



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires

---

Bulletin  
des transports  
internationaux  
ferroviaires

---

**2/2001**

109<sup>e</sup> Année • Avril - Juin

## Sommaire

### Communications de l'Office central

Liste des lignes CIV, p. 21  
Liste des lignes CIM, p. 21

### Organes de l'OTIF

#### Comité administratif

95ème session - Berne, 10/11.5.2001 - p. 21

### Marchandises dangereuses

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU) - Genève, 7-11.5.2001 - p. 22

#### Réunion commune RID/ADR

Berne, 28.5.-1.6.2001, p. 24

### Autres activités

Stage de formation - Jurmala, 11-15.6.2001 - p. 28

### Coopération avec les organisations et associations internationales

#### Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)

Groupe de travail du transport combiné - Genève, 20.4.2001 - p. 28

#### Commission centrale pour la navigation rhénane (CCNR) et Commission du Danube

Projet de Convention européenne relative à la responsabilité en cas de dommages survenant lors du transport de marchandises nocives et dangereuses sur les voies de navigation intérieure (CRDNI), Strasbourg, 16.5.2001, p. 29

#### Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

XXIXème Conférence des Ministres - Baku, 7/8.6.2001 - p. 30

#### Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Assemblée générale 2001 - Berne, 15/16.5.2001 - p. 31

### Jurisprudence

Landgericht Berlin - Arrêt du 29.7.1999 - Kammergericht Berlin - Arrêt du 11.8.2000 - Responsabilité du chemin de fer (CIM) - perte partielle, droits d'accises, p. 31

### Informations diverses

#### Union internationale des chemins de fer (UIC)

Séminaire sur les redevances d'infrastructure et la politique ferroviaire de l'UE - Paris, 16-18.5.2001 - p. 41

#### International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGRI)

Bruxelles, 17/18.5.2001, p. 41

### Bibliographie

Frohn Meyer Albrecht/Mückenhausen Peter (éditeurs), EG Verkehrsrecht (Droit communautaire des transports), 1ère livraison complémentaire, p. 42

Schmidt Karsten (rédacteur du tome), Münchner Kommentar zum Handelsgesetzbuch (HGB) (Commentaire de Munich du Code de commerce), Handelsgeschäfte, Recht des Zahlungsverkehrs (affaires commerciales, droit relatif aux opérations de paiements), p. 43

Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire, p. 43

Abonnement annuel au Bulletin : Frs. 48,-  
Les commandes sont à adresser à :

Office central des transports internationaux ferroviaires,  
Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Berne  
Tél. : + 41 31 359 10 10  
Fax : + 41 31 359 10 11  
E-mail : otif@otif.ch  
Internet : www.otif.ch

# 2/2001

109<sup>e</sup> Année - Avril - Juin

## Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication trimestrielle de l'Office central  
des transports internationaux ferroviaires à Berne

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par l'Office central n'est autorisée que sous réserve de la citation précise de la source. - Les opinions émises dans les études signées n'engagent que les auteurs.

### Communications de l'Office central

#### Listes des lignes CIV (Edition du 1er mai 1985)

#### Lettre circulaire de l'Office central no 49 du 1er juin 2001

*Chapitres "Allemagne", "Autriche", "Danemark", "Suède" et "Suisse"*

En raison des modifications apportées aux chapitres mentionnés ci-dessus, ces chapitres ont été réédités.

#### Listes des lignes CIM (Edition du 1er mai 1985)

#### Lettre circulaire de l'Office central no 66 du 1er juin 2001

*Chapitres "Allemagne", "Danemark", "Lituanie", "Norvège" et "Suède"*

En raison des modifications apportées aux chapitres mentionnés ci-dessus, ces chapitres ont été réédités.

### Organes de l'OTIF

#### Comité administratif

95<sup>ème</sup> session

*Berne, 10/11 mai 2001*

Pour sa première session ordinaire, le Comité administratif dans sa nouvelle composition s'est réuni à Berne, les 10 et 11 mai 2001, sous la Présidence de M. Michel Aymeric (France) (v. Bulletin 1/2001, p. 2).

Le Comité a approuvé le Rapport de gestion 2000 et le Rapport de gestion financière 2000. Le taux kilométrique définitif, qui constitue la base pour le calcul des contributions 2000, a été fixé à Frs. 6.00. Le Comité a pris note de la situation financière de l'OTIF qui peut être qualifiée de bonne. Cependant un excédent de charges de l'exercice 2000 de Frs. 33'418.41 a dû être prélevé du Fonds de réserve en raison de la performance négative du portefeuille de titres.

A ce sujet, le Comité a pris note de la politique de gestion du patrimoine de l'OTIF conduite par l'Office central en matière de placements du capital du Fonds de réserve. Compte tenu des risques à court terme inhérents à cer-

tains placements, il a approuvé la création d'une réserve de fluctuation.

Il a, par ailleurs, approuvé l'engagement d'un collaborateur de langue maternelle anglaise, M. David Ashman, créant ainsi les conditions nécessaires à l'introduction anticipée de l'anglais, en tant que troisième langue de travail et de délibération au sein des organes de l'OTIF à compter du 1er janvier 2001, décidée par la 6ème Assemblée générale (v. Bulletin 6/2000, p. 391 ss. et Bulletin 1/2001, p. 2).

Le Comité a, enfin, entendu les explications détaillées du Directeur général en ce qui concerne l'état des travaux au sujet des objectifs 2001, du calendrier lié au programme de travail 2001, du concept relatif à la mise en oeuvre des RU APTU/ATMF et de la coopération avec l'OSJD. Il poursuivra l'examen de ces questions lors de sa prochaine session.

Pour finir, le Directeur général a présenté au Comité un programme de développement interne de même qu'un programme de "remise en forme" de l'Office central, qui comporte notamment un projet de développement du matériel informatique et un projet d'aménagement de la salle de conférence. Ces sujets seront également examinés plus en détail par le Comité lors de sa session d'automne.

La 96ème session du Comité se tiendra, les 8 et 9 novembre 2001, à Paris.

## Marchandises dangereuses

### Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU)

*Genève, 7-11 mai 2001*

#### Protocole d'amendement de 1993 de l'Accord ADR

Le Groupe de travail a noté que douze Etats ne sont toujours pas contractants à ce Protocole, 8 ans après sa signature, ce qui empêche toujours sa mise en vigueur ...

#### Accords multilatéraux

Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a appelé les autorités compétentes à limiter les accords multilatéraux au strict nécessaire, car ils

sont source de confusion et de distorsion en matière de concurrence.

Il a été rappelé qu'en vertu des marginaux 2010 et 10 602 les accords spéciaux sont normalement prévus afin de pouvoir procéder aux essais nécessaires en vue d'amender les dispositions des annexes A et B de l'ADR pour les adapter à l'évolution des techniques et de l'industrie. Il a été en outre déploré que plusieurs accords multilatéraux dérogeant aux dispositions de l'ADR ne soient pas prévus à cette fin.

Il a été également rappelé qu'un accord multilatéral n'était valable que sur les territoires des pays signataires de ces accords, et qu'il n'y avait donc pas grand intérêt à conclure des accords entre pays éloignés géographiquement si les pays de transit n'étaient pas disposés à les signer.

#### Remarque de l'Office central

Ne s'agit-il pas plutôt d'accorder de manière déguisée des dérogations sur le plan national, qui ne peuvent pas être justifiées en vertu de la Directive-cadre ?

#### Transports à destination de la Fédération de Russie

Différentes délégations ont attiré l'attention sur les problèmes existants, dans la mesure notamment où ces transports sont subordonnés à l'obtention d'un permis dont le prix est fixé arbitrairement par les autorités locales et varie donc en fonction des régions traversées, et souvent pour des matières autres que celles prévues par le Gouvernement de la Fédération de Russie. De plus l'itinéraire doit également être approuvé. L'on a rappelé que ces pratiques ne sont pas conformes à l'ADR et qu'elles n'avaient pour résultat que d'entraver le commerce international et le développement économique sans augmenter la sécurité. Le représentant de la Fédération de Russie a promis d'améliorer la situation, notamment en alignant la réglementation nationale sur l'ADR et en remplaçant les autorisations d'itinéraire par un système de signalisation routière conforme à celui utilisé en Europe.

#### Période transitoire

Les représentants du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), de l'IRU et de la Fédération internationale des associations de transitaires assimilés (FIATA), notant que les textes ne sont toujours pas disponibles deux mois avant l'entrée en vigueur, se sont demandé s'il serait effectivement possible de les appliquer dès le 1er juillet, et si les transports effectués selon ces nouvelles

dispositions seraient admis dans tous les pays dès le 1er juillet.

Le Président a rappelé qu'une période transitoire avait été prévue et qu'il avait été convenu que durant cette période, il serait possible d'utiliser de la manière la plus souple possible les dispositions de l'ancienne et de la nouvelle réglementation. Il appartenait à chaque Partie contractante d'assumer ses obligations vis-à-vis du droit international applicable, qu'il s'agisse de l'ADR ou de la directive 2001/7/CE.

#### **Remarque de l'Office central**

La question a également été abordée au sein de la Réunion commune RID/ADR (v. p. 25 et Bulletin 6/2000, p. 396).

#### **Utilisation d'autres documents de transport**

Plusieurs délégations ont appuyé le principe d'une proposition de la FIATA (appuyé par l'IATA) selon lequel un document de transport aérien ou maritime pourrait être utilisé en lieu et place d'un document de transport prescrit (dans le cas de transports précédant ou suivant un transport aérien ou maritime) puisque les informations qui y sont contenues correspondent à celles du Règlement type de l'ONU et assurent un niveau équivalent de sécurité.

L'on a relevé que les transports ADR sont également soumis habituellement à la Convention CMR, et que le document de transport utilisé est donc normalement le document CMR.

Il a été fait remarquer que ni la CMR ni l'ADR n'imposent un modèle de document particulier. Le document CMR a pour effet de prouver l'existence d'un contrat de transport, mais l'absence d'un tel document n'empêche pas l'application de la CMR.

Plusieurs délégations ont estimé que la proposition de la FIATA ne comporte pas de justifications suffisantes. L'ADR requiert en effet un certain nombre d'éléments d'information jugés indispensables pour le transport routier qui ne sont pas requis par le règlement IATA ou le Code IMDG et la proposition aurait dû indiquer les raisons pour lesquelles ces éléments pourraient être omis dans les cas de transport routier précédant ou suivant un parcours aérien ou maritime. Par ailleurs, l'utilisation unique du document IATA ne permettrait pas d'identifier clairement l'expéditeur au sens du contrat de transport routier, ce qui poserait problème dans le cadre de la mise en oeuvre des dispositions relatives aux obligations des intervenants (chapitre 1.4).

La proposition de la FIATA mise aux voix n'a pas été adoptée.

Il faut rappeler que pour les transports ferroviaires, la lettre de voiture CIM est indispensable.

#### **Sécurité dans les tunnels routiers**

(v. également Bulletin 6/2000, p. 398)

Le Groupe de travail a noté que le Gouvernement du Royaume-Uni a l'intention de préparer des propositions pour la réunion de novembre sur la base des travaux conjoints de l'OCDE et de l'AIPCR.

Le Groupe de travail a pris note d'un rapport de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS, France) sur la dangerosité de certaines matières actuellement non classées marchandises dangereuses au regard de la sécurité incendie en tunnel, commandité suite à l'accident survenu dans le tunnel du Mont-Blanc.

Le représentant de l'Autriche a souhaité que les travaux aboutissent à une approche harmonisée au niveau européen pour les conditions de passage de marchandises dangereuses dans les tunnels, mais a espéré qu'ils n'aboutissent pas à une classification en tant que marchandises dangereuses de toutes matières susceptibles de présenter un risque dans des conditions très spéciales.

#### **Suivi de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD)**

Le Président a rappelé que le Comité des transports intérieurs a chargé le Groupe de travail d'examiner les réponses à un questionnaire relatif à la CRTD et de constituer, s'il le jugeait utile, un groupe spécial chargé d'examiner comment la CRTD pourrait être modifiée afin d'encourager les adhésions.

