

**MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS**

- : - : - : - : - : - : -
DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS

- : - : - : - : - : - : -
OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

- : - : - : - : - : - : -

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

- : - : - : - : - : - : -



CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX SUR LE TRANSPORT MARITIME

Janvier 2000

NOTE AU LECTEUR

Le présent document rassemble un certain nombre de conventions et accords internationaux sur le transport maritime.

La diversité des sources de collecte de ces différents textes font qu'il est vivement conseillé au lecteur de se référer, en cas de litige ou de contentieux, aux pays et organisations dépositaires des textes authentiques.

Cet ouvrage ne peut constituer qu'un guide d'accès aux textes authentiques et notre responsabilité ne saurait être engagée en cas d'insuffisance ou d'omission par rapport aux textes authentiques.

TABLE DES MATIERES

1. Convention des Nations Unies sur le Transport multimodal international de marchandises (du 24 mai 1980)0001
2. Convention des Nations Unies sur le Transport de marchandises par mer (31 mars 1978) (Règles de Hambourg)..... 0056
3. Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (25 août 1924) 0070
4. Protocole du 23 février 1968 portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (signée à Bruxelles le 25 août 1924) 0071
5. Code de Conduite des Conférences Maritimes (Genève avril 1974)..... 0074
6. Charte des Transports Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre (ou charte d'Abidjan) du 07 mai 1975 0099
7. Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral. Faite à New-York le 08 juillet 1965 0103

Vou text révisé avec DSEC

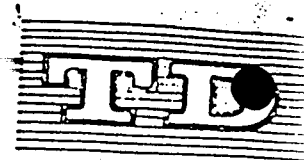
(X)

X

Pour le Mali

(X)

0001



Distr. 1
GENERALE

TD/MT/CONF/16*/
10 juin 1980

FRANCAIS
Original : ANGLAIS/
ARABE/CHINOIS/
ESPAGNOL/
FRANCAIS/RUSSE

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

CONFERENCE DES NATIONS UNIES
POUR L'ELABORATION D'UNE
CONVENTION SUR LE TRANSPORT
MULTIMODAL INTERNATIONAL

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL
INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

*/ Le rapport de la Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international sur la reprise de sa session (8-24 mai 1980) porte la cote TD/MT/CONF/16/Add.1.

GE.80-54013

0002

TD/MT/CONF/16

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

**Convention des Nations Unies sur le transport
multimodal international de marchandises**

Adoptée par la Conférence des Nations Unies pour
l'élaboration d'une convention sur le
transport multimodal international le 24 mai 1980



NATIONS UNIES
1980

TABLE DES MATIERES

Page

	PREMIERE PARTIE - DISPOSITIONS GENERALES
Article premier	Définitions
Article 2	Champ d'application
Article 3	Application obligatoire
Article 4	Réglementation et contrôle du transport multimodal
	DEUXIEME PARTIE - DOCUMENTS DE TRANSPORT
Article 5	Emission du document de transport multimodal
Article 6	Document négociable de transport multimodal
Article 7	Document non négociable de transport multimodal
Article 8	Contenu du document de transport multimodal
Article 9	Réserves
Article 10	Valeur probante du document de transport multimodal
Article 11	Responsabilité en cas de fausses déclarations ou d'omissions intentionnelles
Article 12	Garantie donnée par l'expéditeur
Article 13	Autres documents
	TROISIEME PARTIE - RESPONSABILITE DE L'ENTREPRENEUR DE TRANSPORT MULTIMODAL
Article 14	Durée de la responsabilité
Article 15	Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses préposés, ses mandataires et d'autres personnes
Article 16	Fondement de la responsabilité
Article 17	Causes concomitantes
Article 18	Limites de la responsabilité
Article 19	Localisation du dommage
Article 20	Responsabilité non contractuelle
Article 21	Déchéance du droit de limiter la responsabilité
	QUATRIEME PARTIE - RESPONSABILITE DE L'EXPEDITEUR
Article 22	Règle générale
Article 23	Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

CINQUIEME PARTIE - DROITS ET ACTIONS

- Article 24 Avis de perte, de dommage ou de retard
- Article 25 Prescription
- Article 26 Compétence
- Article 27 Arbitrage

SIXIEME PARTIE - DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

- Article 28 Clauses contractuelles
- Article 29 Avaries communes
- Article 30 Autres conventions
- Article 31 Unité de compte ou unité monétaire et conversion

SEPTIEME PARTIE - QUESTIONS DOUANIERES

- Article 32 Transit douanier

HUITIEME PARTIE - CLAUSES FINALES

- Article 33 Dépositaire
- Article 34 Signature, ratification, acceptation, approbation
et adhésion
- Article 35 Réserves
- Article 36 Entrée en vigueur
- Article 37 Date d'entrée en vigueur

- Article 38 Droits et obligations au titre de conventions
existantes
- Article 39 Révision et amendements
- Article 40 Dénonciation

ANNEXE - DISPOSITIONS CONCERNANT LES QUESTIONS DOUANIERES
RELATIVES AU TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES

0005

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT
MULTIMODAL INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

RECONNAISSANT :

- a) que le transport multimodal international est un des moyens de faciliter l'expansion ordonnée du commerce mondial;
- b) qu'il est nécessaire de stimuler le développement de services de transport multimodal adaptés, économiques et efficaces, qui permettent de répondre aux besoins du trafic considéré;
- c) qu'il est souhaitable d'assurer un développement ordonné du transport multimodal international dans l'intérêt de tous les pays et qu'il est nécessaire de prendre en considération les problèmes particuliers des pays de transit;
- d) qu'il est souhaitable de fixer certaines règles pour le transport de marchandises effectué en vertu de contrats de transport multimodal international, y compris des dispositions équitables concernant la responsabilité des entrepreneurs de transport multimodal;
- e) qu'il est nécessaire que la présente Convention ne porte atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport;
- f) que chaque Etat a le droit de réglementer et de contrôler au niveau national les entrepreneurs et les opérations de transport multimodal;
- g) qu'il est nécessaire de tenir compte des intérêts et problèmes particuliers des pays en développement, en ce qui concerne, par exemple, l'introduction de technologies nouvelles, la participation aux services de transport multimodal de leurs transporteurs et entrepreneurs nationaux, le rapport entre le coût et l'efficacité de ces services, et l'utilisation maximale de la main-d'oeuvre et des assurances locales;
- h) qu'il est nécessaire d'assurer un équilibre entre les intérêts des fournisseurs et ceux des utilisateurs de services de transport multimodal;
- i) qu'il est nécessaire de faciliter les formalités douanières en tenant dûment compte des problèmes des pays de transit;

APPROUVANT les principes fondamentaux suivants :

- a) qu'il convient d'établir un juste équilibre entre les intérêts des pays développés et ceux des pays en développement et de parvenir à une répartition équitable des activités entre ces pays et les modes de transport multimodal international;
- b) qu'il convient de procéder à des consultations sur les conditions et modalités d'exploitation, tant avant qu'après l'introduction de toute technologie nouvelle dans le transport multimodal de marchandises, entre l'entrepreneur de transport multimodal, les chargeurs, les organisations de chargeurs et les autorités nationales appropriées;
- c) qu'il convient de laisser aux chargeurs la liberté de choisir entre les services de transport multimodal et les services de transport fractionné;
- d) que la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée;

ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet et sont convenus en conséquence de ce qui suit :

PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

1. Par "transport multimodal international", il faut entendre le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent. Les opérations de ramassage et de livraison des marchandises qui sont effectuées en exécution d'un contrat prévoyant un transport par un seul mode de transport, telles qu'elles sont définies dans ce contrat, ne sont pas considérées comme un transport multimodal international.

2. Par "entrepreneur de transport multimodal", il faut entendre toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat.

3. Par "contrat de transport multimodal", il faut entendre un contrat par lequel un entrepreneur de transport multimodal s'engage, moyennant paiement d'un fret, à exécuter ou à faire exécuter un transport multimodal international.

4. Par "document de transport multimodal", il faut entendre un document qui fait foi d'un contrat de transport multimodal, de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal et de l'engagement pris par celui-ci de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat.

5. Par "expéditeur", il faut entendre toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport multimodal est conclu avec l'entrepreneur de transport multimodal, ou toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises à l'entrepreneur de transport multimodal en relation avec le contrat de transport multimodal.

6. Par "destinataire", il faut entendre la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

7. Par "marchandises", il faut entendre également les conteneurs, les palettes et tout conditionnement ou emballage similaire, s'ils sont fournis par l'expéditeur.

8. Par "convention internationale", il faut entendre un accord international conclu entre Etats sous forme écrite et régi par le droit international.

9. Par "loi nationale impérative", il faut entendre tout texte de loi concernant le transport de marchandises aux dispositions duquel il ne peut être dérogé par stipulation contractuelle au détriment de l'expéditeur.

10. Par l'expression "par écrit", il faut entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2

Champ d'application

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport multimodal entre des lieux situés dans deux Etats si :

- a) le lieu de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport multimodal, est situé dans un Etat contractant, ou
- b) le lieu de livraison des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport multimodal, est situé dans un Etat contractant.

Article 3

Application obligatoire

1. Quand il a été conclu un contrat de transport multimodal qui conformément à l'article 2 est régi par la présente Convention, les dispositions de la présente Convention sont obligatoirement applicables audit contrat.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'expéditeur de choisir entre le transport multimodal et le transport fractionné.

Article 4

Réglementation et contrôle du transport multimodal

1. La présente Convention ne porte atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport, et elle n'est pas incompatible avec cette application.

2. La présente Convention ne porte pas atteinte au droit de chaque Etat de réglementer et de contrôler au niveau national les opérations et les entrepreneurs de transport multimodal, y compris le droit de prendre des mesures concernant les consultations, en particulier avant l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux services, entre les entrepreneurs de transport multimodal, les chargeurs, les organisations de chargeurs et les autorités nationales appropriées sur les conditions et modalités d'exploitation, l'octroi de licences aux entrepreneurs de transport multimodal, la participation au transport, et toutes autres initiatives dans l'intérêt économique et commercial national.

3. L'entrepreneur de transport multimodal se conforme à la législation applicable du pays où il opère et aux dispositions de la présente Convention.

DEUXIEME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 5Emission du document de transport multimodal

1. Quand l'entrepreneur de transport multimodal prend les marchandises en charge, il émet un document de transport multimodal qui, au choix de l'expéditeur, sera soit négociable, soit non négociable.
2. Le document de transport multimodal doit être signé par l'entrepreneur de transport multimodal ou une personne mandatée par lui.
3. La signature apposée sur le document de transport multimodal peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si ce n'est pas incompatible avec la législation du pays où le document de transport multimodal est émis.
4. Si l'expéditeur en convient ainsi, un document de transport multimodal non négociable peut être émis à l'aide de tout moyen mécanique ou autre constatant les indications visées à l'article 8 qui doivent figurer dans le document de transport multimodal. Dans ce cas, l'entrepreneur de transport multimodal, après avoir pris en charge les marchandises, délivre à l'expéditeur un document lisible contenant toutes les indications ainsi enregistrées, et aux fins des dispositions de la présente Convention ce document est réputé être un document de transport multimodal.

