIA — AUSTRALIE

Mr Ian GOVEY, Acting Senior Assistant Secretary, International Trade Law Branch, Attorney-General's Department, *Canberra* (3).

AUSTRIA – AUTRICHE

Mr Ihor TARKO, Judge in the Ministry of Justice, *Vienna* (2), (3), (4), (5).

BELGIUM – BELGIQUE

M. Claude DEBRULLE, Conseiller Juridique, Ministère de la Justice, *Bruxelles* (2), (3).

M. André DETHIER, Secrétaire d'administration, Ministère des Communications, *Bruxelles* (4).

M. Guy ELIAT, Observateur ECOCHEM, *Bruxelles* (2).

M. Jacques GALLIEN, Conseiller Juridique adjoint, Ministère des Communications, *Bruxelles* (7).

M. Paul JENARD, Directeur d'administration, Ministère des Affaires Etrangères, *Bruxelles* (3), (4), (5).

Mlle Nadine VAN BIERVLIET, Secrétaire d'administration, Ministère des Affaires Etrangères, *Bruxelles* (1), (2), (3).

M. Geert VAN KEER, Secrétaire d'administration, Ministère des Affaires Etrangères, *Bruxelles* (1).

BULGARIA – BULGARIE

Mr Ivan LAZAROV, Jurist, Ministry of Transport, *Sofia* (7).

CANADA

M. Denis LEFEBVRE, Avocat Général, Ministère des transports, Contentieux, *Ottawa* (1), (2).

Mr Gilbert W. NADEAU, General Counsel, Canadian Transport Commission (CTC), *Québec* (3).

Mr Thurlow Bradbrooke SMITH, Assistant Deputy Attorney-General, Department of Justice of Canada, *Ottawa* (5), (6), (7).

CHILE – CHILI

Mr Antonio L. GARRIDO, Second Secretary, Embassy of Chile in Italy, *Rome* (7).

CHINA, PEOPLES REPUBLIC OF – CHINE, REPUBLIQUE POPULAIRE DE

Mr Bao-gen CHAI, Deputy Chief Secretary, Shanghai Traffic & Transportation Association, *Shanghai* (7).

Mr Yugun MENG, Section Chief, Department of Legal Affairs, China National Foreign Trade Transportation Corporation, *Beijing* (7).

Mr Baicheng TIAN, Transportation Expert, Department of Legal Affairs, China National Foreign Trade Transportation Corporation, *Beijing* (7).

Ms Yuanfeng QU, Transportation Expert, Transport Department, Ministry of Foreign Economic Relations and Trade, *Beijing* (7).

CUBA

M. Roberto HERNANDEZ CABRERA, Premier Secrétaire, Ambassade de Cuba en Italie, *Rome* (1).

CZECHOSLOVAKIA – TCHECOSLOVAQUIE

Mr Jaromír RŮŽIČKA, Head of Legal Department, Federal Ministry of Foreign Trade, *Prague* (7).

M. Vladimír TYČ, Membre de la section juridique du Ministère des Affaires Etrangères, *Prague* (1).

Mr Ivan ZIKMUND, Legal Adviser, Federal Ministry of Foreign Trade, *Prague* (3), (4), (5), (6).

EGYPT, ARAB REPUBLIC OF – EGYPTE, REPUBLIQUE ARABE D'

M. Mohamed A.R. DIAB, Ministre plénipotentiaire, Ambassade de la République Arabe d'Egypte en Italie, *Rome* (1).

Mr Shafik Mohamed EL-SHINNAWI, Counsellor, Legal Department, Ministry of Foreign Affairs, *Cairo* (3).

M. Ahmed HOSNY, Conseiller à la Cour de Cassation, Représentant du Ministère de la Justice, *Le Caire* (1).

Mr Mohamed Farouk RATEB, Vice President of Supreme Court, Court of Cassation, *Cairo* (2).

M. Mohamed Zaki Ali RIZK, Conseiller à la Cour de Cassation, Ministère de la Justice, *Le Caire* (3), (4).

Mr Yaeesh ROUSHDI, First Assistant to the Minister of Justice, Ministry of Justice, *Cairo* (7).