L'on a rappelé les raisons qui avaient poussé les gouvernements à élaborer diverses conventions dans le domaine de la responsabilité civile et de l'indemnisation, notamment au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI) après les accidents ayant entraîné des pollutions importantes par le pétrole, puis la CRTD au niveau de la CEE/ONU après l'accident de Los Alfaques. Comme la CRTD adoptée en 1989 n'avait obtenu que deux signatures et aucune ratification, il convenait d'en étudier les raisons et éventuellement de revoir les limites de responsabilité jugées trop élevées par certains pays.

L'on a également exposé les diverses raisons qui pouvaient empêcher les Etats d'adhérer à la CRTD, entre autres le peu d'accidents en cas de transport des marchandises dangereuses et le fait que les conséquences de ces accidents peuvent pour l'instant être couvertes par les régimes d'assurance généraux; la difficulté d'identifier les bénéficiaires d'une telle convention, puisque les victimes potentielles ne forment pas un groupe identifiable; le peu d'enclin des transporteurs à contribuer chèrement à des fonds d'indemnisation pour des conséquences mal déterminées d'accidents de probabilité incertaine; la difficulté de traiter dans la même convention de trois modes de transport différents; le fait que la Convention a des conséquences, positives ou négatives suivant les cas, pour des Etats qui n'y sont pas Parties contractantes. Ces explications peuvent être facilement déduites du rapport explicatif de la CEE/ONU sur la CRTD publié sous la cote ECE/TRANS/84.

Certaines délégations ont exprimé l'avis qu'il fallait traiter séparément le transport par voies de navigation intérieure.

Le représentant de la CCNR a informé le Groupe d'une audition des professionnels que son organisation entreprend le 16 mai 2001 ainsi qu'une réunion gouvernementale le lendemain pour décider des alternatives notamment s'il fallait conserver la CRTD ou élaborer une convention de responsabilité civile spécifique à la navigation intérieure. Il a souhaité que le secrétariat de la CEE/ONU participe à cette réunion et que, si décidée, l'élaboration d'une convention spécifique pour la navigation intérieure se fasse sous l'égide commune de la CEE/ONU, la CCNR et la Commission du Danube (v. également p. 29).

L'on a estimé que pour une application nationale d'une telle convention il était préférable d'avoir une approche globale pour les trois modes de transport. Comme la CRTD existait déjà, il convenait de concentrer les travaux sur cette convention, et avant de promouvoir de nouveaux instruments, tâcher de comprendre le problème et d'y remédier de la manière la plus simple.

Plusieurs délégations se sont demandé si le Groupe de travail constituait le cadre de travail approprié, puisque cette convention intéressait en premier lieu les experts juridiques et les experts en matière d'assurance. Il a toutefois été convenu que les experts du transport des marchandises dangereuses doivent être associés à cette réflexion et le cas échéant aux travaux ultérieurs, et qu'il fallait remplir la mission confiée par le Comité.

Conformément à la demande du Comité, le Groupe de travail a décidé de prévoir durant sa prochaine session du

5 au 9 novembre une session parallèle d'un groupe spécial d'experts chargés d'examiner la question et de formuler à l'intention du Comité, à la lumière des réponses au questionnaire, des recommandations sur la voie à suivre.

Cette session parallèle aura lieu sans interprétation, et les membres du groupe ont été priés d'inclure dans leurs délégations des experts en la matière.

Le Président a invité toutes les délégations à s'assurer que les réponses au questionnaire soient transmises au Secrétariat au moins 12 semaines avant la réunion de novembre si elles ne l'ont pas déjà été.

#### **Remarque de l'Office central**

Un représentant du service juridique de l'Office central participera à ce groupe spécial d'experts. Cette question pourrait également être abordée ultérieurement dans le cadre de la CIM.

#### **Transport et classement des artifices de divertissement**

(v. Bulletin 6/2000, p. 401 ss.)

#### **Remarque de l'Office central**

Ce problème a également été abordé au sein de la Réunion commune RID/ADR (v. ci-après).

### **Réunion commune RID/ADR**

*Berne, 28 mai-1er juin 2001*

24 gouvernements et 9 organisations internationales non gouvernementales ont participé à cette session sous la présidence de M. A. Johansen (Norvège) et la Vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Elle a été consacrée d'une part à l'harmonisation avec la 12ème édition révisée du Règlement type de l'ONU, d'autre part aux questions restées en suspens en raison de la restructuration, ainsi qu'aux questions nouvelles et diverses. Sur la centaine de documents à examiner (la moitié en tant que documents informels, dont une vingtaine distribuée en cours de séance), la Réunion commune en a traité 80 %.

#### **Harmonisation avec la 12ème édition révisée du Règlement type de l'ONU**

Ces travaux ont été confiés à deux groupe de travail **ad hoc**, l'un s'étant chargé des questions portant sur les réci-

pients et citernes à gaz dans le cadre de cette harmonisation, et sur les citernes en général, l'autre sur l'harmonisation pour les Parties 1, 2, 3 et 5. Les travaux n'ont cependant pas pu être achevés. La majeure partie des conclusions auxquelles sont parvenus ces groupes de travail ont été adoptées par la Réunion commune. Dans ce contexte de l'harmonisation, la Réunion commune a adopté, en ce qui concerne le document de transport, la séquence optionnelle des informations (c'est-à-dire soit d'abord le No ONU, soit d'abord le nom de la matière), l'indication du risque subsidiaire et la suppression de l'indication "RID/ADR". Elle a également accepté de reprendre les récipients à gaz certifiés "ONU" dans la réglementation.

### Méthodes de travail

La Réunion commune a décidé d'appliquer à ses travaux les mêmes règles retenues par le WP.15 pour l'ADR. Ces règles concernent les documents officiels à soumettre et leur présentation normalisée (résumé analytique, décision à prendre, documents connexes) ainsi que les documents informels avec les conditions dans lesquelles ils peuvent être présentés pour examen.

### Etablissement d'un groupe de travail sur les normes

Plusieurs délégations estimaient qu'il ne conviendrait pas d'établir, comme proposé par la Suisse, un nouveau groupe de travail pour étudier d'une part quelles sont les normes qui ont un rapport avec le RID/ADR et ensuite à quelles normes il peut être fait référence et dans quelle mesure. Elles estimaient en effet qu'un mécanisme avait déjà été établi au sein du CEN à cet effet (groupe WG 83) et que ce mécanisme fonctionnait convenablement, compte tenu notamment des autres objectifs en matière de normalisation au niveau de l'Union européenne.

D'autres délégations partageaient au contraire l'avis de la Suisse que l'organe contrôlant ce mécanisme de référence devrait être un groupe dépendant du mécanisme législateur, donc de la Réunion commune. Il ne s'agissait d'ailleurs pas uniquement des normes du CEN, mais également des normes ISO, des Fiches UIC ou autres, et il conviendrait que des pays autres que ceux des pays membres du CEN participent à ce mécanisme de contrôle.

Le représentant de l'UIC a dit que le mécanisme actuel avait convenablement fonctionné dans le cas des récipients à gaz, mais que le problème actuel concernait plutôt les citernes et il a proposé que le groupe de travail des citernes de la Réunion commune joue ce même rôle pour les normes relatives aux citernes.

La Réunion commune a accepté l'établissement de ce groupe de travail.

### Transport de ferrailles contaminées par des matières radioactives

Le représentant de l'Allemagne a expliqué les problèmes posés par les transports de ferrailles contaminées par des matières radioactives et qui ne sont pas déclarées comme telles. La pratique courante, lorsque de tels cas sont découverts, est de renvoyer ces ferrailles dans leur pays d'origine, mais cela ne règle pas le problème de sécurité. Il a proposé de modifier la disposition spéciale de la Partie 7 pour préciser que des mesures doivent alors être prises pour remédier à la situation (désignation, étiquetage, etc.), et qu'ensuite le transport peut continuer.

Certaines délégations ont estimé qu'il ne fallait pas utiliser le RID et l'ADR pour régler des problèmes qui relèvent du trafic illicite de déchets, et qui dépendent donc plus directement de l'AIEA ou d'autres législations. Les prescriptions adéquates de sécurité existent dans le RID et l'ADR, et le problème qui se pose est celui du non-respect du RID/ADR, mais également d'autres réglementations.

Le représentant de l'Allemagne préparera une proposition concrète pour régler le problème de sécurité créé par ces situations.

### Période transitoire

Une proposition concernant l'interprétation des dispositions relatives à la période de transition de 18 mois et préconisant une souplesse totale dans l'application de l'ancienne et de la nouvelle réglementation a fait l'objet de débats controversés. Elle avait cependant déjà été adoptée par le WP.15 pour l'ADR. L'on a pris note que la situation est différente dans le RID, étant donné que si l'ancienne réglementation est appliquée il y a lieu de le mentionner dans la lettre de voiture.

Le Président a estimé d'une part que pour ces mesures transitoires seule la durée changeait par rapport aux mesures transitoires traditionnelles (18 mois au lieu de 6 ou 12 mois) et d'autre part que l'ancienne réglementation est aussi sûre que la nouvelle. Il y aurait donc lieu de faire preuve de pragmatisme et de bon sens. Cet avis a été partagé par plusieurs délégations.

### Rapport d'accidents/incidents

(v. également Bulletins 6/2000, p. 350 ss. et 1/2001, p. 5 ss.)

Le représentant de l'Allemagne a présenté les deux rapports du Groupe de travail sur la section 1.8.5 (rapport d'accident/incident) et a relevé les points sur lesquels la Réunion commune devrait prendre une décision, notamment l'application à d'autres intervenants que le transporteur, le critère du danger immédiat de fuite, les montants et limites de dommage différents pour la route et le chemin de fer. Il a envisagé une nouvelle réunion du Groupe de travail, en particulier pour mettre au point la formule de rapport.

Plusieurs délégations ont émis des réserves sur ces nouvelles dispositions et proposé de reporter leur mise en vigueur afin de tirer partie des expériences acquises avec les rapports des conseillers à la sécurité (1.8.3). Le représentant de la FIATA a notamment regretté que l'on n'ait pas pris en compte les situations de chargement et de déchargement qui représentent 30 % des accidents. Les représentants de l'IRU et de la Belgique ont relevé que le transporteur ne peut pas signer le formulaire sur le déroulement de l'accident pour des raisons d'incompatibilité juridique (contrat d'assurance).

Certaines délégations ont approuvé l'objectif recherché (amélioration des prescriptions sur la base des expériences acquises lors d'accidents) qui constitue un excellent point de départ. Le représentant des Pays-Bas a déclaré que la fuite de produit devrait également être prise en compte pour les dommages à l'environnement. Le représentant de la République tchèque s'est opposé à la prise en considération du chargement et du déchargement qui selon lui ne font pas partie du transport et le représentant de l'UIC a été d'avis que le formulaire de rapport est inapproprié pour l'objectif recherché, à savoir notamment l'amélioration des prescriptions.

La Réunion commune a finalement adopté les deux principes suivants :

- a) Le RID et l'ADR devraient comporter une liste minimale de critères entraînant une obligation de rapport, pour compléter la section 1.8.5;
- b) Le RID et l'ADR devraient comporter un modèle de formulaire comportant les exigences minimales en ce qui concerne les informations que les autorités compétentes doivent transmettre aux secrétariats.

Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il organiserait une nouvelle session du Groupe de travail les 30 et 31

août 2001 pour donner suite à cette décision, et qu'il transmettrait les résultats des travaux de ce Groupe à la session de septembre 2001 de la Réunion commune.