Article 6Document négociable de transport multimodal

1. Quand un document de transport multimodal est émis sous forme négociable :
 - a) il est à ordre ou au porteur;
 - b) s'il est à ordre, il est transmissible par endossement;
 - c) s'il est au porteur, il est transmissible sans endossement;
 - d) s'il y a émission de plusieurs originaux, il doit en indiquer le nombre;
 - e) si des copies sont émises, chacune doit porter la mention "copie non négociable".

2. La livraison des marchandises ne peut être exigée de l'entrepreneur de transport multimodal ou de la personne agissant en son nom que contre remise du document de transport multimodal négociable, dûment endossé si cela est nécessaire.

3. L'entrepreneur de transport multimodal est dégagé de son obligation de livrer les marchandises si, en cas d'émission de plusieurs originaux d'un document de transport multimodal négociable, la livraison a été effectuée de bonne foi par lui-même, ou par une personne agissant en son nom, contre remise de l'un de ces originaux.

Article 7

Document non négociable de transport multimodal

1. Quand un document de transport multimodal est émis sous forme non négociable, il porte le nom du destinataire désigné.

2. L'entrepreneur de transport multimodal est dégagé de son obligation de livrer les marchandises s'il les livre au destinataire désigné dans le document de transport multimodal non négociable ou à toute autre personne conformément aux instructions qu'il aura reçues, normalement, par écrit.

Article 8

Contenu du document de transport multimodal

1. Le document de transport multimodal porte les indications suivantes:

- a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse, le cas échéant, du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par l'expéditeur;
- b) l'état apparent des marchandises;
- c) le nom et l'établissement principal de l'entrepreneur de transport multimodal;
- d) le nom de l'expéditeur;
- e) le destinataire, s'il a été désigné par l'expéditeur;
- f) le lieu et la date de prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal;
- g) le lieu de livraison des marchandises;

- h) la date ou le délai de livraison des marchandises au lieu de livraison, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties;
- i) une mention indiquant si le document de transport multimodal est négociable ou non;
- j) le lieu et la date d'émission du document de transport multimodal;
- k) la signature de l'entrepreneur de transport multimodal ou d'une personne mandatée par lui;
- l) le fret, pour chaque mode de transport, s'il est expressément convenu entre les parties, ou le fret, y compris la monnaie de paiement, dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- m) l'itinéraire envisagé pour le parcours, les modes de transport à employer et les points de transbordement prévus, s'ils sont connus au moment de l'émission du document de transport multimodal;
- n) la mention visée au paragraphe 3 de l'article 28;
- o) toutes autres indications que les parties seraient convenues de mentionner dans le document de transport multimodal et qui ne seraient pas incompatibles avec la législation du pays où le document de transport multimodal est émis.

2. L'absence d'une ou de plusieurs des indications visées au paragraphe 1 du présent article n'entache pas la valeur juridique du document en tant que document de transport multimodal, à condition toutefois qu'il remplisse les conditions énoncées au paragraphe 4 de l'article premier.

Article 9

Réserves à faire dans le document de transport multimodal

1. Si le document de transport multimodal renferme des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises dont l'entrepreneur de transport multimodal, ou une personne agissant en son nom, sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il ou elle a effectivement prises en charge ou si l'un ou l'autre n'a pas de moyens suffisants de contrôler ces indications, l'entrepreneur de transport multimodal, ou la personne agissant en son nom, doit faire dans le document de transport multimodal une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ces soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si l'entrepreneur de transport multimodal, ou une personne agissant en son nom, ne fait pas mention dans le document de transport multimodal de l'état apparent des marchandises, le document est réputé mentionner que les marchandises étaient en bon état apparent.

Article 10

Valeur probante du document de transport multimodal

A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu de l'article 9 et dans les limites de cette réserve :

- a) le document de transport multimodal fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge, par l'entrepreneur de transport multimodal, des marchandises telles qu'elles sont décrites dans ce document;
- b) la preuve contraire par l'entrepreneur de transport multimodal n'est pas recevable si le document de transport multimodal est émis sous forme négociable et a été transféré à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée dans ledit document.

Article 11

Responsabilité en cas de fausses déclarations ou d'omissions intentionnelles

Si, dans l'intention de léser un tiers, l'entrepreneur de transport multimodal fait figurer des renseignements inexacts concernant les marchandises dans le document de transport multimodal ou omet d'y inclure des renseignements requis en vertu du paragraphe 1 a) ou b) de l'article 8 ou en vertu de l'article 9, il est responsable, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention, de toutes pertes, dommages ou dépenses encourus par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée dans le document de transport multimodal émis.

Article 12

Garantie donnée par l'expéditeur

1. Lorsque l'entrepreneur de transport multimodal prend en charge les marchandises, l'expéditeur est réputé avoir garanti l'exactitude des indications relatives à leur nature générale, à leurs marques, leur nombre, leur poids et leur quantité et, le cas échéant, leur caractère dangereux, fournies par lui pour mention dans le document de transport multimodal.

2. L'expéditeur indemnise l'entrepreneur de transport multimodal de tout préjudice résultant d'inexactitudes ou de lacunes dans les indications visées au paragraphe 1 du présent article. L'expéditeur demeure responsable même s'il a transféré le document de transport multimodal à un tiers. Le droit à l'indemnisation de l'entrepreneur de transport multimodal ne limite d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport multimodal vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

Article 13

Autres documents

La délivrance du document de transport multimodal n'empêche pas l'émission, si besoin est, d'autres documents relatifs au transport ou à d'autres services qui interviennent dans le transport multimodal international, conformément aux conventions internationales ou aux législations nationales applicables. Toutefois, l'émission de ces autres documents n'entache pas la valeur juridique du document de transport multimodal.

TROISIEME PARTIE. RESPONSABILITE DE L'ENTREPRENEUR DE
TRANSPORT MULTIMODAL

Article 14

Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal en ce qui concerne les marchandises couvre la période allant du moment de la prise en charge des marchandises jusqu'au moment de leur livraison.

2. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde de l'entrepreneur de transport multimodal :

a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

- i) de l'expéditeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
- ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour le transport, conformément aux lois ou règlements applicables au lieu de prise en charge;

b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison :

- i) en remettant les marchandises au destinataire; ou
- ii) dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises de l'entrepreneur de transport multimodal, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat de transport multimodal ou aux lois ou aux usages du commerce considéré qui sont applicables au lieu de livraison; ou
- iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois ou règlements applicables au lieu de livraison.

3. Aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention de l'entrepreneur de transport multimodal s'entend également de ses préposés, de ses mandataires ou de toute autre personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, et la mention de l'expéditeur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires.

Article 15Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses préposés, ses mandataires et d'autres personnes

Sous réserve de l'article 21, l'entrepreneur de transport multimodal est responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, lorsque cette personne agit aux fins de l'exécution du contrat.

Article 16Fondement de la responsabilité

1. L'entrepreneur de transport multimodal est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 14, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne visés à l'article 15 ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.
2. Il y a retard à la livraison quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date convenue ou, à défaut de date convenue, dans le délai qu'il serait raisonnable d'allouer à un entrepreneur de transport multimodal diligent, compte tenu des circonstances de fait.
3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs suivant la date de livraison fixée comme il est prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article 17Causes concomitantes

Quand une faute ou une négligence de l'entrepreneur de transport multimodal, de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne visés à l'article 15 a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, l'entrepreneur de transport multimodal n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver la part de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

0017

Article 18

Limites de la responsabilité

1. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant de pertes ou de dommages subis par les marchandises conformément à l'article 16 est limitée à une somme ne dépassant pas 920 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.
2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :
 - a) Quand un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou autre unité de chargement énuméré dans le document de transport multimodal comme contenu dans cet engin est considéré comme un colis ou une unité de chargement. En dehors du cas ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.
 - b) Quand l'engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas à l'entrepreneur de transport multimodal ou n'est pas autrement fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.
3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, si le transport multimodal international ne comporte pas, aux termes du contrat, un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.
4. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 16 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport multimodal.
5. Le cumul des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal en vertu des paragraphes 1 et 4 ou des paragraphes 3 et 4 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 ou 3 du présent article en cas de perte totale des marchandises.
6. Par voie d'accord entre l'entrepreneur de transport multimodal et l'expéditeur, des limites de responsabilités dépassant celles qui sont prescrites aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article peuvent être fixées dans le document de transport multimodal.
7. Par "unité de compte", il faut entendre l'unité de compte visée à l'article 31.

Article 18Limites de la responsabilité

1. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant de pertes ou de dommages subis par les marchandises conformément à l'article 16 est limitée à une somme ne dépassant pas 920 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.
2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :
 - a) Quand un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou autre unité de chargement énuméré dans le document de transport multimodal comme contenu dans cet engin est considéré comme un colis ou une unité de chargement. En dehors du cas ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.
 - b) Quand l'engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas à l'entrepreneur de transport multimodal ou n'est pas autrement fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.
3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, si le transport multimodal international ne comporte pas, aux termes du contrat, un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.
4. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 16 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport multimodal.
5. Le cumul des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal en vertu des paragraphes 1 et 4 ou des paragraphes 3 et 4 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 ou 3 du présent article en cas de perte totale des marchandises.
6. Par voie d'accord entre l'entrepreneur de transport multimodal et l'expéditeur, des limites de responsabilités dépassant celles qui sont prescrites aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article peuvent être fixées dans le document de transport multimodal.
7. Par "unité de compte", il faut entendre l'unité de compte visée à l'article 31.