M. Mohamed SADEK, Sous Secrétaire, Ministère de la Justice, *Le Caire* (1).

Mr Farid Mohamed SALEH, Counsellor, Embassy of Egypt in Italy, *Rome* (6).

FINLAND — FINLANDE

Mr Jussi JÄRVENTOUS, Counsellor of legislation, Ministry of Justice, *Helsinki* (7).

Mr Martti KOSKENNIEMI, Attaché, Legal Department, Ministry for Foreign Affairs, *Helsinki* (2).

Mlle Sirpa MASANEN, Premier Secrétaire, Ambassade de Finlande en Italie, *Rome* (1).

Mr Leif SEVÓN, Director of Legislation, Ministry of Justice, *Helsinki* (3), (4).

FRANCE

M. Jean-Paul BERAUDO, Magistrat, Chef du bureau de droit international du Ministère de la Justice, *Paris* (1), (3), (5), (6), (7).

M. Marc BEZANÇON, Chef du bureau des affaires internationales et transport, Ministère de l'Economie et des Finances — Direction des Assurances, *Paris* (7).

M. Marcel GUERRINI, Magistrat, Ministère de la Justice, Direction des Affaires Civiles et du Sceau, *Paris* (2), (4).

M. Jacques MYARD, Secrétaire adjoint, Ministère des Affaires Etrangères, *Paris* (1).

GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC — REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE ALLEMANDE

Ms Dolly RICHTER-HANNES, Head of Division of International Transport Law, Academy of Legal Science, *Potsdam-Babelsberg* (2), (3), (4), (6), (7).

GERMANY, FEDERAL REPUBLIC OF — ALLEMAGNE, REPUBLIQUE FEDERALE D'

Mr Burkhard KLINGSPORN, Ministerial Counsellor, Federal Ministry of Justice, *Bonn* (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7).

GREECE — GRECE

Mr Elias KRISPIS, Professor of Law, University of Athens, *Athens* (1), (2).

M. Jean VOULGARIS, Professeur de droit, Vice-Recteur de l'Université "Demokritos" de Thrace, Faculté de Droit — Département d'Etudes Internationales, *Komotini* (3), (4), (5), (6), (7).

HUNGARY – HONGRIE

Ms Éva ANDRÁSSY, Hungarocamion, *Budapest* (7).

Ms Mária TÓTHNÉ JÁSZAI, Legal Adviser, Ministry of Transport, *Budapest* (7).

Mr Peter VARGA, Legal Adviser, Ministry of Transport, *Budapest* (4), (6).

IRAQ

Mr Mahmoud Hikmat ABDUL RAHMAN, Attaché, Commercial Office, Embassy of Iraq, Representative of Ministry of Trade of Iraq, *Rome* (1).

Mr Shaalan Abdullah ISMAIL, Director of Legal Section at the State Establishment for Land Transportation, *Baghdad* (1).

M. Fawzi M. SAMI, Professeur à la Faculté de droit de l'Université de Bagdad, *Bagdad* (2).

ITALY – ITALIE

Mlle Maria R. DONNARUMMA, Consultant juridique au Ministère des Affaires Etrangères, *Rome* (1).

M. Cesare SAVASTANO, Fonctionnaire, Direction générale des affaires économiques, (Uff. IV - Transports), Ministère des Affaires Etrangères, *Rome* (7).

Ms Alessandra XERRI, Lecturer at the University of Rome - II, Department of Public Law, *Rome* (6).

KOREA – COREE

Mr Eui-Min CHUNG, First Secretary, Embassy of Korea in Italy, *Rome* (7).

Mr Sung Il PAIK, Counsellor, Embassy of Korea in Italy, *Rome* (2), (3), (4), (6).

MEXICO – MEXIQUE

Mr Javier Ramon BRITO, Second Secretary, Embassy of Mexico in Italy, *Rome* (5), (6).