### Transport et classement des artifices de divertissement

(v. également Bulletin 6/2000, p. 401-403)

Le représentant des Pays-Bas a attiré l'attention sur un accident très grave au cours de stockage de feux d'artifices de divertissement qui a fait 22 morts et de nombreux blessés et qui a provoqué des dégâts matériels importants dans son pays en mai 2000. Cette question a été portée à l'attention du Comité d'experts de l'ONU, mais comme aucune décision ne peut être prise à ce niveau avant décembre 2002, et donc reflétée dans le RID/ADR avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005, il a préparé un questionnaire visant à lui permettre de proposer une solution d'urgence pour empêcher de tels accidents au niveau du RID et de l'ADR. Il a expliqué la proposition qu'il avait soumise au Sous-comité de l'ONU. Sur la base des épreuves effectuées une liste appelée " classification par défaut " a été établie pour les artifices de divertissement qui pourrait aussi être utilisée en tant qu'instrument d'application.

Certaines délégations ont relevé qu'il ne s'agissait pas d'un accident de transport, et qu'il serait peut-être préférable de chercher une solution au niveau de la réglementation relative à l'utilisation, la manutention ou le stockage de matières explosibles sur les lieux de travail.

D'autres délégations ont constaté que les artifices en question n'avaient pas été correctement classés, et que donc la réglementation du transport n'avait pas été respectée. Elles ont indiqué que les critères de classification n'étaient pas à remettre en cause, mais elles estimaient que le contrôle de l'application de ces critères devrait être renforcé. En l'occurrence, ces artifices provenaient, par voie maritime, d'un pays qui n'est pas partie contractante au RID et à l'ADR, et il est d'usage, dans plusieurs pays Parties contractantes au RID et à l'ADR d'exiger une classification sous le contrôle de l'autorité compétente avant que de telles matières soient réacheminées par rail ou par route après entreposage portuaire. Elles ont suggéré d'harmoniser cette approche à l'échelle des pays Parties contractantes au RID et à l'ADR. Plusieurs délégations souhaiteraient que la classification soit obligatoirement vérifiée par l'autorité compétente comme dans le cas des rubriques n.s.a. de cette classe. Les Pays-Bas ont l'intention de soumettre une proposition pour la prochaine session de la Réunion commune.

Le Président a invité les participants à remplir le questionnaire qui leur a été soumis le plus rapidement possible pour que le représentant des Pays-Bas puisse présenter



une proposition qui lui paraît concevable pour la prochaine session.

### Disposition spéciale 640

“640 Les caractéristiques physiques et techniques mentionnées dans la colonne (2) du tableau A du chapitre 3.2, qui conduisent à fixer des conditions de transport différentes pour un même groupe d’emballage, doivent également être mentionnées en complément dans le document de transport.”

Le représentant du CEFIC a proposé de supprimer cette disposition, car la prescription d’éléments d’information supplémentaires (non exigés pour d’autres modes de transport) dans le document de transport ne lui semblent pas justifiée du point de vue de la sécurité; elle est peu pratique pour les transports multimodaux, et amène des reprogrammations très coûteuses des systèmes informatiques des expéditeurs.

Certaines délégations préféreraient une solution de compromis, pour limiter cette prescription aux cas strictement nécessaires, parce que cette information leur paraît nécessaire non seulement pour les services de contrôle mais aussi pour une bonne communication entre expéditeurs et transporteurs.

La proposition d’un petit groupe de travail, afin de raccourcir l’information à insérer dans le document de transport relative aux caractéristiques physiques et techniques ayant conduit à des conditions de transport différentes (citernes, IBC etc.), a été adoptée par la Réunion commune. Le texte proposé permet une identification immédiate des conditions de transport différentes, il n’exige qu’une mention très courte dans le document de transport et qu’une brève adjonction dans la colonne 6 du Tableau A.

Le problème que causent les transports terminaux aux transports maritimes ou aériens pourra être résolu par l’adjonction d’une phrase au texte de la disposition spéciale du 640 qui précisera que cette disposition ne s’applique pas à ces transports.

### Accord multilatéral RID 2001/1 de la Suisse

Le groupe de travail **ad hoc** recommande à tous les Etats de signer cet accord afin que les wagons-citernes et conteneurs-citernes soient au bénéfice des mesures transitoires décidées par le WP.15 et que les conteneurs-citernes puissent être transportés par chemins de fer en trafic combiné rail-route.

### Citernes hermétiquement closes

Le Président du groupe de travail **ad hoc** sur les citernes a informé la Réunion commune que la majorité du groupe avait adopté la proposition que le Royaume-Uni avait présentée pour légaliser la pratique courante en trafic routier.

Plusieurs délégations se sont dites préoccupées parce que cela impliquait que les matières toxiques des groupes d’emballage II et III pourraient être transportées dans des citernes munies de soupape de sûreté sans qu’il y ait de disque de rupture, ce qui pourrait provoquer des accidents dramatiques en cas de fuite par la soupape. Il a aussi été noté que l’adoption de cette proposition entraînerait une profonde révision de l’approche rationalisée et des codes affectés aux citernes dans le Tableau A du chapitre 3.2. D’autres délégations ont rappelé qu’en trafic routier les citernes fermées hermétiquement sont munies de soupapes de dépression et que cette pratique dans l’ADR devrait être réglée par des exigences techniques pour les soupapes de dépression. Il a aussi été souligné que les situations étaient très différentes dans le transport routier et dans le transport ferroviaire. Le représentant des Pays-Bas soumettra une proposition basée sur les dispositions du RID qui ont été adoptées par la Réunion commune et la Commission d’experts du RID, mais rejetées jadis par le WP.15.

La proposition du Royaume-Uni a été mise aux voix, mais n’a pas été adoptée.

### Travaux futurs

L’ordre du jour de la session du 10 au 14 septembre 2001 sera le suivant :

1. Poursuite des travaux d’harmonisation avec le Règlement type de l’ONU (tous les documents en suspens devront être examinés en priorité)
2. Rectificatifs/errata à l’édition du 1er juillet 2001 du RID/ADR
3. Documents en suspens provenant de la session en cours
4. Le Groupe de travail sur les citernes se réunira parallèlement et fera rapport à la plénière.

## Autres activités

### Stage de formation

*Jurmala, 11-15 juin 2001*

Afin de promouvoir l'application du système juridique COTIF dans la région baltique, l'OTIF a organisé, en coopération avec le Ministère des Transports de la République de Lettonie, un stage de formation sur le droit de transport international ferroviaire uniforme et les domaines connexes, qui s'est tenu, en langue anglaise, avec interprétation simultanée vers le russe, du 11 au 15 juin 2001 à Jurmala (Lettonie).

Ce stage comptait 23 participants, dont 17 originaires de Lettonie, 4 de Lituanie et 2 d'Estonie. Dans le groupe étaient représentés à la fois des cadres et des employés qualifiés des entreprises ferroviaires et des autorités compétentes en matière ferroviaire.

Les entreprises ferroviaires lettones "Latvijas Dzelzceļš" et "Baltijas Ekspresis" ont été présentées dans deux exposés introductifs faisant état de leur historique, des résultats des dernières années et des conceptions pour le futur. Ces exposés ont été suivis d'une présentation de l'OTIF par le Directeur général de l'Office central.

Trois collaborateurs de l'Office central, soutenus par un expert néerlandais en matière de marchandises dangereuses, ont en premier lieu présenté des exposés en ce qui concerne les différents domaines couverts par la COTIF : le développement institutionnel de l'OTIF (Protocole de Vilnius), les Règles uniformes CIM et CIV dans la version actuelle et dans la version applicable après l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius, le droit des wagons actuel et nouveau (RIP et RU CUV), le droit d'utilisation de l'infrastructure (RU CUI) et le droit des marchandises dangereuses (RID). Suite à une présentation de la coopération internationale des différents modes de transport dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, le RID a été expliqué en relation avec le thème général "Sécurité du trafic ferroviaire". Les nouvelles Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU) et les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU ATMF) ont également fait l'objet d'un exposé, dans lequel ont été présentés non seulement les principes déjà adoptés du

nouveau droit d'admission, mais aussi le concept relatif à sa mise en oeuvre.

La politique des transports des Communautés européennes, la libéralisation dans le domaine ferroviaire et l'interopérabilité, d'une part, ainsi que les principes et les expériences de la réforme ferroviaire au Royaume-Uni en tant qu'exemple de la mise en oeuvre d'une politique des transports libérale, d'autre part, ont été présentés au moyen de deux exposés tenus par des conférenciers extérieurs (Commission européenne - Direction générale des transports et de l'énergie et Ministère des Transports du Royaume-Uni).

Deux conférenciers envoyés par les associations ferroviaires CIT et UIC ont présenté et expliqué les dispositions et les accords établis par ces associations - les dispositions d'exécution du CIT en ce qui concerne les Règles uniformes CIM et CIV et les dispositions de l'Accord sur l'échange et l'utilisation des wagons entre entreprises ferroviaires (RIV) et les dispositions de l'Accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international (RIC).

Tous les participants se sont soumis le dernier jour à une épreuve finale facultative. Les très bons résultats de cet examen permettent de conclure que l'objectif de ce stage a été atteint et que les connaissances souhaitées ont été acquises.

Il convient de remercier l'Etat hôte pour l'organisation impeccable du stage et l'excellent encadrement des participants et des conférenciers.

## Coopération avec les organisations et associations internationales

### Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)

#### Groupe de travail du transport combiné

*Genève, 20 avril 2001*

Un représentant de l'Office central a participé à la 35ème session du Groupe de travail du transport combiné qui s'est tenue à Genève, le 20 avril 2001.

Au cours de cette session, le Groupe de travail a, notamment, été informé oralement des conclusions auxquelles

était parvenue la Réunion commune du Groupe de travail du transport combiné et du Groupe de travail des transports par chemin de fer, qui avait eu lieu le 19 avril 2001, sur le rôle des chemins de fer dans la promotion du transport combiné. L'accent a avant tout été mis sur la nécessité d'améliorer, d'une part, le partenariat entre les chemins de fer, d'autre part, la qualité du service et, enfin, le coût. Ces conclusions serviront de base de travail aux sessions suivantes du Groupe de travail du transport combiné (3-5.9.2001) et du Groupe de travail des transports par chemins de fer (16-18.10.2001) afin de déterminer si une "démarche qualité" est viable et s'il est possible d'élaborer un code de bonne conduite à l'échelle internationale.

Le Groupe de travail a également été informé des activités entreprises dans d'autres instances internationales, dont notamment l'OCDE, la CNUCED et le CMI, en ce qui concerne les possibilités de rapprochement et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile régissant le transport combiné. Conformément au mandat que le Comité de transports intérieurs a renouvelé en février 2001 (v. Bulletin 1/2001, p. 9), il poursuivra l'effort d'harmonisation de ces régimes et réexaminera cette question lors de sa prochaine session.

### **Commission centrale pour la navigation rhénane (CCNR) et Commission du Danube**

#### **Projet de Convention européenne relative à la responsabilité en cas de dommages survenant lors du transport de marchandises nocives et dangereuses sur les voies de navigation intérieure (CRDNI)**

Audition des groupements professionnels et des organisations internationales

*Strasbourg, 16 mai 2001*

Conformément à un mandat de la Commission centrale pour la navigation rhénane (CCNR), un groupe d'experts de l'Association pour la navigation intérieure et les voies navigables européennes (VWB) et de l'Association internationale du registre des bateaux du Rhin (IVR) a élaboré un projet de Convention européenne relative à la responsabilité en cas de dommages survenant lors du transport de marchandises nocives et dangereuses sur les voies de navigation intérieure (CRDNI). Avant l'examen du projet au cours d'une réunion des experts gouvernementaux des Etats européens, qui a eu lieu le 17 mai 2001, la CCNR a invité les organisations spécialisées et les groupements professionnels à une audition qui s'est tenue le 16 mai 2001 au Conseil de l'Europe à Strasbourg. L'OTIF était

représentée par un collaborateur du Secrétariat.

Eu égard à une augmentation du transport transfrontalier des marchandises dangereuses par bateaux de navigation intérieure, l'initiative de la CCNR vise à répondre au besoin d'un système de responsabilité uniforme pour ces transports, la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD)<sup>1</sup>, élaborée par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU) n'étant pas entrée en vigueur<sup>2</sup>.

Tout comme la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives potentiellement dangereuses (Convention HNS) et la Convention CRTD, le projet prévoit une responsabilité objective uniquement pour les prétentions extra-contractuelles, en liaison avec des causes d'exonération de responsabilité.