Article 19Localisation du dommage

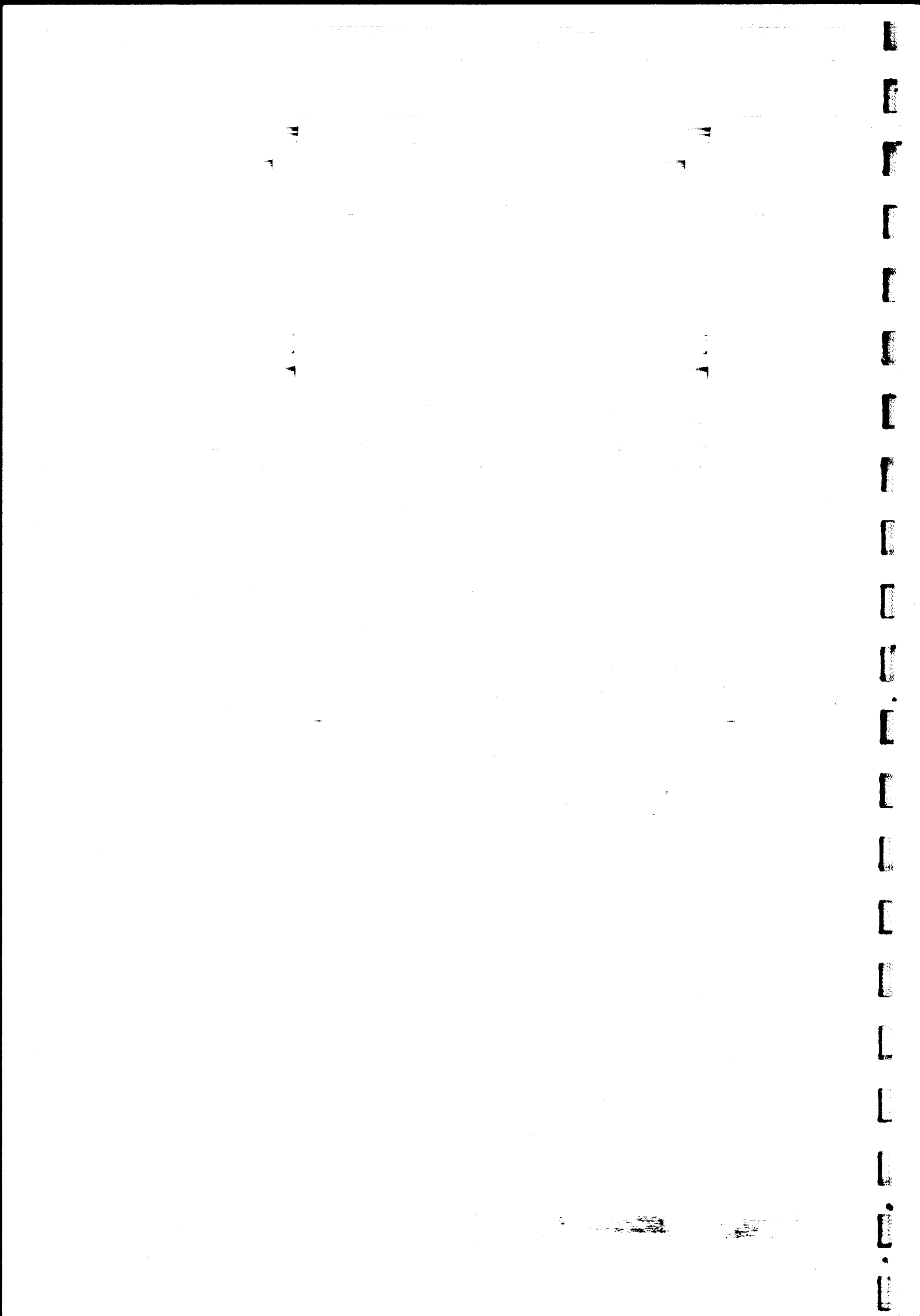
Quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal pour lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative fixe une limite plus élevée de responsabilité que la limite qui découlerait de l'application des paragraphes 1 à 3 de l'article 18, la limite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.

Article 20Responsabilité non contractuelle :

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'entrepreneur de transport multimodal pour préjudice résultant de pertes ou dommages subis par les marchandises ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement

2. Dans le cas où une action pour préjudice résultant de pertes ou dommages subis par les marchandises ou d'un retard à la livraison est intentée contre le préposé ou le mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal, si ce préposé ou ce mandataire prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, ou contre toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, si cette autre personne prouve qu'elle a agi en exécution du contrat, le préposé ou le mandataire ou ladite personne a le droit de se prévaloir des exonérations et limites de responsabilité que l'entrepreneur de transport multimodal a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des prescriptions de l'article 21, le montant total des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal et par un préposé ou un mandataire ou par toute autre personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.



0000

Article 21

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'entrepreneur de transport multimodal n'est pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'il a commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulteraient probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 20, un préposé ou un mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal ou une autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal ne sont pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'ils ont commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que la perte, le dommage ou le retard en résulteraient probablement.

QUATRIEME PARTIE. RESPONSABILITE DE L'EXPEDITEUR

Article 22Règle générale

L'expéditeur est responsable du préjudice subi par l'entrepreneur de transport multimodal s'il est établi que ce préjudice résulte de sa faute ou de sa négligence ou de celle de ses préposés ou de ses mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions. Les préposés ou mandataires de l'expéditeur sont responsables de ce préjudice s'il est établi qu'il résulte de leur faute ou de leur négligence.

Article 23Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. L'expéditeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.
2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses à l'entrepreneur de transport multimodal, l'expéditeur doit l'informer du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si l'expéditeur manque à cette obligation et si l'entrepreneur de transport multimodal n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :
 - a) L'expéditeur est responsable envers l'entrepreneur de transport multimodal du préjudice résultant de l'expédition desdites marchandises; et
 - b) Les marchandises peuvent à tout moment être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.
3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport multimodal, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.
4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que l'entrepreneur de transport multimodal est responsable conformément aux dispositions de l'article 16.

CINQUIEME PARTIE. DROITS ET ACTIONS

Article 24Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit à l'entrepreneur de transport multimodal un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par l'entrepreneur de transport multimodal telles qu'elles sont décrites dans le document de transport multimodal.
2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 6 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.
3. Si l'état des marchandises, au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, a fait l'objet d'une inspection contradictoire par les parties ou leurs représentants autorisés au lieu de livraison, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'entrepreneur de transport multimodal et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre de colis.
5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit à l'entrepreneur de transport multimodal dans un délai de 60 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire ou suivant le jour où le destinataire a été avisé que les marchandises ont été livrées conformément à l'alinéa b) ii) ou iii) du paragraphe 2 de l'article 14.
6. A moins que l'entrepreneur de transport multimodal ne donne à l'expéditeur, par écrit, un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage dans un délai de 90 jours consécutifs suivant cette perte ou ce dommage, ou suivant la livraison des marchandises conformément à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 14 si elle intervient après, le fait que pareil avis n'a pas été donné constitue une présomption, sauf preuve contraire, que l'entrepreneur de transport multimodal n'a pas subi de perte ou de dommage par la faute ou la négligence de l'expéditeur, de ses préposés ou de ses mandataires.
7. Si le jour où vient à expiration l'un des délais de notification prévus aux paragraphes 2, 5 et 6 du présent article est un jour non ouvrable au lieu de livraison, ce délai est prorogé jusqu'au prochain jour ouvrable.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant pour le compte de l'entrepreneur de transport multimodal, y compris à toute personne dont il utilise les services au lieu de livraison, ou à une personne agissant pour le compte de l'expéditeur, est réputé avoir été donné à l'entrepreneur de transport multimodal ou à l'expéditeur, respectivement.

Article 25

Prescription

1. Toute action relative au transport multimodal international en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans. Toutefois, si une notification par écrit indiquant la nature de la réclamation et les principaux chefs de demande n'a pas été faite dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle les marchandises ont été livrées ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à compter de la date à laquelle elles auraient dû l'être, l'action est prescrite à l'expiration de ce délai.

2. Le délai de prescription court à partir du lendemain du jour où l'entrepreneur de transport multimodal a livré les marchandises ou une partie des marchandises ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du lendemain du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. La personne contre qui une réclamation a été faite peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration envoyée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs déclarations.

4. Sauf disposition contraire d'une autre convention internationale applicable, une action récursoire d'une personne tenue responsable aux termes de la présente Convention peut être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au paragraphe précédent, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées; toutefois ce délai ne peut être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 26

Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport multimodal international en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat où ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux énumérés ci-après :

- a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

- b) le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu;
- c) le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison;
- d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport multimodal et indiqué dans le document de transport multimodal.

2. Aucune procédure judiciaire relative au transport multimodal international en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 du présent article. Des dispositions du présent article ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, tout accord d'élection de for conclu par les parties après la naissance d'un litige est réputé valable et pleinement exécutoire.

- 4. a) Lorsqu'une action a été intentée conformément aux dispositions du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu à la suite d'une telle action, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties qui soit fondée sur la même cause, à moins que le jugement rendu à la suite de la première action ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;
- b) Aux fins du présent article, ni les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement, ni le renvoi d'une action devant un autre tribunal du même pays, ne sont considérés comme l'engagement d'une nouvelle action.

Article 27

Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport multimodal international en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur,

- a) soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :
 - i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

- ii) le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu; ou
 - iii) le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison;
- b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.
3. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.
4. Des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.
5. Aucune des dispositions du présent article ne porte atteinte à la validité d'un accord d'arbitrage conclu par les parties après la naissance d'un litige relatif au transport multimodal international.

SIXIEME PARTIE. DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

Article 28Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport multimodal ou dans un document de transport multimodal est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou du document où elle figure. Une clause cédant à l'entrepreneur de transport multimodal le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'entrepreneur de transport multimodal peut, avec l'accord de l'expéditeur, assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Le document de transport multimodal doit contenir une mention selon laquelle le transport multimodal international est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou résultant de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, l'entrepreneur de transport multimodal est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, l'entrepreneur de transport multimodal est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit pour exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

Article 29Avaries communes

1. Aucune des dispositions de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport multimodal ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes, au cas et dans la mesure où elles sont applicables.

2. A l'exception de l'article 25, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour pertes ou dommages subis par les marchandises doivent déterminer aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si l'entrepreneur de transport multimodal est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 30

Autres conventions

1. La présente Convention ne modifie aucunement les droits ou obligations prévus dans la Convention internationale de Bruxelles pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 25 août 1924; dans la Convention internationale de Bruxelles sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 10 octobre 1957; dans la Convention de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, du 19 novembre 1976; et dans la Convention de Genève relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CIN), du 1er mars 1973, y compris les amendements à ces conventions, ou dans les dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux de navigation intérieure.

2. Les dispositions des articles 26 et 27 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires de toute autre convention internationale se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe ne porte pas atteinte à l'application du paragraphe 3 de l'article 27 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

- a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou des amendements y relatifs; ou
- b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Le transport de marchandises comme, par exemple, le transport de marchandises effectué conformément à l'article 2 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, ou à l'article 2 de la Convention de Berne du 7 février 1970, concernant le transport de marchandises par chemins de fer, n'est pas considéré, pour les Etats parties aux conventions régissant ces formes de transport, comme un transport multimodal international au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la présente Convention, dans la mesure où lesdits Etats sont tenus d'appliquer les dispositions de ces conventions à ces formes de transport de marchandises.

Article 31

Unité de compte ou unité monétaire et conversion

1. L'unité de compte visée à l'article 18 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 16 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur son territoire sont fixées comme suit : en ce qui concerne les limites prévues au paragraphe 1 de l'article 18, à 13 750 unités monétaires par colis ou autre unité de chargement ou à 41,25 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises, et en ce qui concerne la limite prévue au paragraphe 3 de l'article 18, à 124 unités monétaires.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale du montant indiqué au paragraphe 2 du présent article s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 18.

5. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les Etats contractants doivent communiquer au dépositaire la méthode de calcul visée à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion visée au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIEME PARTIE. QUESTIONS DOUANIERES

Article 32 †Transit douanier

1. Les Etats contractants autorisent l'emploi de la procédure du transit douanier pour le transport multimodal international.
2. Sous réserve des dispositions des lois ou règlements nationaux et des accords internationaux, le transit douanier des marchandises en transport multimodal international s'effectue conformément aux règles et principes figurant dans les articles I à VI de l'Annexe à la présente Convention.
3. En adoptant des lois ou règlements concernant les procédures du transit douanier pour le transport multimodal de marchandises, les Etats contractants devraient prendre en considération les articles I à VI de l'Annexe à la présente Convention.