NETHERLANDS – PAYS-BAS

Mr J. Casper ASTRO, Dangerous Goods Section, Ministry of Transport and Public Affairs, *The Hague* (6), (7).

Mr Robert CLETON, Head of Division of Private Law Legislation, Ministry of Justice, Chairman of the Committee/*Président du Comité, The Hague* (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7).

Mr Wouter STURMS, Legal Counsellor, Ministry of Justice, *The Hague* (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7).

NIGERIA

Mr Ayodeji AYODELE, Second Secretary, Embassy of Nigeria in Italy, *Rome* (7).

NORWAY – NORVEGE

Mr Fred-Arne GADE, Legal Adviser, Ministry of Justice, *Oslo* (5), (6), (7).

POLAND – POLOGNE

Mr Wladyslaw CZULNO, Counsellor, Embassy of Poland in Italy, *Rome* (7).

Mr Sylwester PIECKOWSKI, Senior Legal Counsel of the Ministry of Foreign Trade, *Warsaw* (6).

PORTUGAL

Mme Isabel de MAGALHÃES COLLAÇO, Professeur à la faculté de droit de l'Université de Lisbonne, *Lisbonne* (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7).

Mr José QUEIROZ DE ATAIDE, Secretary, Embassy of Portugal in Italy, *Rome* (7).

ROMANIA – ROUMANIE

M. Ion ANGHEL, Ministre Conseiller, Ambassade de la République Socialiste de Roumanie en Italie, *Rome* (6).

M. Tudor MIRCEA, Conseiller, Ambassade de la République Socialiste de Roumanie en Italie, *Rome* (1), (2).

SAN MARINO – SAINT-MARIN

Mr Corrado PECORELLA, Professor of Law, University of Rome - II, *Rome* (5), (7).

SOUTH AFRICA – AFRIQUE DU SUD

Mr Roger John BALLARD-TREMEER, Secretary, Embassy of South Africa in Italy, *Rome* (1).

Mr Theodorus HURTER, Assistant Director, Department of Transport, *Pretoria* (4), (5), (6).

Mr Eduard KLEYNHAÜS, Director, Department of Transport, *Pretoria* (7).

Mr Frederik C.L. LOOTS, Representative, Department of Transport, *Pretoria* (3).

Mr David H. SCHOLTZ, Deputy Director, Department of Transport, *Pretoria* (1), (3), (4), (5).

Mr Jack WEBSTER, Chief Executive, Public Carriers Association of South Africa, *Randburg* (3), (5).

SPAIN – ESPAGNE

M. Candido CAVERO, Chef du Service d'Etudes et d'Avis du Ministère de Transports, Tourisme et Communications, *Madrid* (5).

M. Evelio VERDERA y TUELLS, Professeur ordinaire de droit commercial, Faculté de droit de l'Université de Madrid, *Madrid* (5).

SWEDEN – SUEDE

Mr Magnus GÖRANSSON, Assistant Under-Secretary, Ministry of Justice, *Stockholm* (3), (4), (5), (6), (7).

Mr Peter LÖFMARCK, Under-Secretary for Legal Affairs, Ministry of Transport and Communications, *Stockholm* (7).

Mr Harald RANGNITT, Under-Secretary for Legal Affairs, Ministry of Local Government, *Stockholm* (3).

SWITZERLAND – SUISSE

M. Philippe BOILLAT, Adjoint scientifique, Office Fédéral de la Justice, *Berne* (7).

M. Pierre PETITMERMET, Chef de Section à l'Office Fédéral de la Police, *Berne* (2).

Mlle Marianne SONDER, Conseiller Juridique, Office Fédéral de la Justice, *Berne* (4), (5).

M. Pierre WIDMER, Vice-Directeur, Office Fédéral de la Justice, *Berne* (2), (3), (6).

TUNISIA – TUNISIE

M. Abdellatif ABDELJAOUAD, Sous-Directeur, Direction des Transports Terrestres, Ministère des Transports et des Communications, *Tunis* (1).

M. Boubaker BELKACEM, Magistrat, Attaché de Cabinet du Ministre de la Justice, Ministère de la Justice, *Tunis* (1), (2).