Les représentants des entreprises de transport par voie de navigation intérieure ainsi que l'Union européenne des Chambres de commerce et d'industrie (UECC) Rhin, Rhône, Danube, Alpes ont salué, en principe, cette initiative. Ils ont convenu qu'une harmonisation juridique représentait un intérêt important pour la navigation par voie de navigation intérieure. Ils étaient toutefois persuadés que l'introduction de la responsabilité objective et la canalisation des droits à dommages-intérêts sur le propriétaire du bateau, avec un droit de recours contre le responsable du dommage, nécessitaient un examen et une discussion supplémentaires. Ils ont par ailleurs attiré l'attention sur la relation existante entre ces réglementations, et notamment le montant maximal d'indemnisation, et la question de la possibilité d'assurer le risque.

L'OTIF a, pour le moment, pris une position réservée, car, en principe, un système juridique uniforme concernant la responsabilité civile extra-contractuelle pour les dommages causés lors du transport de marchandises dangereuses, commun à tous les modes de transport terrestres, devrait être préconisé. Actuellement sont recherchées et analysées dans le cadre de la CEE/ONU les raisons pour lesquelles la Convention CRTD n'a pas été signée et ratifiée par un nombre suffisant d'Etats membres (v. rapport sur la session du Groupe de travail des transports de marchan-

<sup>1</sup> V. Bulletin 2/1990, p. 32 ss.

<sup>2</sup> La Convention CRTD a été achevée en 1989 et ouverte à la signature le 1er février 1990, mais n'a été signée que par deux Etats et ratifiée par aucun Etat.

dises dangereuses du Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU, p. 23/24). Il est recommandé d'attendre les résultats de cette analyse. Dans une prochaine étape, pourrait être examinée la question de savoir dans quelle mesure la situation particulière de la navigation sur voies navigables intérieures nécessite une Convention spécifique. Des points de vues similaires ressortent des prises de position du Conseil européen de l'industrie chimique (CE-FIC) et de l'Union des industries de la Communauté (UNICE). Il conviendra d'attendre le développement ultérieur.

### **Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)**

#### **XXIX<sup>ème</sup> Conférence des Ministres**

*Baku, 7/8 juin 2001*

Le Directeur général de l'Office central a eu l'opportunité de participer à la Conférence des Ministres de l'OSJD de cette année et de se présenter avec une brève allocution, qui est reproduite ci-dessous. Il a ainsi été possible de faire un pas supplémentaire en direction d'une coopération nouvellement définie et renforcée entre l'OTIF et l'OSJD, comme cela a été décidé au début de l'année à l'occasion d'une visite du Directeur général au siège de l'OSJD à Varsovie (v. Bulletin 1/2001, p. 10). Les deux organisations sont actuellement en train d'élaborer une "position commune" ayant pour but d'exprimer la philosophie de la coopération et de préparer le terrain de la future coopération.

"Je suis très heureux de pouvoir vous adresser quelques paroles à l'occasion de cette XXIX<sup>ème</sup> Conférence des Ministres de l'OSJD.

Je pense qu'il est juste et important que les deux Organisations OSJD et OTIF soignent une coopération constructive basée sur la confiance, coopération qui ne peut qu'être enrichie par des contacts tels que celui que vous m'avez rendu possible par l'invitation à votre Conférence.

De telles rencontres ne servent pas uniquement à travailler de manière intensive, mais aussi à soigner les relations, à se connaître mutuellement et à créer un climat de compréhension.

Je vous suis reconnaissant de m'avoir inclus dans votre invitation. Je retournerai à mon travail avec de précieuses expériences et une profonde sympathie pour l'hospitalité de l'Azerbaïdjan.

Dans le passé, les chemins de fer étaient, Mesdames et Messieurs, presque partout dans l'aire de nos organisations, des "Etats dans l'Etat" - ceci au sens positif. Ils ont fourni - et fournissent toujours - un travail fiable et de qualité. Ils ont également développé, très tôt, une coopération internationale qui s'est maintenue au-delà des frontières même au cours des crises les plus graves.

Mais les temps changent. Il n'est certainement pas faux de constater que cette position particulière des chemins de fer disparaîtra, tôt ou tard, dans de nombreux pays. Les chemins de fer sont renvoyés à une indépendance commerciale accrue, où ils agissent sous leur propre responsabilité, avec une nette distinction entre le rôle de l'Etat et celui des chemins de fer en tant qu'entreprises de transport, qui doivent s'imposer sur un marché défini par la concurrence.

Ce développement est pleinement en cours en Europe occidentale et centrale - notamment dans la sphère d'influence de l'Union européenne. L'OTIF, en tant qu'Organisation intergouvernementale, qui s'occupe des Règles uniformes relatives aux transports internationaux ferroviaires, est exposée à ce développement depuis un certain temps déjà. Elle a dû réagir et a fait, en 1999, avec les décisions de Vilnius, un pas important vers le futur.

L'OSJD ressent, elle aussi, un besoin d'agir, qui s'exprime notamment par les décisions qui devront être prises ici.

De part et d'autre, le chemin vers l'avenir est pavé de nombreuses difficultés et d'incertitudes.

Nous le savons tous : nombre de paroles sont prononcées en faveur du chemin de fer. Ce qui est fait ensuite au quotidien, est souvent bien différent. Lorsque l'argent manque - comme souvent - les bonnes actions ne suivent pas les intentions.

Cela ne doit toutefois pas nous empêcher de croire en la valeur exceptionnelle du chemin de fer. Mais nous devons nous efforcer à la promotion ciblée de ses qualités particulières et ainsi mettre à profit ses véritables chances.

Dans ce contexte, il convient de mentionner, sans aucun doute, le transport des marchandises, qu'il faut voir sous une optique clairement intermodale, clairement internationale et étendue.

C'est en particulier sous cet aspect que la coopération entre l'OSJD et l'OTIF me semble importante.

Il n'est pas essentiel d'accorder une priorité absolue à

l'harmonisation des droits de transport des marchandises SMGS/CIM, qui sont en partie différents. Nous devons, jusqu'à nouvel ordre, nous accommoder de ces deux systèmes, et ce intelligemment.

Ce qui, j'en suis convaincu, importe, c'est de contribuer de la meilleure façon possible, de part et d'autre et à tous les niveaux - c'est-à-dire également au niveau intergouvernemental (où sont traitées les tâches étatiques qui ne peuvent pas être déléguées et où le caractère juridique contraignant joue un rôle décisif), au développement du chemin de fer, afin que de meilleures conditions encore lui soient accordées pour pouvoir s'imposer face à ses défis futurs.

Je crois que les deux organisations sont conscientes de ce fait et se sont déjà attelées à la tâche.

Je me réjouis de pouvoir coopérer dans ce sens et dans cet esprit avec le Comité de l'OSJD.

Je souhaite beaucoup de succès à la XXIX<sup>ème</sup> Conférence des Ministres de l'OSJD à Baku."

## Comité international des transports ferroviaires (CIT)

### Assemblée générale 2001

*Berne, 15/16 mai 2001*

Abstraction faite des affaires courantes, l'Assemblée générale a surtout été consacrée aux travaux entrepris au sujet de la transposition de la COTIF 1999 (v. Bulletin 3/2000, p. 238). Elle a ainsi été informée de l'état d'avancement des projets et des travaux en ce qui concerne les RU CIV (M. Berthier - SNCF - Président de la Commission CIV), les RU CIM (M. Compère - SNCB/NMBS - Commission CIM), les RU CUV (M. Berthier, SNCF), les RU CUI (Mme Haunreiter, CIT) et les RU APTU/ATMF (M. Roumeguère, UIC). Des exposés ont de plus été présentés sur les sujets suivants : Libéralisation et coopération dans le cadre de la COTIF (M. Compère, SNCB/NMBS) et Intermodalité en trafic marchandises (M. Oelte, DB). L'Assemblée générale a, par ailleurs, été renseignée sur l'enquête et la promotion relatives à la nouvelle COTIF. Dans le souci d'une rapide ratification du Protocole 1999, les réseaux ont été priés de faire tout ce qui était en leur pouvoir pour faire avancer les travaux de ratification dans leurs pays respectifs.

Outre l'approbation du rapport annuel, des comptes 2000,

du budget 2002 et l'élection à l'organe de contrôle, l'Assemblée générale a approuvé la révision des Statuts du CIT afin d'intégrer les gestionnaires d'infrastructure au sein du Comité tout en permettant un renouvellement régulier de ses membres. Lors des élections au Comité qui ont suivies, l'Assemblée générale a, pour la première, fois élu le représentant d'un gestionnaire d'infrastructure au Comité (Mme Tomlinson, Railtrack).

L'Assemblée générale a enfin été informée des résultats de la Conférence des réclamations 2001 qui avait eu lieu, à Berne, les 24 et 25 janvier 2001 (v. Bulletin 1/2001, p. 11). La prochaine Conférence des réclamations, qui se tiendra probablement en 2003, sera consacrée aux dispositions des nouvelles RU CIM et des nouveaux produits du CIT qui intéressent les services après-vente.

L'Assemblée générale 2002 aura lieu, le 30 mai 2002, à Lucerne, parallèlement à l'Assemblée générale de la Communauté des chemins de fer européens (CCFE). Elle sera suivie des manifestations organisées à l'occasion des "100 ans du CIT", qui permettront au CIT de se profiler, de se positionner et d'informer sur son activité.

## Jurisprudence

### Landgericht Berlin

#### Arrêt du 29 juillet 1999

et

### Kammergericht Berlin

#### Arrêt du 11 août 2000

- L'expéditeur auquel le destinataire a cédé ses droits, ainsi que son assureur, par voie de subrogation, ont la qualité d'agir en justice contre le chemin de fer.**
- En cas de vol de cigarettes pendant le transport, l'indemnité au sens de l'article 40, § 1 CIM comprend seulement la valeur de la marchandise, mais non pas la taxe sur le tabac. La taxe sur le tabac n'est pas non plus comprise dans l'obligation de restituer les**

**frais au sens de l'article 40, § 3 CIM<sup>1</sup>.**

**3. Le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'existence d'une faute qualifiée du chemin de fer conformément à l'article 44 CIM incombe à la personne lésée.**

Cf. article 35, § 1, article 36, § 1, articles 40, 44 et article 54, § 3 CIM

**Landgericht Berlin**

Dans le litige opposant

la C. (Compagnie d'assurances),... demanderesse,...

et

le chemin de fer ..., défendeur,

la Chambre des affaires commerciales 95 du Landgericht de Berlin ... a prononcé l'arrêt suivant :

1. Le défendeur est condamné à payer à la demanderesse DM 312'832.05 ainsi que US \$ 32'458.26 et FF 947'283.00, plus un intérêt de 6,6 % à compter du 15 février 1998.
2. Il est constaté que le défendeur est tenu de rembourser à la demanderesse la taxe sur le tabac due par la preneuse d'assurance de cette dernière à la suite du sinistre no 49 97 80 05097 1 du 25 septembre 1996.
3. Les frais de la procédure sont mis à la charge du défendeur.
4. Le présent jugement est provisoirement exécutoire moyennant fourniture de sûretés d'une valeur équivalant à chaque montant à recouvrer.

**En fait :**

La demanderesse est l'assureur de P. M., S.à.r.l., qui fait fabriquer des cigarettes en Allemagne.

Au cours des années 1995 à 1997, la preneuse d'assurance

de la demanderesse a envoyé des cigarettes non taxées, en régime de suspension des droits d'accises, à la société française en position de monopole pour le commerce de cigarettes S.. Dans un envoi en régime de suspension des droits d'accises, les cigarettes fabriquées en République fédérale d'Allemagne sont transportées d'un entrepôt fiscal aux entreprises des destinataires habilités dans d'autres Etats membres de la Communauté européenne.