HUITIEME PARTIE. CLAUSES FINALES

Article 33Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 34Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Tous les Etats sont admis à devenir Parties à la présente Convention par :
 - a) Signature, sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - b) Signature, sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - c) Adhésion.
2. La présente Convention restera ouverte à la signature du 1er septembre 1980 au 31 août 1981 inclus, au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York.
3. Après le 31 août 1981, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion doivent être déposés auprès du dépositaire.
5. Les organisations d'intégration économique régionale constituées par des Etats souverains membres de la CNUCED et ayant compétence pour négocier, conclure et appliquer des accords internationaux dans des domaines spécifiques visés par la présente Convention sont également admises à devenir Parties à la présente Convention, conformément aux dispositions des paragraphes 1 à 4 du présent article, assumant ainsi à l'égard des autres Parties à la présente Convention les droits et obligations découlant de la présente Convention dans les domaines spécifiques mentionnés ci-dessus.

Article 35Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 36

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après que les gouvernements de 30 Etats l'aurent signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire.
2. Pour chaque Etat qui ratifie la présente Convention, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur énoncées au paragraphe 1 du présent article ont été remplies, la Convention entrera en vigueur douze mois après le dépôt, par cet Etat, de l'instrument approprié.

Article 37

Date d'entrée en vigueur

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport multimodal qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 38

Droits et obligations au titre de conventions existantes

Si, conformément à l'article 26 ou 27, une procédure judiciaire ou arbitrale est engagée dans un Etat contractant pour une affaire concernant un transport multimodal international qui relève de la présente Convention et qui s'effectue entre deux Etats dont un seulement est un Etat contractant, et si les deux Etats sont, au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention, également liés par une autre convention internationale, le tribunal ou le tribunal arbitral peut, conformément aux obligations découlant de cette autre convention, donner effet à ses dispositions.

Article 39

Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, convoquera une conférence des Etats contractants ayant pour objet de la réviser ou de l'amender. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies distribuera à tous les Etats contractants les textes de toutes propositions d'amendement trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

2. Toute décision de la conférence de révision, y compris toute décision d'amendement, sera prise à la majorité des deux tiers des Etats présents et votants. Les amendements adoptés par la conférence seront communiqués par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.
3. Sous réserve du paragraphe 4 ci-après, tout amendement adopté par la conférence entrera en vigueur, uniquement pour les Etats contractants qui l'ont accepté, le premier jour du mois suivant l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. Pour tout Etat qui accepte un amendement après son acceptation par les deux tiers des Etats contractants, l'amendement entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'année écoulée à compter de son acceptation par cet Etat.
4. Tout amendement adopté par la Conférence et modifiant les montants spécifiés à l'article 18 et au paragraphe 2 de l'article 31, ou remplaçant l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 31 par d'autres unités, entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. Les Etats contractants qui auront accepté les montants modifiés ou les unités de substitution les appliqueront dans leurs relations avec tous les Etats contractants.
5. L'acceptation des amendements s'effectuera par dépôt d'un instrument officiel à cet effet auprès du dépositaire.
6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par la Conférence sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 40

Dénonciation

1. Chaque Etat contractant peut dénoncer la présente Convention à tout moment après l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date à laquelle la présente Convention est entrée en vigueur, en adressant à cet effet une notification écrite au dépositaire.

2. Cette dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont apposé leurs signatures ci-dessous aux dates indiquées.

FAIT à Genève, le 24 mai 1980, en un seul original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

Certifié comme texte faisant foi

Carmen Sramek
Secrétaire de la Conférence des Nations Unies
pour l'élaboration d'une convention sur le
transport multimodal international

AnnexeDISPOSITIONS CONCERNANT LES QUESTIONS DOUANIERES
RELATIVES AU TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL DE MARCHANDISESArticle I

Aux fins de la présente Convention :

Par "régime de transit douanier", il faut entendre le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre bureau de douane.

Par "bureau de douane de destination", il faut entendre tout bureau de douane où prend fin une opération de transit douanier.

Par "droits et taxes d'import/export", il faut entendre les droits de douane et tous autres droits, taxes et redevances ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation/exportation ou à l'occasion de l'importation/exportation des marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus.

Par "document de transit douanier", il faut entendre un formulaire dans lequel sont consignés les données et les renseignements requis pour l'opération de transit douanier.

Article II

1. Sous réserve des dispositions de la législation, de la réglementation et des conventions internationales en vigueur sur leur territoire, les Etats contractants accordent la liberté de transit aux marchandises en transport multimodal international.

2. Sous réserve que les conditions stipulées dans le régime de transit douanier appliqué à l'opération de transit soient remplies à la satisfaction des autorités douanières, les marchandises en transport multimodal international :

- a) ne sont pas, en règle générale, sujettes à l'inspection par la douane au cours du trajet sauf dans la mesure jugée nécessaire pour assurer le respect des règles et règlements que la douane est tenue de faire appliquer. Il en découle que les autorités douanières se limitent au contrôle des scellements douaniers et aux autres mesures de garantie aux points d'entrée et de sortie;

- b) sans préjudice de l'application de la législation et de la réglementation relatives à la sécurité publique ou nationale, à la moralité publique ou à la santé publique, ne sont sujettes à aucune formalité ou exigence douanière autre que celles du régime de transit douanier appliqué à l'opération de transit.

Article III

Afin de faciliter le transit des marchandises, chaque Etat contractant doit :

- a) s'il s'agit du pays d'expédition, prendre, autant que possible, toutes les mesures voulues pour que les renseignements exigés pour les opérations de transit ultérieures soient complets et exacts;
- b) s'il s'agit du pays de destination :
- i) prendre toutes les mesures nécessaires pour que les marchandises en transit douanier soient dédouanées, en règle générale, au bureau de douane de destination des marchandises,
- ii) s'efforcer de procéder au dédouanement des marchandises en un lieu aussi proche que possible du lieu de destination finale des marchandises, à moins que la législation et la réglementation nationales n'en disposent autrement.

Article IV

1. Sous réserve que les conditions prescrites dans le régime de transit douanier soient remplies à la satisfaction des autorités douanières, les marchandises en transport multimodal international ne sont pas assujetties au paiement des droits et taxes d'import/export ou à leur consignation dans les pays de transit.

2. Les dispositions du paragraphe précédent ne font pas obstacle à :

- a) la perception de redevances et impositions en vertu des réglementations nationales pour des raisons de sécurité publique ou de santé publique;
- b) la perception de redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus, à condition que celles-ci soient exigées dans des conditions d'égalité.

Article V

1. Quand une garantie financière de l'opération de transit douanier est exigée, elle doit être constituée conformément à la législation et à la réglementation nationales ainsi qu'aux conventions internationales de façon satisfaisante pour les autorités douanières du pays de transit intéressé.
2. En vue de faciliter le transit douanier, le système de garantie douanière doit être simple, efficace, d'un coût modéré et couvrir le montant des droits et taxes d'import/export exigibles, ainsi que le montant des amendes éventuelles dans les pays où celles-ci sont couvertes par des garanties.

Article VI

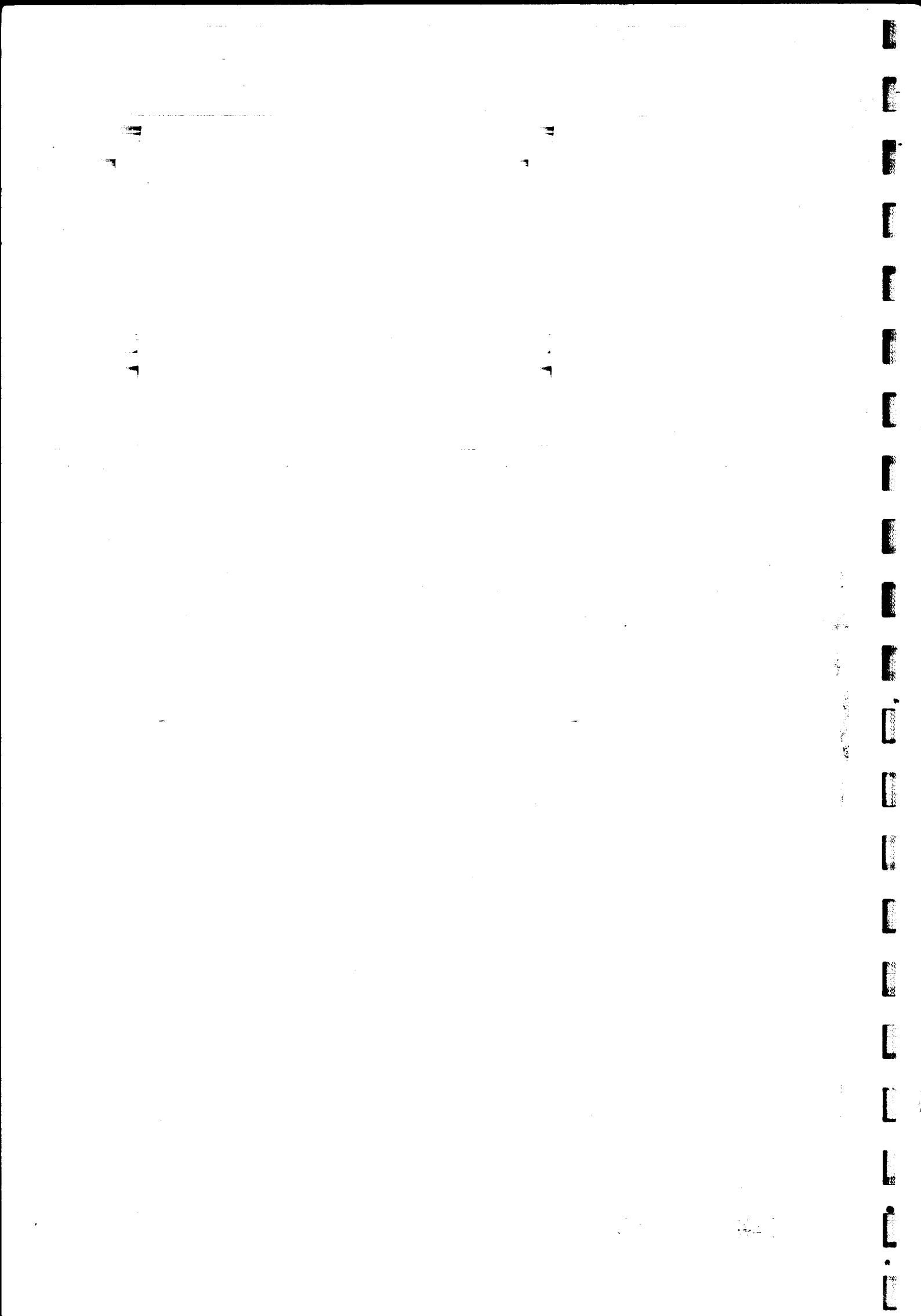
1. Sans préjudice de tous autres documents qui seraient exigés en vertu d'une convention internationale ou de la législation et de la réglementation nationales, les autorités douanières des pays de transit acceptent le document de transport multimodal comme partie descriptive du document de transit douanier.
2. En vue de faciliter le transit douanier, les documents de transit douanier sont alignés, autant que possible, sur le document reproduit ci-après.