Mme Hedia LARGUECHE, Premier Secrétaire, Ambassade de la République Tunisienne en Italie, *Rome* (4).

M. Mohamed LARIF, Direction des Transports, *Tunis* (3).

TURKEY – TURQUIE

Mlle Ayse Nur BASKIN, Premier Secrétaire de l'Ambassade de la République Turque en Italie, *Rome* (4).

Mme Gülcan DEMIRCI, Expert, Ministère des Transports et des Communications, *Ankara* (7).

Mr Zülfü KORTIKOGLU, Deputy Director General of Land Transport, Ministry of Communications, *Ankara*, (4), (5).

Mr Ugur ÖZDEN, General Manager, UND (International Transporters Association of Turkey), *Istanbul* (7).

M. Nusret POLAT, Chef de section, Ministère des Transports et des Communications, *Ankara* (7).

M. Cengiz SEREN, Directeur des Relations Extérieures à la Direction Générale des Affaires Maritimes, Ministère des Transports, *Ankara* (4), (5).

M. Deniz UZMEN, Conseiller d'Ambassade de la République Turque en Italie, *Rome* (3).

UNITED KINGDOM – ROYAUME-UNI

Mr Robin BELLIS, Assistant Treasury Solicitor, Treasury Solicitor's Department, (Transport Branch), *London* (2), (3), (4), (5), (6), (7).

Mr John CORRIN, British Insurance Association, Adviser to U.K. Government, *London* (3), (4), (5), (6).

Ms Sophia LAMBERT, Assistant Secretary, International Transport Division of Department of Transport, *London* (7).

Mr Richard STOATE, Legal Assistant, Lord Chancellor's Department, *London* (1).

URUGUAY

M. Joaquin PIRIZ, Chargé d'Affaires, Ambassade d'Uruguay en Italie, *Rome* (4).

VATICAN CITY — *CITE DU VATICAN*

M. Pio CIPROTTI, Président du Tribunal de la Cité du Vatican, *Cité du Vatican* (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7).

M. Tommaso MAURO, Avocat du Concistoire, Ufficio Legale del Governatorato, *Cité du Vatican* (7).

OBSERVERS — *OBSERVATEURS*NON-MEMBER STATES — *ETATS NON MEMBRES*ALGERIA — *ALGERIE*

M. Abdelou Ahab BENGHEZAL, Directeur, Ministère des Transports et de la Pêche, *Hydra* (3), (4).

SUDAN — *SOUDAN*

Mr Izz El Din Ali ABBAS, Counsellor, Legal Department, Embassy of Sudan in Italy, *Rome* (6).

THAILAND — *THAILANDE*

Mr Prasert NASAKUL, Deputy Secretary-General, Office of the Juridical Council, *Bangkok* (6).

Mr Prasart SAENG-XUTO, First Secretary, Royal Thai Embassy in Italy, *Rome* (4), (5), (6).

Mr Sompong SUCHARITKUL, Ambassador, Royal Thai Embassy in Italy, *Rome* (2).

Mr Charoon SUNDARODYAN, Counsellor, Royal Thai Embassy in Italy, *Rome* (2).

Mr Anurak THANANAN, Counsellor, Royal Thai Embassy in Italy, *Rome* (6).

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES

Mr Mark DECHALIT, Senior Research Associate, Research Institute of Maritime Transport, *Moscow* (3), (4).

Ms Evgueniya KENARSKAYA, Senior Legal Adviser, Ministry of Merchant Marine, *Moscow* (3), (4), (5), (6), (7).

Mme Elena RYABOVA, Chargée de recherches, Ministère de la marine marchande, *Moscou* (5), (6), (7).