La créance fiscale pour les articles de tabac prend naissance au moment de la réception de la marchandise par l'entreprise du destinataire. Le débiteur des taxes est le destinataire autorisé, à savoir la S.. Toutefois, si les articles de tabac sont soustraits au régime de suspension des droits d'accises pendant le transport, l'expéditeur est assujéti à la taxe.

Dans les années en cause, il s'est produit huit vols de cigarettes que la preneuse d'assurance de la demanderesse a fait transporter en France par chemin de fer.

Le défendeur a remboursé à la S. la valeur de la marchandise qui avait fait l'objet de la plus grande partie des sinistres. S'agissant de la taxe sur le tabac due par P. M., le défendeur ne paya soit rien du tout, soit une part de 30 % à bien plaisir.

...

La demanderesse indemnisa P. M. S.à.r.l., à l'exception de la franchise.

La demanderesse produit des déclarations de cession de la S. à P. M. S.à.r.l. en langue française, des déclarations de cession de P. M. S.à.r.l. à la demanderesse ainsi que des décisions relatives à la taxe sur le tabac...

Par lettre du 16 juillet 1997, le défendeur a renoncé à invoquer l'exception de prescription.

La demanderesse conclut :

1. à ce que le défendeur soit condamné à lui payer DM 312'832.05 ainsi que US \$ 32'458.26 et FF 947'283.00, plus un intérêt de 6,6 %, à compter du 15 février 1998;
2. à ce qu'il soit constaté que le défendeur est tenu de rembourser à la demanderesse la taxe sur le tabac due par la preneuse d'assurance de cette dernière à la suite du sinistre no 49 97 80 05097 1 du 25 septembre 1996.

<sup>1</sup> L'avis du Kammergericht de Berlin et celui de l'Office central concordent à ce sujet - cf. remarque de l'Office central relative à la jurisprudence publiée dans le Bulletin 1/2001, p. 14 ss.. Toutefois, l'arrêt du Kammergericht de Berlin n'est pas encore définitif : le Bundesgerichtshof a admis le pourvoi en cassation le 26 avril 2001.

Le défendeur conclut au rejet de la demande.

Le défendeur fait valoir que les déclarations de cession de la S., produites en français, seraient incompréhensibles. Il conteste dès lors la cession en faisant valoir sa méconnaissance du document.

Il souligne qu'il a payé la valeur de la marchandise.... Il soulève l'exception de prescription.

Suivant la contestation du défendeur, le Tribunal a invité la demanderesse à produire la traduction authentifiée d'une des déclarations de cession présentées ainsi que la preuve du pouvoir de représentation. La demanderesse a produit la traduction authentifiée de l'une des déclarations de cession ainsi que le transfert de procuration du 1<sup>er</sup> mars 1994 sous forme de traduction authentifiée.

### En droit :

La demande est fondée.

A. La demanderesse a envers le défendeur un droit à des dommages et intérêts d'un montant de DM 312'832.05 (= DM 32'942.46 + DM 279'988.59) ainsi que d'un montant de US \$ 32'458.26 et de FF 947'283.00, conformément aux §§ 67 de la loi sur le contrat d'assurances (Gesetz über den Versicherungsvertrag - VVG), 398 du Code civil allemand (Bürgerliches Gesetzbuch - BGB) en relation avec l'article 35, § 1, l'article 36, § 1 et l'article 40, § 1 de l'Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF-CIM, appelé ci-après CIM).

#### I. Légitimation active de la demanderesse

La demanderesse a prouvé qu'elle était devenue titulaire de la créance. Selon l'article 54, § 3, b), nos 1 et 2 CIM, les actions judiciaires contre le chemin de fer appartiennent au destinataire à partir du moment où il a retiré la lettre de voiture (no 1) ou accepté la marchandise (no 2). Le destinataire (la S.) a toutefois cédé ses droits à la preneuse d'assurance de la demanderesse, la P. M. S.à.r.l., conformément au § 398 BGB.

Le Tribunal a invité la demanderesse à produire la traduction authentifiée de l'une des déclarations de cession ainsi que la preuve que les personnes signataires étaient habilitées à représenter la S..

Sur ce, la demanderesse a produit la déclaration

de cession du 12 février 1996 de Monsieur M., Directeur de la Direction régionale de distribution Paris Nord, sous forme de traduction authentifiée. La demanderesse a en outre produit une preuve du pouvoir de représentation de Monsieur M., Directeur de la Direction régionale de distribution S. Paris Nord, sous forme de copie en français ainsi que sous forme de traduction authentifiée. L'acte de procuration par lequel Monsieur S., Directeur de la distribution Paris Nord, transmet les pouvoirs de direction et de représentation de la société envers les tiers prouve de manière suffisante que Monsieur M. était autorisé à céder les droits de la S. à la preneuse d'assurance de la demanderesse. Le grief du défendeur sur ce point manque ainsi de pertinence.

La demanderesse a indemnisé sa preneuse d'assurance, déduction faite de la franchise d'un montant de DM 16'500.00, respectivement de US \$ 10'000.00 de sorte que les droits en découlant conformément au § 67 VVG ont été transférés à la demanderesse.

S'agissant des franchises, la preneuse d'assurance a cédé à la demanderesse les droits qui lui revenaient directement selon le § 398 BGB de sorte que cette dernière est également habilitée à faire valoir ces droits.

#### II. Légitimation passive

Selon l'article 35, § 1 CIM, le chemin de fer qui a accepté la marchandise au transport, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

#### III. Etendue de la responsabilité

1. Le droit aux dommages et intérêts est fondé sur l'article 36, § 1 en relation avec l'article 40, § 1 CIM.

a) Selon l'article 36, § 1 CIM, le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

Il n'est pas contesté que les cigarettes ont été volées pendant le transport. La

perte de la marchandise s'est donc produite dans le laps de temps qui s'est écoulé à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

- Dans la mesure où le défendeur fait valoir qu'il a déjà payé la " valeur de la marchandise " réclamée, pour un montant de DM 12'929.91 et de DM 20'012.55, son allégué est inopérant. Le Tribunal ne dispose pas d'une pièce justificative prouvant ces versements. En outre, le défendeur n'a pas prouvé que ces montants seraient parvenus au destinataire ni établi la date de réception de ces versements.
  - L'exception de prescription est également inopérante du fait que le défendeur avait renoncé à invoquer cette exception dans sa lettre du 16 juillet 1997.
2. La prétention est également fondée quant au montant demandé.

Selon l'article 40, § 1 CIM, en cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages et intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché.

Le défendeur répond dès lors du dommage à hauteur du prix courant sur le marché, lequel inclut la taxe sur le tabac.

- a) Le prix courant sur le marché est le prix auquel la personne habilitée à en disposer aurait pu acquérir sur le marché un objet équivalant au produit perdu. Par marché, il faut entendre marché commercial. Il y a donc lieu de prendre également en considération l'échelon commercial de la personne habilitée à disposer de la marchandise.

De manière générale, on peut partir de l'idée que la marchandise a été achetée au prix courant sur le marché. Dès lors, le prix d'achat peut être considéré comme étant le prix courant sur le marché tant qu'il n'est pas prouvé que le prix d'achat s'écarte exceptionnellement du prix courant sur le marché et ce dans

une mesure importante.

La " valeur de la marchandise " non restituée par le défendeur s'élève au total à DM 32'942.46 et à US \$ 32'458.26. Cette valeur découle des contrats de vente conclus par la preneuse d'assurance et la société française en position de monopole, en sa qualité de destinataire des cigarettes.

- b) La particularité de la présente espèce réside dans le fait que les cigarettes sont soumises à la taxe sur le tabac, conformément au § 1 de la loi concernant la taxe sur le tabac (Tabaksteuergesetz-TabakStG). La taxe sur le tabac est un impôt de consommation au sens du régime des redevances.

La preneuse d'assurance de la demanderesse est une entreprise de produits fabriqués du tabac au sens du § 9, alinéa 1 TabakStG.

Selon le § 10 TabakStG, les articles de tabac peuvent être stockés dans un entrepôt d'articles de tabac sous régime de suspension des droits d'accises. Aux termes du § 11, alinéa 1 TabakStG, la taxe sur le tabac naît par le fait que des articles de tabac quittent l'entrepôt fiscal (§ 8, al. 2 TabakStG : les entrepôts fiscaux sont les entreprises de produits fabriqués du tabac) sans être ensuite placés sous un nouveau régime de suspension des droits d'accises, ou par le fait qu'ils sont retirés de l'entrepôt fiscal à des fins de consommation. Le débiteur de la dette fiscale est le détenteur de l'entrepôt fiscal.

La destinataire de l'envoi des cigarettes, la S., société française en position de monopole, est la " destinataire habilitée dans d'autres Etats membres " au sens du § 16, alinéa 1, no 2 TabakStG.

En raison de la suspension des droits d'accises en cas de trafic avec d'autres Etats membres, la destinataire aurait été la personne assujettie à la taxe dès réception de la marchandise par l'entreprise conformément au § 16, alinéa 5 Ta-



bakStG, si le transport avait été mené à terme.

En revanche, en cas de vol, l'expéditeur est le débiteur de la dette fiscale, conformément au § 18, alinéas 1, 3 et 4, no 1 TabakStG, en l'occurrence la preneuse d'assurance de la demanderesse.

Dès lors, la taxe sur le tabac a été perçue auprès de la preneuse d'assurance de la demanderesse et payée par celle-ci. Déduction faite des montants payés à bien plaisir par le défendeur, il reste une différence de DM 279'889.59 et de FF 947'283.00.

Comme le prix du marché est le prix auquel l'on pourrait acquérir sur le marché un objet équivalant à la marchandise perdue, la taxe sur le tabac doit également être remboursée par le défendeur.

Selon le § 11 TabakStG, cette dernière est due par le détenteur de l'entreprise de produits fabriqués du tabac lorsque ces produits sont mis en circulation à des fins de consommation. Comme l'entreprise de produits fabriqués du tabac doit déjà payer les taxes sur les cigarettes en cas de mise en libre circulation de celles-ci, il va de soi qu'elle transmet également ces taxes sur le tabac au grossiste. Dans de telles conditions, le prix du marché, dans le commerce intérieur allemand, comprend également la taxe sur le tabac. Cela découle d'ailleurs déjà du fait que l'impôt sur le chiffre d'affaires doit être également payé sur la taxe sur le tabac.

Aucune autre solution ne peut être applicable en cas de vol lors de circulation sous régime intracommunautaire de suspension des droits d'accises au sens du § 16, alinéa 1, no 2, dans le cadre duquel la taxe sur le tabac est perçue auprès de l'entreprise de produits fabriqués du tabac conformément au § 18, alinéa 1 TabakStG.

Dans ce cas également, le prix du marché est augmenté de la dette fiscale. En effet, la réglementation déterminant

quelle personne, l'expéditeur ou le destinataire, doit en définitive s'acquitter de la dette fiscale, n'est qu'une réglementation de répartition superétatique des recettes fiscales qui doit simplifier la circulation des marchandises en empêchant des doubles impositions. Elle ne change toutefois rien au fait que les articles de tabac doivent être imposés.

Une autre interprétation aurait pour conséquence que les allègements fiscaux accordés dans le cadre du régime intracommunautaire des envois soumis à l'impôt conduiraient, en cas de sinistre, à décharger la personne tenue de réparer le dommage et à charger la personne lésée d'un impôt qu'elle n'aurait sinon pas dû payer.

#### c) Limite de responsabilité

Aux termes de l'article 40, § 2 CIM, l'indemnité ne peut excéder 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute. En l'espèce, cette limite ne s'applique toutefois pas puisque le défendeur n'a pas réfuté la présomption d'une faute organisationnelle.

Le défendeur fait valoir que l'expéditrice aurait elle-même chargé les cigarettes sur les wagons. Le défendeur aurait ensuite assuré le transport de ces wagons en France sans arrêt intermédiaire. Ils auraient été remis à la destinataire, la S. Un contrôle de l'exportation aurait été effectué à la frontière.