DECLARATION DE MARCHANDISES (TRANSIT DOUANIER)

Expéditeur (nom et adresse)		Bureau de départ	Date
			No
Destinataire (nom et adresse postale)		Déclarant (nom et adresse)	
Adresse de livraison		Pays de provenance	Pays de destination
Lieu de chargement	Quai, entrepôt, etc.	Documents joints	Usage officiel
Via	Mode et moyen de transport		
Bureau de destination		Scellés, etc. apposés par la douane le déclarant	

No	Cont	Unité de transport (type, No d'identification); Marques et Nos des colis ou objets	Nombre et nature des colis; designation des marchandises	No de classement	Poids brut, kg
Nombre total de colis			Poids brut total, kg.		

(Réglementation nationale)	(Renseignements concernant la garantie)
	Je soussigné, déclare que les indications figurant dans la présente déclaration sont exactes et véridiques, et accepte la responsabilité de l'accomplissement des obligations encourues au titre de la présente opération de transit douanier conformément aux conditions prescrites par les autorités compétentes.
	Lieu, date et signature du déclarant



0039



Règles CNUCED/CCI applicables
aux Documents de Transport Multimodal

INFORMATION SUR LA FACILITATION DU COMMERCE

Adoption des Règles CNUCED/CCI applicables
aux documents de transport multimodal

1. A sa séance du 11 juin 1991, le Conseil de la Chambre de commerce international (CCI) a approuvé les nouvelles règles concernant les documents de transport multimodal, élaborées en coopération avec le secrétariat de la CNUCED. Les nouvelles Règles, qui seront dénommées "Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal" remplaceront les Règles uniformes pour un document de transport combiné de la CCI (1975). Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention sur le transport multimodal, ces nouvelles règles s'appuient sur les systèmes de responsabilité en vigueur et retiennent expressément les exonérations de faute de navigation et d'incendie inscrites dans les Règles de La Haye
2. Le document ci-joint est reproduit par le secrétariat tel qu'il lui est parvenu.

REGLES CNUCED/CCI APPLICABLES
AUX DOCUMENTS DE TRANSPORT MULTIMODAL

INTRODUCTION

1. Les Règles uniformes pour un document de transport combiné de la CCI (publication CCI No.298), établies à partir des "Règles de Tokyo" du Comité maritime international (CMI) et du projet de Convention sur le transport international combiné de marchandises (dit projet TCM) élaboré par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), se sont imposées dans le monde entier et ont été incorporées dans plusieurs documents de transport type largement utilisés tels que le connaissement de transport combiné de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et le COMBIDOC BIMCO/INSA. En attendant l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international des marchandises de 1980 (la Convention TM), la Commission des transports maritimes de la CNUCED a demandé au secrétariat de la CNUCED d'élaborer, en étroite coopération avec les instances commerciales et les organismes internationaux compétents, des dispositions pour les documents de transport multimodal en s'appuyant sur les Règles de La Haye et celles de La Haye-Visby ainsi que sur les documents existants tels que le FBL et les Règles uniformes de la CCI. Le secrétariat de la CNUCED s'est donc mis en rapport avec les instances commerciales et un Groupe de travail mixte CNUCED/CCI a été créé pour élaborer un nouvel ensemble de règles.

2. Les Règles sont diffusées dans les milieux du commerce international en vue d'une application généralisée et, comme elles sont entièrement compatibles avec la dernière version des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU) de la CCI, qui sera publiée très prochainement, elles seront acceptables pour la communauté bancaire internationale. Toutefois, elles ne portent que sur une partie du contenu habituel d'un contrat de transport multimodal. Ainsi, un entrepreneur de transport multimodal (ETM) désireux de s'en inspirer pour établir son propre contrat de transport multimodal devra y ajouter, pour ses besoins propres, d'autres clauses portant sur des points tels que l'arrimage facultatif, l'itinéraire, le fret et les coûts, les privilèges, la responsabilité partagée en cas d'abordage, les avaries communes, la compétence et la loi applicable. Il pourra, bien entendu, faire de même pour les questions auxquelles s'appliquent les Règles, mais uniquement à condition qu'il n'y ait pas de contradiction entre celles-ci et les clauses additionnelles.

EXPLICATION DES REGLES

Règle 1 - Applicabilité

Les Règles ne sont pas applicables lorsqu'elles ne sont pas invoquées. Il est possible de les invoquer même pour le trafic de port à port ou lorsqu'on prévoit un transport unimodal.

Les parties ayant invoqué les Règles, et les ayant de ce fait incorporées dans leur contrat, doivent éviter d'y insérer des dispositions dérogatoires qui seraient par conséquent contradictoires. La Règle 1.2 stipule qu'en invoquant les Règles, les parties reconnaissent que celles-ci remplacent et annulent toutes dispositions contraires.

Règle 2 - Définitions

On a jugé qu'il n'y avait pas lieu d'inclure dans les définitions celle de "transport multimodal" et qu'il fallait plutôt insister sur le "contrat de transport multimodal".

On a fait figurer la définition du "transporteur" pour distinguer entre un transporteur qui exécute le transport mais n'est pas l'ETM et l'ETM.

Dans la définition du "document de transport multimodal (document TM)", on distingue les documents négociables et les documents non négociables et on prévoit aussi le cas où le document papier a été remplacé par des messages conçus pour être utilisés dans le cadre d'échanges de données informatisées (messages EDI).

La définition du terme "livraison" ne s'applique qu'à la situation au lieu de destination. Du fait que c'est au chargeur qu'il appartient de remettre les marchandises à transporter et qu'en pratique le problème se pose rarement de savoir quand débute la période de responsabilité du transporteur, il suffit de mentionner le cas où les marchandises sont livrées au destinataire ou à des tiers après le transport.

Règle 3 - Valeur probante des renseignements figurant dans le document de transport multimodal.

En ce qui concerne la responsabilité des renseignements figurant dans le document TM, le terme "tiers" qui est employé à l'article 3.4 des Règles de La Haye-Visby n'a pas été retenu car ce qui est déterminant c'est de savoir si le destinataire a ou non agi en se fondant sur les renseignements et non quelle est sa position ("partie" ou "tiers") vis-à-vis de l'ETM. Le terme "tiers" risque en particulier de prêter à confusion lorsque le vendeur a remis les marchandises au transporteur, et que l'acheteur, en vertu d'un contrat FOB ou FCA, a conclu le contrat de transport. En pareil cas, l'acheteur - même s'il s'est fondé sur les renseignements indiqués dans le document de transport multimodal - ne saurait être considéré comme un "tiers".

Règle 4 - Responsabilités de l'entrepreneur de transport multimodal

La responsabilité de l'ETM couvre toute la période durant laquelle il a la garde des marchandises. La question précise de savoir quand les marchandises sont livrées au lieu de destination est traitée dans la définition du terme "livraison".

Les expressions "dans l'exercice de leurs fonctions" et "pour l'exécution du contrat" sembleraient limiter la responsabilité du fait d'autrui de l'ETM. Il est à noter cependant qu'elles pourraient bien être interprétées de façon différentes selon les juridictions. En particulier, on peut se demander si, en vertu de certaines lois, l'ETM ne serait pas tenu pour responsable d'actes de vol perpétrés par ses employés ou d'autres personnes agissant dans le cadre de l'exécution du contrat.

Les modalités de livraison des marchandises au destinataire ont été clairement établies en fonction du document de transport multimodal utilisé. Il est à noter qu'elles varient selon qu'il s'agit de tel ou tel type de document négociable ou d'un document non négociables. Le cas particulier du remplacement des documents en papier par des messages EDI fait l'objet d'une mention spéciale.

Règle 5 - Responsabilité (obligation de réparer) de l'entrepreneur de transport multimodal

Le paragraphe 2) de l'article IV des Règles de La Haye et de La Haye-Visby contient une longue liste d'exonérations dont le transporteur peut bénéficier. Mises à part les exonérations précises concernant les erreurs de navigation ou d'administration du navire (faute nautique) et les incendies (art. IV 2) a) et b)), les Règles de La Haye-Visby attribuent en pratique la responsabilité de toute faute ou négligence présumée au transporteur. En tout état de cause, les Règles devraient garantir que l'ETM exploitant des navires bénéficieraient des mêmes exonérations que pour un contrat de transport maritime unimodal et qu'un ETM n'exploitant pas de navire aurait la possibilité d'intenter des actions récurives contre le transporteur effectif en se fondant essentiellement sur des Règles compatibles avec celles qui régissent sa propre responsabilité. Pour que ces objectifs soient atteints - sinon dans l'absolu, du moins en pratiques - il faudrait à la fois énoncer le principe de la responsabilité fondé sur la présomption de faute ou de négligence et prévoir expressément les exonérations touchant à la faute de navigation et l'incendie. Il serait bien trop compliqué de reprendre intégralement le principe dit du réseau de responsabilité, qui prend en compte tous les modes de transport. En tout état de cause, les dispositions impératives applicables au transport unimodal remplaceraient et annuleraient les Règles (voir Règle 13).

Du fait que la responsabilité du transporteur est fondée sur le principe de la présomption de faute - et non sur la responsabilité objective du "transporteur commun" - il a été jugé inutile d'alourdir le texte en y faisant figurer toute une liste d'exonérations de responsabilité précises du type de celles qui sont mentionnées dans les Règles de La Haye (art. IV 2) c) à p)). Cela dit, si un entrepreneur choisissait d'indiquer dans son document certaines cas typiques de non-responsabilité tels qu'ils ressortent des Règles

de La Haye, il n'y aurait pas contradiction au sens de la Règle 1.2 sous réserve que le texte de la Règle 5.1 soit maintenu.

Afin que le fondement de la responsabilité soit compatible avec les Règles de La Haye-Visby, une exonération de responsabilité est prévue dans la Règle 5.4 sous la rubrique "Exonérations pour le transport des marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures". Là, il est fait mention des deux exonérations fondamentales pour faute nautique et incendie. Comme dans les Règles de La Haye-Visby, ces deux exonérations sont soumises à une condition absolument impérative à savoir que, lorsque les pertes ou dommages résultent de l'état d'innavigabilité du navire, l'ETM doit pouvoir apporter la preuve qu'une diligence raisonnable a été exercée au début du voyage pour mettre le navire en état de navigabilité. Les mots "le fait ou la faute du transporteur" sous-entendent que l'ETM ne sera tenu pour responsable que des actes ou omissions commis au niveau de la direction de son entreprise. Toutefois, il en irait de même dans la plupart des juridictions en vertu des principes généraux du droit qui rendraient caduques des dispositions contractuelles exonérant une partie de sa responsabilité en cas de pertes ou de dommages imputables à une faute intentionnelle ou une faute personnelle lourde. Le fondement de la responsabilité énoncé dans l'article 5.1 des Règles de Hambourg et dans l'article 16 de la Convention sur le transport multimodal a été utilisé pour établir le principe général d'une responsabilité pour présomption de faute ou de négligence.