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATIONS
ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES**

**CENTRAL COMMISSION FOR THE NAVIGATION OF THE RHINE
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (CCNR)**

M. Albert BOUR, Conseiller Juridique, *Strasbourg* (2), (3), (4), (5), (6), (7).

**CENTRAL OFFICE FOR INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT
OFFICE CENTRAL DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER (OCTI)**

M. Marcel INGOLD, Conseiller Juridique, *Berne* (1).

M. Gerfried MUTZ, Conseiller, *Berne* (2), (3), (4), (5), (6), (7).

**EUROPEAN FOUNDATION FOR THE IMPROVEMENT OF LIVING
AND WORKING CONDITIONS
FONDATION EUROPEENNE POUR L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE
ET DE TRAVAIL**

Mr Vittorio DI MARTINO, Project Manager, *Dublin* (7).

**INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION (ILO)
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL (OIT)**

Mr Italo CORDISCHI, Assistant Director of ILO Branch Office, *Rome* (7).

Mr Francesco D'ATTILIA, Director of ILO Branch Office, *Rome* (6).

**INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)**

M. Christoph H. ZIMMERLI, Administrateur juridique hors classe, *Londres* (6), (7).

**ORGANIZATION OF AMERICAN STATES (OAS)
ORGANISATION DES ETATS AMERICAINS (OEA)**

Ms Gladys B. ALEMAN, Lawyer, Codification Division, Secretariat for Legal Affairs, *Washington, D.C.* (1).

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD)
ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES (OCDE)

Mr. Gerald GRAHAM, Consultant, Graduate Institute, *Geneva* (1), (2).

M. Ulrich KULLMANN, Administrateur principal, *Paris* (6).

M. Jean-Claude PIRIS, Jurisconsulte, Chef de la Direction juridique, *Paris* (7).

M. Jean-Pierre PUISSOCHET, Directeur des Affaires Juridiques, *Paris* (3), (5).

M. Richard STEIN, Adjoint au Directeur des Affaires Juridiques, *Paris* (2).

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UN/ECE)
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE DES NATIONS UNIES (CEE/ONU)

M. Giulio DENTE, Directeur Adjoint, Division des Transports, *Genève* (1), (3), (4), (5), (6), (7).

M. Philippe GIBLAIN, Conseiller Juridique, *Genève* (2).

INTERNATIONAL NON-GOVERNMENTAL ORGANISATIONS
ORGANISATIONS INTERNATIONALES NON-GOUVERNEMENTALES

EUROPEAN COUNCIL OF CHEMICAL MANUFACTURERS' FEDERATION
CONSEIL EUROPEEN DES FEDERATIONS DE L'INDUSTRIE CHIMIQUE (CEFIC)

Mr Rudolf BEUKERS, Transport/Distribution Counsellor, *Brussels* (1), (2), (3), (4), (7).

M. Jean-Marie DEVOS, Conseiller Juridique, *Bruxelles* (2), (3), (4), (5), (6), (7).

M. Guy ELIAT, Conseiller en Economie des Transports, *Bruxelles* (7).

Mr Axel H. GARTHE, Delegate, *Frankfurt* (3), (4).

Mr Brian RYE, Delegate CEFIC, *London* (1), (2), (3), (4), (6).

Mr Thomas STEINMARK, Legal Counsellor, Verband d. Chem. Industrie, *Frankfurt* (6).

EUROPEAN INSURANCE COMMITTEE (EUI)
COMITE EUROPEEN DES ASSURANCES (CEA)

Mr John COWELL, Deputy Secretary-General, *Paris* (2), (3), (4), (5), (6), (7).

INTERNATIONAL ASSOCIATION FOR INSURANCE LAW
ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DROIT DES ASSURANCES (AIDA)

M. Simon FREDERICQ, Président de l'AIDA, *Gand* (5), (6).

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INSURANCE AND REINSURANCE
INTERMEDIARIES
BUREAU INTERNATIONAL DES PRODUCTEURS D'ASSURANCES ET DE
REASSURANCES (BIPAR)

M. Giorgio Mario GHEZZI, *Rome* (6), (7).

M. Marco MOSTARDA, Delegato osservatore - A.I.B.A., *Milan* (1).

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC)
CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE (CCI)

M. Jean-Marie DEVOS, Conseiller Juridique, *Bruxelles* (7).

M. Guy ELIAT, Attaché au Département des Questions Ecologiques et Techniques de la Fédération des Industries Chimiques de Belgique - FICB, *Bruxelles* (4).