Si l'on se fonde sur cet exposé des faits, une intervention de tiers n'est pas possible et les cas répétés de vols de cigarettes pendant le transport en France font uniquement admettre que ces vols ont été commis par des collaborateurs de la Société des chemins de fer ou avec leur complicité. Le défendeur n'a pas prouvé que des mesures avaient été prises pour éviter ces vols. Il n'a par exemple pas montré comment le personnel avait été choisi et surveillé.

B. L'action en constatation est recevable et bien fondée.

I. Recevabilité

Au sens du § 256 du Code de procédure civile (Zivilprozessordnung - ZPO), l'objet de l'action en constatation doit être un rapport juridique; il peut cependant être également un effet juridique. L'obligation de payer des dommages et intérêts est un effet juridique découlant d'un rapport légal entre créancier et débiteur. Elle peut donc faire l'objet de l'action en constatation.

Le demandeur doit avoir un intérêt juridique à une constatation immédiate. Un tel intérêt existe en l'espèce puisque le service des douanes enverra prochainement à la preneuse d'assurance de la demanderesse une décision fixant la taxe sur le tabac pour la marchandise portant le numéro de sinistre 49 97 80 05097 1 et que le défendeur conteste devoir restituer à la demanderesse le montant à payer dans le cadre de son obligation de réparer le dommage.

II. Bien-fondé

Le défendeur est tenu, conformément au § 67 VVG en relation avec les articles 36, § 1 et 40, § 1 CIM, de rembourser à la demanderesse la taxe sur le tabac due par la preneuse d'assurance de cette dernière à la suite du dommage no 49 97 80 05097 1 survenu le 25 septembre 1996.

1. Selon le § 67, 1<sup>ère</sup> phrase VVG, le droit du preneur d'assurance à la réparation du dommage envers un tiers est transmis à l'assureur si ce dernier répare le dommage subi par le preneur d'assurance.
2. Le droit de la preneuse d'assurance au remboursement de la taxe sur le tabac due à la suite du dommage no 49 97 80 05097 1 est reconnu dans son fondement et son étendue, ce conformément à l'article 36, § 1 en relation avec l'article 40, § 1 CIM.

Les cigarettes ont été volées pendant le transport en chemin de fer. Il s'agit donc d'une perte de la marchandise survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, conformément à l'article 36, § 1 CIM. Pour le reste, il est renvoyé aux considérations développées ci-dessus (A. 2).

C. Prétention annexe et décisions annexes

...

**Kammergericht Berlin**

Dans le litige opposant

le chemin de fer ..., défendeur et demandeur en appel,

et

la C. (Compagnie d'assurances), ... demanderesse et défenderesse en appel,

le Kammergericht, 14<sup>ème</sup> chambre civile, de Berlin a prononcé l'arrêt suivant :

suite à l'appel interjeté par le défendeur, le jugement prononcé le 29 juillet 1999 par le Landgericht de Berlin – 95 O.252/98 – est modifié et libellé de la manière suivante :

Le défendeur est condamné à payer à la demanderesse un montant de DM 20'012.55 et de FF 201'754.55, plus un intérêt de 6,6 % à compter du 15 février 1998.

La demande est rejetée pour le surplus.

[Décisions annexes]

**En fait :**

La demanderesse fait valoir les droits qui lui sont transférés en vertu du § 67 de la loi sur le contrat d'assurance (Gesetz über den Versicherungsvertrag - VVG) ainsi que les droits qui lui ont été cédés à la suite de la perte de cigarettes non encore taxées qui s'est produite lors de huit sinistres dans la période d'octobre 1995 à août 1997. Ces cigarettes devaient être transportées par le défendeur pour la preneuse d'assurance de la demanderesse, la P. M. S. à.r.l., à divers points de réception de la société française S..

...

Le Landgericht a condamné le défendeur à un paiement correspondant aux conclusions de la demande et constaté l'obligation du défendeur de réparer le dommage restant, la demanderesse n'étant pas encore en mesure de chiffrer la créance procédant de la taxe sur le tabac. On a en particulier admis à cet égard que la taxe sur le tabac déjà payée et restant à payer par la preneuse d'assurance de la de-

manderesse en raison du vol faisait partie de la valeur de la marchandise à indemniser par le défendeur conformément à l'article 40, § 1 CIM. S'agissant des motifs, il est renvoyé aux considérants détaillés du jugement du 29 juillet 1999.

Le 21 octobre 1999, le défendeur a interjeté appel contre le jugement précité qui lui a été notifié le 24 septembre 1999.

Le défendeur s'oppose au jugement du Landgericht dans sa totalité. Il réitère et précise encore les griefs soulevés en première instance. S'agissant de la prétention au remboursement de la valeur des cigarettes disparues le 4 décembre 1996, il produit la copie d'une information émanant de la banque ..., attestant qu'un montant de DM 13'193.34 avait été bonifié à la preneuse d'assurance de la demanderesse en date du 26 mai 1997. Il estime en outre que le Landgericht aurait considéré à tort que la taxe sur le tabac payée par la preneuse d'assurance de la demanderesse faisait partie de la valeur de la marchandise au sens de l'article 40, § 1 CIM. Il relève également que le remboursement de cette taxe n'est pas non plus dû sur la base de l'article 40, § 3 CIM. Il invoque la limite de responsabilité prévue par l'article 40, § 2 CIM et s'oppose à l'application de l'article 44 CIM faite par le Landgericht. Le défendeur fait enfin valoir une nouvelle fois l'exception de prescription.

Le défendeur conclut au rejet de la demande et à la modification du jugement du 29 juillet 1999 du Landgericht de Berlin - 95 O. 252/98 -.

La demanderesse conclut au rejet de l'appel.

Cette dernière estime que le jugement du Landgericht est exact en tous points et s'oppose à l'appel. Les montants payés pour la taxe sur le tabac doivent être remboursés par le défendeur, conformément à l'article 40, § 3 CIM; le défendeur ne saurait invoquer valablement la prescription.

S'agissant du dommage du 30 juillet 1997, la demanderesse a converti sa demande de remboursement d'un montant de US \$ 32'458.26 en une demande de paiement d'un montant de FF 201'754.55. Dans la mesure où des décisions en matière de taxes, en rapport avec certains sinistres, ont été prises entre-temps par les autorités fiscales françaises, elle a transformé son action en constatation en une action en paiement. Elle conclut ainsi à ce que le défendeur soit condamné à lui payer un montant supplémentaire de DM 91'523.10, avec un intérêt de 5% au dessus du taux d'intérêt de base, à compter de la litispendance.

Le défendeur conclut également au rejet de la demande

sur ce point.

#### **En droit :**

L'appel - recevable - n'est que partiellement fondé. Dans la mesure où le défendeur s'oppose à la condamnation au remboursement de la taxe sur le tabac et à la condamnation au paiement de la valeur de la marchandise perdue lors du sinistre du 4 décembre 1996, il obtient le rejet de la demande. En revanche, l'appel est mal fondé pour ce qui concerne le remboursement de la valeur de la marchandise perdue lors des sinistres du 25 septembre 1996 et du 30 juillet 1997.

1. La légitimation active de la demanderesse n'est plus contestée en appel.
2. Le défendeur n'est pas tenu de rembourser à la demanderesse les taxes sur le tabac que les autorités fiscales françaises ont mises à la charge de la preneuse d'assurance de la demanderesse en raison des cigarettes soustraites au régime de suspension des droits d'accises. En effet, cette taxe sur le tabac n'entre pas dans l'indemnité que doit payer le défendeur conformément à l'article 40, § 1 CIM et ne tombe pas non plus sous le coup de l'obligation de rembourser les frais au sens de l'article 40, § 3 CIM.
  - a) La disposition de l'article 40, § 1 CIM, qui correspond pour l'essentiel à l'article 23, par. 1 et 2 CMR, n'oblige en principe le chemin de fer, à l'exclusion de tous autres dommages et intérêts, à ne payer que le prix de la marchandise perdue calculé d'après le cours à la bourse, le prix courant sur le marché ou la valeur usuelle au lieu d'expédition. Le chemin de fer n'est ainsi pas seulement exempté de l'obligation de rembourser le bénéfice perdu individuellement mais aussi libéré du risque de devoir payer, à la valeur au lieu de livraison, le bénéfice moyen perdu par le destinataire par le fait qu'il n'a pas pu vendre la marchandise au lieu de livraison. A cet égard, il y a lieu de souligner que la responsabilité pour la valeur au lieu d'expédition est également limitée par un montant fixé avec précision (art. 40, § 2 CIM, qui correspond également à la réglementation de l'article 23, par. 3 CMR). Sans tenir compte expressément de cette limite drastique de la responsabilité, l'article 40, § 3 CIM (tout comme l'art. 23, par. 4 CMR) précise – sans en limiter la somme – que le prix du transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue doivent être restitués (cf. aperçus de la

jurisprudence sur ce point dans les Etats parties, p. ex. Koller, *Versicherungsrecht* 1989, p. 1 ss.; Decker, *Transportrecht* 1985, p. 311 ss.; en général cf. également Bundesgerichtshof, *Neue juristische Wochenschrift*, p. 2081).

- b) Contrairement à l'opinion émise par le Landgericht, le prix courant sur le marché des cigarettes soustraites à la procédure d'imposition (art. 40, § 1 CIM) ne comprend pas la taxe sur le tabac qui en résulte. En effet, l'avis selon lequel cette taxe augmente le prix sur le marché ne tient pas compte du fait que le cours à la bourse ou le prix sur le marché dépendent de l'échelon dans la distribution du produit ainsi que du circuit économique dans lequel se trouve la marchandise au regard des impôts et des redevances. Ce n'est que dans les cas où des taxes et des droits d'accises ont déjà été payés pour la marchandise que la valeur exprimée par le prix sur le marché en est augmentée. En revanche, si la marchandise n'est pas en libre circulation, la valeur au lieu d'expédition est le prix sans impôt, au cas où la marchandise a été remise à un transporteur ou à un chemin de fer pour l'exportation. En pareil cas, le cercle des demandeurs qui constituent le marché déterminant se compose exclusivement de demandeurs qui veulent exporter et qui n'auraient pas été disposés à payer un prix augmenté des impôts...
- c) La taxe sur le tabac payée en l'espèce ne doit pas non plus être remboursée sur la base de l'article 40, § 3 CIM, lequel correspond à la réglementation de l'article 23, par. 4 CMR.

L'évolution du droit des transports ferroviaires, qui a passé de la responsabilité à raison de la valeur de la marchandise au lieu de livraison à la prépondérance de la valeur de la marchandise au lieu d'expédition ..., et la structure qui en a découlé permet de dégager deux idées directrices qui déterminent aujourd'hui les règles de responsabilité : le risque des chemins de fer en cas de dommage devait être réduit de par le passage de la valeur au lieu de destination à la valeur au lieu d'expédition (abstraction faite de la simplification qui en résulte pour le décompte). Mais il fallait également rembourser à l'expéditeur, en toute équité, les dépenses faites à l'occasion du transport. En effet, la personne lésée ne recevrait pas la pleine valeur de la marchandise au lieu d'expédition, si elle devait supporter le prix du transport, les droits de douane et les autres frais,

bien que ces sommes diminuent la valeur de la marchandise.

Mais si l'on part de cette idée, il n'y a lieu de ne rembourser que les frais de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport qui contribuent à augmenter la valeur de la marchandise au lieu de livraison (cf. également Basedow in *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, tome 7, édition 1997, art. 23 CMR, note marginale 37, 38). Dans de telles conditions, les dépenses entraînées par le dommage ne sont pas indemnisées ce qui est normal - parce qu'elles n'augmentent pas la valeur de la livraison. En effet, les marchandises atteignent généralement le lieu de livraison sans avoir subi de dommage.