Pour ce qui de la responsabilité en cas de retard, il est à noter qu'elle n'est pas expressément mentionnée dans les Règles de la Haye-Visby et que, dans diverses juridictions, des incertitudes subsistent sur le point de savoir si ces Règles visent cette responsabilité. A la Règle 5.1, il est stipulé que l'ETM doit être dégagé de toute responsabilité en cas de préjudices consécutifs à un retard à moins que l'expéditeur n'ait opté pour un délai de livraison garanti dans une déclaration acceptée par l'ETM. Le problème d'une éventuelle incompatibilité avec la loi impérative est traité à la Règle 13 qui contient une disposition générale à ce sujet.

L'article 5.3 des Règles de Hambourg et l'article 16.3 de la Convention sur le transport multimodal contiennent des dispositions visant à "convertir" un retard en un droit pour le réclamer de considérer les marchandises comme perdues. Le délai a été fixé à 90 jours dans la Convention sur le transport multimodal et à 60 jours seulement dans les Règles de Hambourg. Le délai plus long de 90 jours a été retenu pour éviter que la conversion ne soit effectuée en vertu d'un contrat de transport multimodal avant d'avoir pu l'être au titre d'un contrat de transport unimodal. Il sera ainsi plus facile pour l'ETM d'intenter des actions récursoires contre ses sous-traitants. Il est à noter que la conversion n'intervient que s'il n'est pas prouvé qu'en fait les marchandises ne sont pas perdues.

Les dispositions de la Règle 5.5 régissant le calcul de l'indemnité correspondent au principe fondamental des conventions internationales et des législations nationales portant sur cette question. La méthode de calcul des indemnités partielles n'a pas été évoquée. Chaque ETM peut choisir de régler cette question en ajoutant des

dispositions à son document de transport multimodal.

Règle 6 - Limitation de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal

La Règle 6 est fondée sur les dispositions des Règles de La Haye - Visby concernant la limitation de responsabilité, notamment la clause dite du "conteneur" en vertu de laquelle l'auteur de la réclamation peut utiliser les unités transportées à l'intérieur du conteneur pour le calcul de la limitation de responsabilité à condition que ces unités aient été mentionnées dans le document de transport. Les Règles étant censées s'appliquer aussi au transport multimodal lorsqu'il n'y a pas de transport par mer, c'est la limite de responsabilité de 8,33 DTS par kilogramme fixée dans la CMR qui, en l'occurrence, a été adoptée. Il y a lieu de souligner que cette disposition ne sert pas seulement à relever la limitation par kilogramme mais également à atténuer les effets que pourrait produire la clause du "conteneur". Dans un certain nombre de branches du commerce, le poids moyen des unités de chargement des conteneurs est fixé à 50 kg environ et, en appliquant la clause du "conteneur", on arrive à 100 DTS si la somme limite est fixée à 2 DTS et à 460 DTS si elle est de 8,33 DTS. Ces chiffres sont à comparer avec celui prévu dans les Règles de La Haye - Visby, qui est de 666,67 DTS.

Il faut souligner que la Règle 6 limite la responsabilité non seulement pour pertes ou dommages subis par les marchandises et pour retard à la livraison, mais également pour les dommages indirects. Les dommages ou pertes matériels peuvent fort bien entraîner divers dommages indirects qui, dans certaines juridictions, ne peuvent être exclus en vertu de principes visant à limiter l'engagement de la partie responsable et il y a donc lieu de fixer une limite monétaire pour ce type de responsabilité. Comme on l'a dit, la double limitation par unité et par kilogramme prévue dans les Règles de La Haye - Visby s'applique avec la clause du "conteneur" en vertu de laquelle les unités se trouvant à l'intérieur du conteneur peuvent être utilisées pour le calcul de la limitation lorsqu'elles ont été mentionnées dans le document de transport. De même, c'est la limite supérieure de 8,33 DTS par kilogramme qui est appliquée lorsque le transport multimodal ne comporte pas de transport par mer. Toutefois, une autre limite monétaire peut être appliquée lorsqu'il est établi que la perte ou le dommage s'est produit sur un tronçon déterminé du transport pour lequel c'est cette autre limite qui est fixée par une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative. Il s'agit là d'un moyen de garantir que les deux parties se verront appliquer la limite (supérieure ou inférieure) de responsabilité qui leur aurait été appliquée si elles avaient conclu un contrat de transport pour le tronçon en question.

La responsabilité pour retard à la livraison ou dommages indirects est limitée à un montant ne dépassant pas l'équivalent du fret payable en vertu du contrat de transport multimodal. Comme il ne saurait être question pour l'ayant droit d'obtenir cette limitation fondée sur le fret en plus de la limitation par unité et par kilogramme, la Règle 6.0 prévoit un cumul des réparations afin que celles-ci ne puissent pas dépasser le plafond qui serait applicable en cas de perte totale des marchandises.

Règle 7 - Déchéance du droit de l'entrepreneur de transport multimodal de limiter la responsabilité

Les dispositions de la Règle 7 relative à la déchéance du droit de limiter la responsabilité garantissent que ce droit est préservé lorsque le comportement blâmable ne se situe pas au niveau de la direction de l'entreprise mais qu'il est uniquement le fait de préposés ou mandataires de l'ETM. C'est pourquoi le terme "lui-même" a été inséré après les termes "acte ou omission". Ainsi, une distinction est faite entre le comportement personnel de l'ETM et celui d'autres personnes, et le premier ne perd pas son droit de limiter la responsabilité lorsqu'il n'est responsable que d'actes ou omissions qui sont le fait d'autrui.

Règle 8 - Responsabilité de l'expéditeur

Cette Règle impute la responsabilité à l'expéditeur en vertu du principe selon lequel il est réputé avoir garanti à l'ETM l'exactitude de tous les renseignements fournis sur les marchandises et en particulier sur leur caractère dangereux. L'expéditeur est tenu d'indemniser l'ETM pour tout préjudice imputable aux renseignements communiqués à ce sujet non seulement quand ces renseignements sont inexacts mais aussi quand ils sont incomplets. L'expéditeur demeure responsable même si, en vertu du contrat de transport multimodal, il a cédé ses droits à une autre personne en transférant le document. Le fait de pouvoir engager une procédure contre l'expéditeur n'empêche en aucune façon l'ETM de tenir aussi d'autres personnes pour responsables, par exemple en vertu du principe selon lequel toute personne qui remet à l'ETM des marchandises de caractère dangereux en vertu de la loi applicable s'expose à une action en responsabilité délictuelle.

Règle 9 - Avis de perte ou de dommage subi par les marchandises

En ce qui concerne l'avis de perte ou de dommage subi par les marchandises, on distingue entre la perte ou le dommage apparent et la perte ou le dommage non apparent. Dans le premier cas, l'avis doit être donné par écrit à l'ETM lorsque les marchandises sont remises au destinataire. Dans le second, l'avis doit être donné dans les six jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire. En cas de retard, l'ETM aura fourni un commencement de preuve attestant qu'il est présumé qu'aucune perte ou aucun dommage n'est survenu, sauf preuve contraire à établir par l'auteur de la réclamation. La Règle ne prévoit pas la possibilité pour l'ETM d'intenter une action contre l'expéditeur et ne fixe donc pas de délai pour cette action.

Règle 10- Prescription

Le délai de prescription a été fixé à neuf mois. Il est d'un an dans les Règles de La Haye-Visby et de deux ans dans la Convention sur le transport multimodal. On a été amené à choisir le délai de neuf mois afin de garantir que l'ETM aura des possibilités raisonnables d'intenter une action récursoire contre le transporteur effectif. En l'absence de toute disposition juridique protégeant les dites possibilités de recours de l'ETM, il faut

choisir une période plus courte que celle qui s'applique au transporteur effectif en vertu de la loi impérative.

Règle 11- Applicabilité des règles aux actions en responsabilité délictuelle

L'ETM a également besoin d'être protégé contre les réclamations lorsque celles-ci ont trait à l'exécution du contrat, mais que l'auteur de la réclamation cherche à se soustraire aux Règles en invoquant une faute non contractuelle. La Règle ne joue pas lorsqu'il n'y a pas de relation contractuelle entre l'entrepreneur de transport multimodal et le réclamant. En revanche, elle offre une importante protection au premier contre la possibilité pour la personne qui a accepté d'être liée par les Règles de se soustraire à celles-ci.

Règle 12- Applicabilité des règles aux préposés et aux mandataires de l'entrepreneur de transport multimodal ou à d'autres personnes travaillant pour son compte.

Cette Règle vise à protéger les préposés et mandataires de l'ETM ou d'autres personnes travaillant pour son compte, c'est-à-dire indirectement l'ETM lui-même, en stipulant que la protection dont il bénéficie s'étend également à "tout préposé, mandataire ou autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat". En pareil cas, d'ailleurs, le fait que les réclamations soient fondées sur une responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité délictuelle importe peu. Cette Règle est de même nature que la clause dite Himalaya qui figure habituellement sur les connaissements et d'autres documents de transport. Il est à noter que les Règles de la Haye-Visby offrent la même protection au transporteur, même si elles ne contiennent pas de clause équivalente. Mais il n'est pas certain, du moins dans certaines juridictions, que la protection s'étende aux "entrepreneurs indépendants", qu'il faut distinguer des "préposés ou mandataires". Or, il est particulièrement important que la protection offerte dans le cadre d'un contrat de transport multimodal ne soit pas limitée aux "préposés ou mandataires", car il est fréquent que l'entrepreneur de transport multimodal fasse appel à plusieurs soustraitants pour l'exécution du contrat. Dans le droit anglo-américain, il risque d'être difficile de donner effet à cette Règle particulière compte tenu des problèmes rencontrés à obtenir la protection de tiers dans le cadre d'arrangements contractuels. Pour obtenir la protection souhaitée lorsque c'est la loi anglaise ou américaine qui s'applique au transport considéré, il faudra peut-être recourir à des techniques particulières et, par exemple, stipuler que si l'ETM convient avec l'expéditeur d'appliquer la Règle 12, il le fait en tant qu'agent ou mandataire des autres personnes intéressées.

Règle 13- Loi impérative

Cette Règle ne figure que pour mémoire. Les dispositions impératives des conventions internationales ou des lois nationales susceptibles de s'appliquer aux contrats de transport multimodal remplacent et annulent les Règles. On pourrait faire valoir que le contrat de transport multimodal est un contrat à part et qu'il ne peut donc y avoir d'infraction à la loi impérative applicable au transport unimodal. Mais on peut considérer

que le fait pour un transporteur unimodal de se "transformer" en ETM pour se soustraire à la loi impérative est inacceptable et que dans ce cas, celle-ci primerait certaines dispositions des Règles. Ces dispositions, et elles seules, deviendraient alors inopérantes.