M. Umberto LEANZA, Professore ordinario di diritto internazionale, Università di Roma - II, *Rome* (5).

INTERNATIONAL JURIDICAL ORGANIZATION (IJO)
ORGANISATION JURIDIQUE INTERNATIONALE (OJI)

Mr. Mario GUTTIERES, President, *Rome* (1).

Mr Robert McINTOSH, Representative, *Rome* (3).

Ms Lena PETERS, Environmental Law and Policy Unit, *Rome* (3), (4), (5), (6).

Mr James RUSCOE, Executive, *Rome* (3).

Ms Rebecca SPITZMILLER, Member of the Secretariat, *Rome* (7).

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE (IMC)
COMITE MARITIME INTERNATIONAL (CMI)

Ms Alessandra XERRI, Lecturer at the University of Rome - II, Department of Public Law,
Rome (1), (2), (3), (5), (7).

INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU)
UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS

M. Alfred CHRISTIAN, Syndikus - BDF, *Frankfurt* (2).

M. Valerio D'INNOCENTI, Relations Internationales (ASAP), *Rome* (7).

M. Jean-Luc FIOUX, Chef du Service Juridique de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR), *Paris* (1), (3), (4).

M. Marcel de GOTTRAU, Secrétaire Général Suppléant, *Genève* (2), (3), (4), (5), (6), (7).

M. Justin HEMMES, Chef du Service juridique de l'Association néerlandaise des transports routiers (N.O.B.), *Rijswijk* (1).

Ms Mechthild KUHN, Lawyer, Bundesverband Werkverkehr (BWV), *Bonn* (3).

M. Christian LABROT, Bundesverband Werkverkehr und Verlader (BWV), *Bonn* (5).

Mr Tonn W. MERTENS, General Counsel, Van Gend & Loos, *Utrecht* (1), (3), (5), (6).

M. Francisco SANCHEZ GAMBORINO, Membre de la Commission des Affaires Juridiques, *Genève* (3), (5), (6).

M. Francisco-José SANCHEZ ORTIZ, Conseiller juridique (ASTIC MADRID), *Madrid* (7).

M. Klaus SCHÖNE, Geschäftsführer - Bundesverband Werkverkehr und Verlader e. V., *Bonn* (2).

M. Václav SYKORA, Chef du Service Juridique de l'Association des Transporteurs Routiers Internationaux Tchécoslovaques, CESMAD, *Prague* (1).

M. Guido ZIFFER, Président, *Genève* (4).

INTERNATIONAL UNION FOR INLAND NAVIGATION
UNION INTERNATIONALE DE LA NAVIGATION FLUVIALE (UINF)

M. Henri MULLENBACH, Secrétaire Permanent, *Strasbourg* (3).

INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE (IUMI)
UNION INTERNATIONALE D'ASSURANCES TRANSPORTS

Mr Kurt SCHALLING, Chairman of the Liability Committee; Hansa Marine Insurance Co.,
Stockholm (3).

INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS (IUR)
UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (UIC)

M. Rudolf EIERMANN, Président du Groupe Juridique, *Paris* (7).

M. Guy VIGNERON, Président du Groupe Juridique, *Paris* (5), (6).

INTERNATIONAL GROUP OF P & I CLUBS

Mr David John Lloyd WATKINS, Secretary and Executive Officer, *London* (7).

NATIONAL ORGANISATIONS
ORGANISATIONS NATIONALES

AGIP PETROLI

Mr Eduardo DE SIMONE, Attorney (Legal Department), *Rome* (6).

ANIA (ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE ASSICURATRICI)

Mr Vincenzo FLORIDI, *Rome* (3), (4), (7).

BUREAU NATIONAL AFFAIRS, Washington D.C.

Ms Jeanne-Louise CAMPBELL, Correspondent, *Rome* (6).

CONFINDUSTRIA

Mme Francesca SAINATO, Fonctionnaire, *Rome* (7).