Or, en l'espèce, la taxe sur le tabac (droit d'accise ou impôt de consommation), due pour les cigarettes soustraites au régime de suspension des droits d'accises, constitue précisément une dépense de ce type causée par le dommage. Contrairement à l'impôt sur le chiffre d'affaires à l'importation (cf. à ce sujet, par exemple arrêt de l'Oberlandesgericht de Munich, publié in *Transportrecht* 1991, p. 427 et arrêt de l'Oberster Gerichtshof de Vienne, publié in *Transportrecht* 1990, p. 235 ; Basedow, op. cit., art. 23 CMR, note marginale 40), cette taxe ne fait pas partie des "sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue" mais a dû être payée en raison du vol des cigarettes. Elle fait donc partie du risque de l'expéditeur lié à l'envoi (cf. également Koller, *Transportrecht*, 4<sup>ème</sup> édition 2000, art. 23 CMR, note marginale 10) contre lequel ce dernier peut se protéger par la déclaration d'un intérêt particulier (art. 46 CIM), abstraction faite de la conclusion d'une assurance ad hoc.

Selon le § 16 de la loi sur la taxe sur le tabac du 21 décembre 1992 (*Tabaksteuergesetz - TabakStG*), promulguée en application de la Directive 92/12/CEE du 25 février 1992 du Conseil, relative au régime général, à la détention, à la circulation et au contrôle des produits soumis à accises ainsi que des directives qui ont suivi, cette taxe est due, conformément à la procédure qui y est décrite, dès la réception des produits par l'entreprise du destinataire habilitée (§ 16, al. 5). Ainsi, l'on ne saurait désormais en tous cas plus affirmer que, considéré sous l'angle économique, l'acte de transport en tant que tel et la

sortie de la marchandise de l'entrepôt franc suffiraient pour faire naître l'assujettissement fiscal, que les cigarettes en transport auraient dès lors été déjà grevées de manière latente par l'assujettissement fiscal.

La demanderesse ne peut, en particulier, pas non plus tirer profit du jugement de l'Oberlandesgericht de Hambourg, publié in *Transportrecht* 1986, p. 15, qu'elle invoque à titre essentiel. En effet, le cas sur lequel il est statué dans cette affaire était encore fondé sur la loi de 1980 concernant la taxe sur le tabac, en vigueur à l'époque. Le § 7 de cette loi prévoyait que la dette fiscale prenait naissance dès que le produit sortait de l'exploitation du fabricant et (§§ 12, 13) que l'impôt était remis ou remboursé en cas de sortie du territoire de perception. Cette situation juridique a toutefois été fondamentalement modifiée par la nouvelle loi de 1992 concernant la taxe sur le tabac et par la possibilité de faire circuler la marchandise en régime de suspension des droits d'accises. Les principes développés dans l'arrêt de l'Oberlandesgericht de Hambourg ne peuvent dès lors pas être appliqués tels quels au cas d'espèce. La taxe dont la demanderesse réclame ici le remboursement a uniquement été **due** du fait que les cigarettes volées ont été soustraites au régime de suspension des droits d'accises (§ 18, al. 1 TabakStG de 1992), avec pour conséquence que, selon le § 18, alinéa 4 TabakStG, l'expéditeur et l'auteur de la soustraction sont devenus débiteurs de cette taxe. Cette réglementation légale montre désormais très clairement que ce n'est pas le transport mais le vol qui a déclenché l'assujettissement fiscal de la preneuse d'assurance de la demanderesse.

Le fait que, si le transport s'était déroulé sans dommage, la taxe aurait également dû être payée - par le destinataire (§ 16, al. 5, 2<sup>ème</sup> phrase TabakStG) - n'y change rien. En effet, **cet** assujettissement fiscal n'aurait pris naissance qu'avec l'arrivée des articles de tabac dans l'entreprise de la destinataire. Contrairement à l'opinion émise par la demanderesse, cette interprétation de l'article 40, § 3 CIM n'est pas non plus en contradiction avec l'arrêt de la 23<sup>ème</sup> chambre civile du Kammergericht du 11 janvier 1995, publié in *Transportrecht* 1995, p. 342. En effet, il ne s'agissait précisément pas dans cet arrêt de la question - décisive en l'espèce - d'un vol de cigarettes transportées en régime de suspension des droits d'accises dans le pays de destination

où elles devaient être mises en vente libre. La question de savoir ce que l'on allait faire des cigarettes dans le pays de destination était entièrement indécise dans cette affaire et les cigarettes avaient été déjà volées dans le pays d'expédition de sorte que les décisions fiscales ont été rendues par les autorités compétentes de ce pays. La 23<sup>ème</sup> chambre civile n'a dès lors pas statué définitivement sur la question de savoir si les principes développés par l'Oberlandesgericht de Hambourg dans son arrêt publié in *Transportrecht* 1986, p. 15, devaient être appliqués à un état de fait correspondant à la présente espèce.

3. Comme il n'existe en principe pas de droit au remboursement des taxes sur le tabac déjà payées, l'action en constatation relative aux taxes sur le tabac non encore fixées est également infondée.
4. Dans la mesure où la demanderesse demande encore, en se fondant sur le sinistre du 4 décembre 1996, le remboursement de la valeur de la marchandise d'un montant de DM 12'929.91, il y a lieu de constater que le défendeur a immédiatement fait valoir qu'il avait versé un montant de DM 13'193.34 à la preneuse d'assurance de la demanderesse. Selon l'information de la banque ..., que le défendeur a produite, ce montant a été bonifié à la preneuse d'assurance de la demanderesse le 26 mai 1997, ce que n'a plus contesté le mandataire de la demanderesse lorsque la chambre lui a expressément posé la question le jour de l'audience. La créance était ainsi déjà exécutée, avant que tous les droits découlant de ce sinistre ne soient cédés à la demanderesse le 5 novembre 1997 et n'était dès lors plus incluse dans la cession.
5. En revanche, l'appel est infondé, dans la mesure où il porte sur le remboursement de la valeur de la marchandise concernée par les sinistres du 25 septembre 1996 et du 30 juillet 1997. En effet, ni l'ampleur invoquée des vols de cigarettes, ni les bonifications de FF 68'151.02 = DM 20'012.55 et de FF 201'754.55 faites par la preneuse d'assurance de la demanderesse à la destinataire ne sont contestées.
  - a) Le défendeur se fonde sur la prescription au sens de l'article 58, § 1, 1<sup>ère</sup> phrase CIM, du fait que les créances n'auraient pas été invoquées dans le délai annuel prescrit par cet article en relation avec les articles 53 et 54 CIM. Cet allégué est inopérant.

S'agissant du sinistre du 25 septembre 1996 -

lettre de voiture du 18 septembre 1996 - , le défendeur a confirmé le 13 décembre 1996 avoir reçu l'annonce des prétentions que la preneuse d'assurance de la demanderesse lui avait adressées par lettre du 14 novembre 1996. Le défendeur a renoncé à invoquer l'exception de prescription le 16 juillet 1997.

...

Même si cette renonciation était nulle, conformément au § 225 du Code civil allemand (Bürgerliches Gesetzbuch - BGB), pour ce qui concerne la prétention découlant du sinistre du 25 septembre 1996, le défendeur était quand même lié par sa déclaration dans la mesure où il commet un abus de droit en réfutant sa déclaration de renonciation et en invoquant l'exception de prescription, sans que son changement d'attitude n'ait pu être reconnaissable au préalable pour la preneuse d'assurance de la demanderesse.... Le fait que la " renonciation " n'était pas expressément limitée dans le temps n'y change rien. En effet, en cas de doute, le délai de prescription recommençait à courir après la déclaration faite dans la lettre du 16 juillet 1997.

Le défendeur n'a pas démontré d'une manière suffisante que la prétention qu'a fait valoir la demanderesse serait tardive sous l'angle du § 242 BGB et qu'elle pourrait de ce fait invoquer l'exception de prescription. En outre, ce qu'il allègue n'est manifestement pas apparent d'une autre manière.

Le défendeur ne peut pas non plus invoquer à bon droit l'exception de prescription pour ce qui concerne la prétention née du sinistre du 30 juillet 1997. Certes, la renonciation du 16 juillet 1997 ne porte pas sur cette créance. Toutefois, en introduisant son action, la demanderesse a interrompu la prescription en temps utile (§§ 209, al. 1 BGB, 270, al. 3 ZPO - Zivilprozessordnung ou Code de procédure civile). Contrairement à l'avis exprimé par le défendeur, le fait que la demanderesse n'a présenté qu'en cours de litige les déclarations de cession la légitimant à agir n'y change rien. En effet, la demande satisfaisait aux exigences du § 253 ZPO.

L'effet du § 209, alinéa 1 BGB s'est appliqué indépendamment de la question de savoir si une suspension de la prescription selon les normes des RU CIM serait intervenue, au cas où l'action

n'avait pas été introduite. Les RU CIM ne s'écartent guère des principes du BGB. Cela découle déjà du fait que les RU CIM ne règlent que la suspension du délai de prescription alors qu'il s'agit en l'espèce de l'interruption du cours du délai.

- b) Contrairement à l'opinion émise par le Landgericht, le défendeur peut invoquer ici la limite de responsabilité de l'article 40, § 2 CIM. Une extension de la responsabilité au sens de l'article 44 CIM ne saurait être retenue. En effet, cette prescription, dans sa teneur du Protocole de 1990, ne s'applique que " s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le chemin de fer a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement". En l'espèce, aucun indice ne permet d'admettre qu'une tel acte ou une telle omission a été commis.
- c) S'agissant du sinistre du 25 septembre 1996, le défendeur en répond à hauteur du montant de DM 20'012.55, invoqué par la demanderesse. Le défendeur ne prétend pas que cette somme dépasse le montant qui doit être calculé selon l'article 40, § 2 CIM; au contraire, il parvient lui-même à un montant de DM 30'622.55.

S'agissant du montant dû à la suite du sinistre du 30 juillet 1997, le défendeur en répond à hauteur du montant maintenant réclamé de FF 201'754.55. Le défendeur n'a pas non plus démontré d'une manière suffisante, notamment si l'on se réfère à ses calculs figurant dans son écrit du 28 avril 1999, que ce montant dépasserait la valeur de la marchandise due conformément à l'article 40, § 1 et § 2 CIM.

- d) Le défendeur ne peut enfin pas se fonder sur le fait qu'il aurait dans l'ensemble déjà payé à la demanderesse un montant suffisant qui couvrirait la demande de remboursement de la valeur de la marchandise perdue lors de tous les sinistres. En effet, s'il a payé un montant dépassant la valeur demandée de la marchandise, il l'a fait – comme le relève la demanderesse sans avoir été contestée sur ce point – " à bien plaisir " en raison des demandes de remboursement des taxes sur le tabac. Le défendeur ne peut dès lors pas, ne serait-ce qu'au regard du § 814 BGB, faire imputer après coup un paiement sur la valeur d'une marchandise faisant l'objet de prétentions

en remboursement totalement différentes, présentées d'ailleurs après le paiement et qui étaient encore incertaines à ce moment-là.

[Motivation des décisions annexes]

(Communication directe)

## Informations diverses

### Union internationale des chemins de fer (UIC)

#### Séminaire sur les redevances d'infrastructure et la politique ferroviaire de l'UE

Du 16 au 18 mai 2001 s'est tenu à Paris au siège de l'UIC, un séminaire sur le thème susmentionné, organisé conjointement par la CEE/ONU TER, l'UIC et la CCFE. Ont participé à ce séminaire des représentants des Ministères des Transports et d'autres autorités publiques ainsi que des chemins de fer, provenant pour la plupart d'Etats européens. L'OTIF était également représentée.

Ce séminaire fait suite à une série de manifestations internationales des organisations mentionnées ci-dessus portant sur le thème de la transposition des Directives UE relatives au transport ferroviaire.

Les exposés étaient axés sur différents thèmes : après l'ouverture formelle et l'introduction, le paquet infrastructure de l'UE a été présenté par M. Olivier Silla, et sa transposition, en général, par les chemins de fer européens, a été expliquée par Mme Anna Ottavianelli, Secrétaire générale de la CCFE. La synthèse des différents systèmes de redevances de M. Springer, l'exposé de M. Maibach sur l'internalisation des coûts externes (vérité des coûts), une partie de la présentation de M. Lundström, Secrétaire général adjoint de la CCFE et différentes explications de M. Rogissart (SNCB) peuvent également être attribués à cette partie générale. L'exposé de M. Berlioz de la DB AG sur les revenus issus d'une "tarification d'infrastructure efficace" a également traité de questions générales.