REGLES DE LA CNUCED/CCI APPLICABLES
AUX DOCUMENTS DE TRANSPORT MULTIMODAL
(Seul le texte original en Anglais est authentique)

1. Applicabilité

1.1. Les présentes Règles sont applicables lorsqu'on les incorpore, de quelque manière que ce soit, par écrit, oralement ou autrement, dans un contrat de transport, en invoquant les "Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal", qu'il s'agisse d'un contrat de transport unimodal ou multimodal impliquant un ou plusieurs modes de transport et qu'un document ait été émis ou non.

1.2. Chaque fois que ces Règles sont invoquées, les parties conviennent qu'elles remplacent et annulent toutes clauses additionnelles du contrat de transport multimodal qui leur sont contraires, excepté dans la mesure où elles augmentent la responsabilité ou les obligations de l'entrepreneur de transport multimodal.

2. Définitions

2.1. Contrat de transport multimodal désigne un contrat unique pour le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents.

2.2. Entrepreneur de transport multimodal (ETM) désigne toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal et assume la responsabilité de son exécution en tant que transporteur.

2.3. Transporteur désigne la personne qui exécute elle-même ou s'engage à exécuter le transport ou partie de celui-ci, qu'il s'agisse ou non de l'entrepreneur de transport multimodal.

2.4. Expéditeur désigne la personne qui conclut le contrat de transport multimodal avec l'entrepreneur de transport multimodal.

2.5. Destinataire désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises livrées par l'entrepreneur de transport multimodal.

2.6. Document de transport multimodal (document TM) désigne un document qui fait foi d'un contrat de transport multimodal et qui peut être remplacé par des messages conçus pour être utilisés dans le cadre d'échanges de données informatiques (messages (EDI) pour autant que le droit applicable l'autorise; le document TM peut être:

- a) émis sous forme négociable, ou
- b) émis sous forme non négociable et désigner nommément un destinataire.

2.7. Preise en charge signifie que les marchandises ont été remises à l'entrepreneur de

transport multimodal, qui les a acceptées en vue du transport.

2.8. Livraison signifie

- a) la remise des marchandises au destinataires, ou
- b) la mise des marchandises à la disposition du destinataire conformément au contrat de transport multimodal ou à la loi ou aux usages du commerce considéré applicables au lieu de livraison, ou
- c) la remise des marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément à la loi ou aux règlements applicables au lieu de livraison.

2.9. Droit de tirage spécial (DTS) désigne l'unité de compte telle que la définit le Fonds monétaire international.

2.10. Marchandises désigne tous biens transporté, y compris les animaux vivants ainsi que les conteneurs, palettes et tout conditionnement ou emballage similaire non fournis par l'ETM, que ce transport soit prévu ou effectué en pontée ou en cale.

3. Valeur probante des renseignements figurant dans le document de transport multimodal

Les renseignements figurant dans le document TM font foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par l'ETM, des marchandises telles qu'elles sont décrites par lesdits renseignements à moins qu'une indication contraire telle que "pesé, rempli et compté par le chargeur", "conteneur rempli par le chargeur" ou tout autre expression similaire, ne figure dans le texte imprimé ou n'ait été ajouté sur le document. La preuve contraire n'est pas recevable lorsque le document TM a été transféré ou que le message EDI équivalent a été transmis et réceptionné par le destinataire qui, de bonne foi, a agi en se fondant sur ce document ou sur ce message.

4. Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal

4.1. Durée de la responsabilité

Dans les présentes Règles, la responsabilité de l'ETM en ce qui concerne les marchandises couvre la période allant du moment où il a pris en charge les marchandises jusqu'au moment de leur livraison.

4.2. Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses préposés, ses mandataires et autres personnes

L'entrepreneur de transport multimodal est responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans

l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat.

4.3. Livraison des marchandises au destinataire

L'ETM s'engage à exécuter ou à faire exécuter tous les actes nécessaires pour garantir la livraison des marchandises:

- a) lorsque le document TM a été émis sous forme négociable "au porteur", à la personne qui remet un original du document, ou
- b) lorsque le document TM a été émis sous forme négociable "à ordre", à la personne qui remet un original du document dûment endossé; ou
- c) lorsque le document a été émis sous forme négociable à l'ordre d'une personne nommément désignée, à ladite personne sur production de la preuve de son identité et contre remise d'un document original; si le document a été transféré "à ordre" ou en blanc, les dispositions de l'alinéa b) ci-dessus sont applicables, ou
- d) lorsque le document TM a été émis sous forme non négociable, à la personne désignée comme destinataire dans le document sur production de la preuve de son identité, ou
- e) lorsqu'aucun document n'a été émis, à la personne désignée conformément aux instructions données par l'expéditeur ou par une personne qui a acquis le droit de l'expéditeur ou du destinataire, en vertu du contrat de transport multimodal, de donner de telles instructions.

5. Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal

5.1 Fondement de la responsabilité

Sous réserve des exonérations énumérées à la Règle 5.4 et à la Règle 6, l'ETM est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de la Règle 4.1. à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute ou négligence de sa part ou de celle de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne visée à la Règle 4 n'a causé la perte, le dommage ou le retard à la livraison ou n'y a contribué. Toutefois, l'ETM ne sera pas tenu pour responsable des pertes imputables à un retard à la livraison, à moins que l'expéditeur n'ait fait une déclaration d'intérêt pour une livraison à date fixée ou dans un délai pré-établi et que l'ETM l'ait acceptée.

5.2 Retard à la livraison

Il y a retard à la livraison quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date convenue ou, à défaut de date convenue, dans le délai qu'il serait raisonnable d'allouer à un ETM diligent, compte tenu des circonstances de fait.

5.3 Conversion du retard en pertes définitives

Si les marchandises n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs qui suivent la date de livraison fixée comme il est prescrit à la Règle 5.2, l'ayant droit peut, en l'absence de preuve contraire, les considérer comme perdues.

5.4 Exonérations pour le transport par mer ou par voie d'eau intérieure

Nonobstant les dispositions de la Règle 5.1, l'ETM n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison dans le cas de marchandises transportées par mer ou par voies d'eau intérieures lorsque ces pertes, dommages ou retards survenus au cours dudit transport résultent :

- a) d'un acte, d'une négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire,
- b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur,

toujours sous réserve, toutefois, que pour toute perte ou tout dommage résultant de l'innavigabilité du navire, l'ETM puisse apporter la preuve qu'il a fait raisonnablement diligence pour mettre le navire en état de navigabilité au début du voyage.

5.5. Calcul de l'indemnité

5.5.1. L'indemnité pour perte ou dommage subi par les marchandises est calculée d'après leur valeur au lieu et au jour de la livraison au destinataire, ou bien au lieu et au jour où, conformément au contrat de transport multimodal, elles auraient dû être livrées.

5.5.2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse, ou à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un ou de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

6. Limitation de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal

6.1. A moins que l'expéditeur n'ait déclaré la nature et la valeur des marchandises avant leur prise en charge par l'ETM et n'ait fait figurer ces renseignements dans le document TM, l'ETM n'est ni ne devient en aucun cas responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises pour une somme supérieure à l'équivalent de 666,67 DTS par colis

ou unité ou à 2 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

6.2 Quand un conteneur, une palette ou tout engin similaire contient plus d'un colis ou d'une unité, tout colis ou autre unité de chargement énuméré dans le document TM comme contenu dans cet engin est considéré comme un colis ou une unité de chargement. En dehors du cas ci-dessus, cet engin est considéré comme colis ou unité de chargement.

6.3 Nonobstant les dispositions susmentionnées, si le transport multimodal ne comporte pas, aux termes du contrat, un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'ETM est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

6.4 Quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal pour lequel une Convention internationale applicable ou une loi nationale impérative aurait fixé une autre limite de responsabilité si un contrat de transport distinct avait été conclu pour ledit tronçon déterminé du transport, la limite de la responsabilité de l'ETM pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.

6.5. Si l'ETM est responsable du préjudice résultant du retard à la livraison ou des pertes ou dommages indirects autres que les pertes ou dommages subis par les marchandises, sa responsabilité est limitée à une somme n'excédant pas l'équivalent du fret payable pour le transport multimodal en vertu du contrat de transport multimodal.

6.6. Le cumul des réparations dûes par l'ETM ne peut dépasser les limites qui seraient applicables en cas de perte totale des marchandises.

7. Déchéance du droit de l'entrepreneur de transport multimodal de limiter la responsabilité

L'ETM n'est pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'il a personnellement commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulteraient probablement.

8. Responsabilité de l'expéditeur

8.1. L'expéditeur est réputé avoir garanti à l'ETM, au moment où celui-ci a pris en charge les marchandises, l'exactitude de tous les renseignements concernant la nature générale, les marques, le nombre, le poids, le volume, la quantité et, le cas échéant, le caractère dangereux des dites marchandises tels qu'ils sont fournis par lui ou en son nom pour insertion dans le document TM.

8.2. L'expéditeur est tenu d'indemniser l'ETM de tout préjudice résultant d'inexactitudes ou d'insuffisances dans les renseignements susmentionnés.

8.3. L'expéditeur demeurera responsable même s'il a transféré le document TM.

8.4. Le droit de l'ETM à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur au titre du contrat de transport multimodal.

9. Avis de perte ou de dommage subi par les marchandises

9.1. A moins que le destinataire ne donne par écrit à l'ETM un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage lorsque les marchandises lui sont remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par l'ETM telles qu'elles sont décrites dans le document TM.

9.2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, la même présomption devient applicable si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de six jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.

10. Prescription

Sauf s'il en est expressément convenu autrement, l'ETM est déchargé de toute responsabilité aux termes des présentes Règles à moins qu'une action ne soit engagée dans les neuf mois qui suivent la livraison des marchandises ou la date à laquelle les marchandises auraient dû être livrées, ou la date à laquelle, selon la Règle 5.3, le défaut de livraison donne au destinataire le droit de considérer les marchandises comme perdues.

11. Applicabilité des règles aux actions en responsabilité délictuelle

Les présentes Règles sont applicables à toute action contre l'ETM concernant l'exécution du contrat de transport multimodal, que cette action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité délictuelle.

12. Applicabilité des règles aux préposés et aux mandataires de l'entrepreneur de transport multimodal ou à d'autres personnes travaillant pour son compte

Les présentes Règles sont applicables à toute action concernant l'exécution du contrat de transport multimodal intenté contre un préposé ou un mandataire de l'ETM ou contre toute autre personne aux services de laquelle il a recouru pour l'exécution du contrat de transport multimodal, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité délictuelle, et le montant total des réparations dûes par l'ETM à ce titre ne peut dépasser les limites fixées à la Règle 6.

13. Loi impérative

Les présentes Règles ne prennent effet que dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions obligatoires des conventions internationales ou de la loi nationale applicable au contrat de transport multimodal.



FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Consensus adopté par la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer

Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale la charge de la preuve incombe au transporteur, mais que, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle.