Un autre point fort a consisté dans la présentation des différents systèmes de droit national en Hongrie, Roumanie, France, Suède et Allemagne ainsi que sur l'évaluation des systèmes relatifs aux redevances d'infrastructure faite par les directeurs des départements fret et passagers de l'UIC (P. Reinhardt et J. Cornet).

Il peut être constaté, en résumé, qu'il a été possible de parvenir à un certain consensus, à savoir que

- la clarté et la non discrimination dans le cadre des procédures d'attribution des capacités d'infrastructure constituaient une condition importante en vue d'une promotion du transport ferroviaire et de son efficacité,
- des systèmes tarifaires équitables et une concurrence pouvaient contribuer à une meilleure utilisation des capacités des chemins de fer dans l'intérêt de la société,
- il était nécessaire, pour cela, d'élaborer une méthodologie généralement acceptée en ce qui concerne la détermination des coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire européenne,
- les frais liés à l'environnement devaient être calculés et internalisés pour tous les modes de transport.

La coopération internationale doit être renforcée dans l'intérêt d'une harmonisation des critères d'attribution des capacités d'infrastructure et des redevances d'utilisation. Les systèmes de paiement des redevances doivent être revus régulièrement. Dans ce contexte, il convient de tenir compte du fait qu'aucun prix justifiable ne peut également couvrir les frais d'investissement dans l'infrastructure. Presque tous les participants ont convenu, que le paiement des frais d'infrastructure devait reposer sur le principe des coûts sociaux marginaux, c'est-à-dire des coûts marginaux pour l'utilisation en sus des frais environnementaux respectifs pour tous les modes de transport, afin d'éviter des conditions de concurrence inéquitables. Les redevances d'infrastructure ne sont pas des coûts à déterminer du point de vue purement économique, mais aussi l'expression de la volonté politique de promouvoir un certain secteur en tenant compte des coûts sociaux-économiques.

### **International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)**

*Bruxelles, 17/18 mai 2001*

Cette session s'est tenue auprès de la Direction générale des transports terrestres (Technical Railway Support - STAF) du Ministère belge des Communications et de l'Infrastructure.

Le Directeur général de l'Office central a eu l'occasion de présenter le projet de concept relatif à la mise en oeuvre

des nouveaux Appendices F et G (APTU/ATMF) à la COTIF, qui vient par ailleurs juste d'être traduit en anglais.

La coopération avec l'ILGGRI, respectivement les autorités qui y sont représentées, joue un rôle important dans ce concept. La première phase du concept, au cours de laquelle l'Office central devra entreprendre des travaux fondamentaux importants, qui nécessitent un soutien indispensable de la part des autorités chargées de la surveillance technique des chemins de fer, est d'une importance particulière.

Les membres de l'ILGGRI ont été priés de prendre position dans un délai donné et, à cette occasion, de faire part de leurs propositions au sujet de ce concept.

Une grande partie de cette session a été consacrée à des sujets intéressants l'ILGGRI respectivement ses membres, y compris l'Office central, suite aux initiatives actuelles de la Commission européenne/Direction générale TREN dans le domaine ferroviaire, à savoir :

- Traitement des STI relatives au chemin de fer conventionnel, relation entre l'ILGGRI et l'AEIF :

Il est prévu d'institutionnaliser une relation avec le Groupe de coordination général de l'AEIF.

- Développement de la structure/répartition des tâches et des responsabilités :

Des questions fondamentales concernant le "gestionnaire d'infrastructure" demeurent en suspens.

- Développement de la structure/enquête sur les accidents :

Les avis ont été partagés en ce qui concerne la question de savoir si une enquête sur les accidents entièrement indépendante et institutionnalisée est indispensable. Ce n'est pas uniquement l'enquête sur les accidents qui est importante, une enquête de droit pénal selon les règles locales restant de toute façon réservée. Un recensement et un dépouillement détaillé de tous les événements demeurera finalement l'objectif décisif.

Le responsable du projet (A. Lundström) a informé l'ILGGRI sur l'état d'avancement d'une directive de l'UE relative à la sécurité du chemin de fer. Les membres de l'ILGGRI ont la possibilité de participer, dans la phase finale, à la rédaction du projet de directive. Ils ont, par ailleurs, pris note du fait que des décisions ont été prises

au sujet de différentes questions controversées, à savoir :

- l'enquête indépendante des accidents doit être prescrite;
- la création d'une Agence européenne du chemin de fer est chose décidée. Celle-ci peut être créée par la Commission européenne sous sa propre compétence.

## Bibliographie

**Frohnmeier Albrecht/Mückenhausen Peter (éditeurs),** *EG Verkehrsrecht* (Droit communautaire des transports), Editions C.H. Beck, Munich, 2000, 1ère livraison complémentaire, décembre 2000

Ce commentaire entièrement nouveau, qui vient de paraître l'an dernier sous forme de feuillets mobiles (cf. compte-rendu paru dans le Bulletin 1/2000, p. 81 ss.), a été mis à jour peu de temps déjà après sa parution par une importante livraison complémentaire.

De nombreux règlements, de nombreuses directives ou autres actes juridiques du droit dérivé des Communautés européennes modifient constamment le droit européen des transports et il y a un besoin permanent de mise à jour également en raison des décisions de la Cour de Justice des Communautés européennes ainsi que de la pratique suivie dans le cadre de l'application de ce droit par la Commission européenne ou par les Etats membres.

Outre la mise à jour constante, le texte de l'ouvrage de base est complété par de nouvelles contributions, comme cela a déjà été annoncé dans l'avant-propos de la première édition.

La première livraison complémentaire comporte pour la première fois des contributions concernant :

- la Directive 96/26/CE du Conseil concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux,
- la Directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.



La mise à jour concernant les directives ou règlements suivants est particulièrement complète ou volumineuse :

- Règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre,
- Règlement (CE) n° 792/94 de la Commission, du 8 avril 1994, portant modalités d'application du Règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil en ce qui concerne les entreprises effectuant des transports de marchandises par route pour compte propre,
- Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route,
- Directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté,
- Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles juridiques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, et finalement
- Règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine des réseaux transeuropéens.

Par ailleurs, les éditeurs et la maison d'édition prévoient encore pour cette année une 2ème livraison complémentaire, afin de pouvoir tenir compte des besoins de complément et de mise à jour qui se présentent dès aujourd'hui.

**Schmidt Karsten** (rédacteur du tome), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (HGB)* (Commentaire de Munich du Code de commerce), tome 5, *Handelsgeschäfte, Recht des Zahlungsverkehrs* (affaires commerciales, droit relatif aux opérations de paiements), §§ 343-372 HGB, Editions C.H. Beck/Editions Franz Vahlen, Munich 2001, XXXXVI, 1708 pages

En 1997 sont parus en Allemagne les tomes 1 et 7 du volumineux Commentaire de Munich du Code de commerce, pour lequel sont prévus sept tomes (v. compte-rendu du tome 7 dans le Bulletin 4/1997, p. 239 ss.). Le tome 5 de ce Commentaire, qui est consacré au 4ème livre du Code de commerce, à savoir les affaires commerciales, donc les actes juridiques entre commerçants, et au droit relatif aux opérations de paiements, vient de paraître. Deux annexes

commentent respectivement des opérations sur titres et des opérations de garde de fonds. Une partie séparée est consacrée à la Convention UNIDROIT relative aux facturations internationales, Ottawa 1988.

Ce n'est pas la tâche de ce Bulletin, et cela mènerait trop loin, de prendre position sur le contenu de ce commentaire principal du Droit commercial allemand. C'est pourquoi nous nous contentons de faire observer que tant l'éditeur de ce tome 5, le Professeur Karsten Schmidt de l'Université de Bonn que les différents rédacteurs, sont les garants de la grande qualité et du soin particulier apporté à l'élaboration de ce tome.

Les explications en ce qui concerne les usances et les conditions générales relatives aux transactions commerciales sont d'un intérêt particulier tant pour les praticiens que les juristes oeuvrant dans le domaine du droit de transport. Cela vaut en particulier pour le commentaire des Incoterms 2000, dont le libellé en langue allemande est reproduit avec la gracieuse autorisation du Groupe allemand de la Chambre de commerce internationale.

La parution du tome 5 du Commentaire principal relatif au Droit commercial allemand marque à nouveau un pas important vers l'achèvement de cet ouvrage.

### **Publications concernant le droit de transport et les domaines juridiques connexes ainsi que le développement technique dans le secteur ferroviaire**

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 2887/2001, p. 237/238 - Commissionnaire allemand. Un Spediteur protéiforme (M. Tilche)

*Idem*, n°2889/2001, p. 275/276 - Grève des transports. Mal récurrent ou incurable ? (M. Tilche)

*Idem*, n°2892/2001, p. 331/332 - TVA et indemnité d'assurance. Inclusion ou pas ? (L. Chevallier, M. Tilche)

*Idem*, n°2899/2001, p. 466/467 - Transport multimodal. Responsabilité des intervenants (M. Tilche)

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 48/2001, S. 3 - Die Grenzen der Haftung sind verschwommen. Lkw-Ladungsdiebstähle - Die Rechtsprechung des Österreichischen Gerichtshofes (E. Boecker); S. 27 - Haftung im multimodalen Transport. Risiken können umschifft werden (K.-H. Gimmler, D. Ochmann)

*Idem*, Nr. 55/2001, S. 10 - Kfz-Beförderung per Eisen-

bahn in die GUS. SMGS-Vorschriften genau beachten, um Schäden geltend zu machen (G. Meisch)

*Idem*, Nr. 58/2001, S. 13 - Wenn die Ladungsräuber kommen. Lkw-Ladungsdiebstähle in Europa - Recht und Rechtsprechung (E. Boecker)

*Idem*, Nr. 65/2001, S. 7 - Wer Schäden zu spät meldet, verliert seine Ansprüche. Unterschiedliche Rüge- und Verjährungsfristen beachten (E. Boecker)

*Idem*, Nr. 69/2001, S. 1 - Europäische Bahnen kommen sich näher. Absichtserklärung für Interoperabilität unterzeichnet

*Eisenbahntechnische Rundschau*, Darmstadt, Nr. 5/2001, S. 245/246 - Die Zukunft des internationalen Güterverkehrs (J. Siegmann)

*European Transport Law*, Antwerpen, No. 1/2001, p. 9-35 - Properly Carry, Keep and Care for Cargo - Art. 3 (2) of the Hague/Visby Rules (W. Tetley); p. 37-40 - Dutch Case Law on Art. 29 CMR revisited (F.G.M. Smeele)

*Gefährliche Ladung*, Hamburg, Nr. 6/2001, S. 20/21 - Sensible Einträge - Das Beförderungspapier und seine Inhalte im ADR alt und neu (W. Pape)

*IMO News, The Magazine of the International Maritime Organization*, London, No. 1/2001, p. 16 - IMDG Code to be made mandatory

*International Railway Journal*, Falmouth, May 2001, p. 41-45 - Signalling. UIC Debates ERTMS Progress in Florence (S. Bennett)

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 24/2001, p. 45 - La loi n'a pas d'yeux. (Droit international du transport maritime)

*Shipping & Transport Lawyer International*, London, N° 4/2001, p. 4-7 - The Starsin. Spot the Contractual Carrier (J. Wilson); p. 8-10 - Update on American personal injury law (Ch. Davis); p. 24/25 - Forum shopping and the CMR (M. Ni Aodha of Clyde)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 3/2001, S. 101-108 - Probleme des Multimodaltransports mit Seestreckeneinschluß nach neuem deutschem Recht. Versuch einer Bestandsaufnahme (R. Herber)

*Idem*, Nr. 5/2001, S. 189-202 - Das Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom

28.5.1999. Eine Zwischenbilanz (E. Ruhwedel); S. 206-209 - CMI 2001 - Konferenz des Comité Maritime International in Singapur (J.-E. Pötschke)