0057

CONVENTION
DES NATIONS UNIES
SUR LE TRANSPORT
DE MARCHANDISES
PAR MER, 1978

(RÈGLES DE HAMBOURG)

01
05
10x

Article 33. - Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.
2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des Etats contractants.
3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.
4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.
5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les Etats contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.
6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 34. - Dénonciation

1. Tout Etat contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.
2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	1
PREMIÈRE PARTIE. DISPOSITIONS GÉNÉRALES	1
Article premier. Définitions	1
Article 2. Champ d'application	2
Article 3. Interprétation de la Convention	3
DEUXIÈME PARTIE. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR	3
Article 4. Durée de la responsabilité	3
Article 5. Fondement de la responsabilité	4
Article 6. Limites de la responsabilité	5
Article 7. Recours judiciaires	6
Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité	6
Article 9. Marchandises en pontée	7
Article 10. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué	7
Article 11. Transport par transporteurs successifs	8
TROISIÈME PARTIE. RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR	9
Article 12. Règle générale	9
Article 13. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses	9
QUATRIÈME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT	10
Article 14. Emission du connaissement	10
Article 15. Contenu du connaissement	10
Article 16. Connaissement : réserves et force probante	11
Article 17. Garanties données par le chargeur	12
Article 18. Documents autres que les connaissements	13

CINQUIÈME PARTIE. DROITS ET ACTIONS	13
Article 19. Avis de perte de dommage ou de retard	13
Article 20. Prescription des actions	14
Article 21. Compétence	15
Article 22. Arbitrage	16
SIXIÈME PARTIE. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES ...	17
Article 23. Clauses contractuelles	17
Article 24. Avaries communes	17
Article 25. Autres conventions	18
Article 26. Unité de compte	19
SEPTIÈME PARTIE. CLAUSES FINALES	20
Article 27. Dépositaire	20
Article 28. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion	20
Article 29. Réserves	20
Article 30. Entrée en vigueur	20
Article 31. Dénonciation d'autres conventions	21
Article 32. Révision et amendements	21
Article 33. Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire	22
Article 34. Dénonciation	22
CONSENSUS ADOPTÉ PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER	23

Article 31. - Dénonciation d'autres conventions

1. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, tout Etat partie à la Convention internationale, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924), notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation produira effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un Etat contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux Etats contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

Article 32. - Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 27. — Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 28. — Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.
2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.
3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29. — Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 30. — Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.
3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978

PRÉAMBULE

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

AVANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer,

ONT DÉCIDÉ de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit :

PREMIÈRE PARTIE. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. — Définitions

Dans la présente Convention :

1. Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.
2. Les termes "transporteur substitué" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.
3. Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.
4. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
5. Le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une

palette ou dans un engin de transport similaire où lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

6. Les termes "contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

7. Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

8. L'expression "par écrit" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2. - Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

- a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- c) L'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
- d) Le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou
- e) Le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

Article 26. - Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à 12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25. - Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. Il n'y a pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

- a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires; ou
- b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Il n'y a pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions de droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un Etat contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affrèteur.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent.

Article 3. - Interprétation de la Convention

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DEUXIEME PARTIE. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. - Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

- a) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :
 - i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
 - ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;
- b) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison :
 - i) En remettant les marchandises au destinataire; ou
 - ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou
 - iii) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 5. - Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable :

i) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;

ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les

SIXIÈME PARTIE. — DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Article 23. - Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause délimitant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'État où la procédure a été engagée.

Article 24. - Avaries communes

1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

Article 22. - Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

- a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :
 - i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou
 - ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou
 - iii) Le port de chargement ou le port de déchargement.
- b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

animau. qui lui ont été donnés par le chargeur et que dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. - Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalente à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a et b du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout 'colis' ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est

contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7. - Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8. - Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une

exercice l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même la signification de l'assignation.

Article 21. - Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

c) Le port de chargement ou le port de déchargement;

d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port au lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire de même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du port au lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après : celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 20. - Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui

omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9. - Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises, pontées que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissance ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissance.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10. - Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11. - Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

connaissance. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.

Article 18. - Documents autres que les connaissances

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissance pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIÈME PARTIE. - DROITS ET ACTIONS

Article 19. - Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

Article 12. — Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13. — Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

3. A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret, comme prévu à l'alinéa k du paragraphe 1 de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 17. — Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au

QUATRIÈME PARTIE. — DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. — Emission du *connaissance*

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un *connaissance*.
2. Le *connaissance* peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un *connaissance* signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.
3. La signature apposée sur le *connaissance* peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le *connaissance* est émis.

Article 15. — Contenu du *connaissance*

1. Le *connaissance* doit contenir, entre autres, les indications suivantes:
 - a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
 - b) L'état apparent des marchandises;
 - c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;
 - d) Le nom du chargeur;
 - e) Le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
 - f) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
 - g) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;
 - h) Le nombre d'exemplaires originaux du *connaissance*, s'il en existe plusieurs;
 - i) Le lieu d'émission du *connaissance*;
 - j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;
 - k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;

- l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;
- m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
- n) La date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et

- o) La ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.
2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un *connaissance* "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un *connaissance* ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un *connaissance* "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un *connaissance* "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un *connaissance* "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un *connaissance* à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

Article 16. — *Connaissance* : réserves et force probante

1. Si le *connaissance* contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le *connaissance* en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un *connaissance* "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le *connaissance* une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.
2. Si le transporteur ou la personne qui émet le *connaissance* en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le *connaissance* que les marchandises étaient en bon état apparent.

CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924
pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement

Art. 1^{er}. — Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer, il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Art. 2. — Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Art. 3. — 1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, conformément au paragraphe 3, a), b) et c).

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnifiera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites ou connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 (§ 3), considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Art. 4. — 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (§ 1^{er}). Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la dili-

gence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) D'un « acte de Dieu »;

e) De faits de guerre;

f) Du fait d'ennemis publics;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) D'une restriction de quarantaine;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) D'émeutes ou de troubles civils;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice procre de la marchandise;

n) D'une insuffisance d'emballage;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de

ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Art. 5. — Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Art. 6. — Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres opérations où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Art. 7. — Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'incérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Art. 8. — Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Art. 9. — Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de conserver en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Art. 10. — Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.

PROTOCOLE DU 23 FEVRIER 1968

portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924

Art. 1er. — 1. A l'article 3, paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter le texte suivant :

« Toutefois la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi. »

2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième alinéa sera supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Sous réserve des dispositions du paragraphe 6 bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. »

3. A l'article 3 il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6 bis libellé comme suit :

« Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a reçu la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation. »

Art. 2. — L'article 4, paragraphe 5, sera supprimé et remplacé par le texte suivant :

a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 millièmes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement, constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur. »

Art. 3. — Entre les articles 4 et 5 de la Convention est inséré un article 4 bis libellé comme suit :

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. »

Art. 4. — L'article 9 de la Convention sera supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires. »

Art. 5. — L'article 10 de la Convention sera supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

a) le connaissement est émis dans un Etat Contractant

ou

b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant

ou

c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus. Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat Contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents. »

Art. 6. — Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Une Partie au présent Protocole ne se verra pas obligée d'appliquer les dispositions du présent Protocole aux connaissements délivrés dans un Etat Partie à la Convention mais n'étant pas Partie au présent Protocole.

Art. 7. — Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 15 de celle-ci ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Art. 8. — Tout différend entre des Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Art. 9. — 1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 du présent Protocole. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Art. 10. — Le présent Protocole sera ouvert à la signature des Etats qui, avant le 23 février 1968, ont ratifié la Convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Art. 11. — 1. Le présent Protocole sera ratifié.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Art. 12. — 1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées des Nations Unies, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.

2. L'adhésion au présent Protocole emporte adhésion à la Convention.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Art. 13. — 1. Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de dix instruments de ratification ou d'adhésion, dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonnes de jauge brute.

2. Pour chaque Etat ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après la date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au § 1 du présent article, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Art. 14. — 1. Chacun des Etats Contractants pourra dénoncer le présent protocole par notification au Gouvernement belge.

2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.

3. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Art. 15. — 1. Tout Etat Contractant pourra, au moment de la signature, de la ratification de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à sa souveraineté ou dont il assure les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole.

Le Protocole sera communiqué aux autres Parties trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.

2. Cette extension s'applique également pour la Convention si celle-ci est elle-même applicable à ces territoires.

3. Tout Etat Contractant qui soumet une déclaration au titre du § 1^{er} du présent article, devra, à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation; elle vaudra également pour la Convention.

Art. 16. — Les Parties Contractantes peuvent mettre le présent Protocole en vigueur sur son territoire en lui donnant force de loi, soit en

modifiant dans leur législation de la sorte les dispositions de cette Convention relatives aux territoires aux termes du présent Protocole.

Art. 17. — Le Gouvernement belge, comme aux Etats sus-mentionnés à la dernière session (1962-1963) de la Commission internationale de Droit maritime, aux Etats qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats liés par la Convention.

1. Les signatures, ratifications et adhésions, ainsi que l'application des articles 10, 11 et 12.

2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 13.

3. Les notifications au sujet de l'application internationale faite en exécution de l'article 15.

4. Les communications reçues en application de l'article 14.

0074
CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

CONFÉRENCE
DE PLÉNIPOTENTIAIRES
DES NATIONS UNIES
SUR UN CODE DE CONDUITE
DES CONFÉRENCES MARITIMES

Tenue à Genève du 12 novembre au 15 décembre 1973 (première partie)
et du 11 mars au 6 avril 1974 (deuxième partie)

Volume II

Acte final (y compris la Convention et les résolutions)
et liste des tonnages requis



NATIONS UNIES

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE DE PLÉNIPOTENTIAIRES DES NATIONS UNIES SUR UN CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES, TENUE À L'OFFICE DES NATIONS UNIES À GENÈVE, DU 12 NOVEMBRE AU 15 DÉCEMBRE 1973 ET DU 11 MARS AU 6 AVRIL 1974

1. L'Assemblée générale des Nations Unies, dans sa résolution 3035 (XXVII), du 19 décembre 1972, a prié le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de convoquer le plus tôt possible en 1973, sous les auspices de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, une conférence de plénipotentiaires afin d'examiner et d'adopter une convention ou autre instrument multilatéral ayant force obligatoire, relatif à un code de conduite des conférences maritimes.

2. La Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes s'est réunie à l'Office des Nations Unies à Genève. La première partie de la Conférence a eu lieu du 12 novembre au 15 décembre 1973 et la deuxième partie, du 11 mars au 6 avril 1974.

3. Ont participé aux deux parties de la Conférence les Gouvernements des 79 Etats ci-après membres de la CNUCED : Algérie, Allemagne (République fédérale d'), Arabie Saoudite, Argentine, Australie, Bangladesh, Belgique, Bolivie, Brésil, Bulgarie, Burundi, Canada, Chili, Chine, Colombie, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Egypte, El Salvador, Emirats arabes unis, Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Gabon, Ghana, Grèce, Guatemala, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Irak, Italie, Jamaïque, Japon, Libéria, Madagascar, Malaisie, Maroc, Mexique, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, République arabe libyenne, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique allemande, République du Viet-Nam, République khmère, République socialiste soviétique d'Ukraine, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Singapour, Soudan, Sri Lanka, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Uruguay, Venezuela, Yémen démocratique, Yougoslavie et autres.

4. Les Gouvernements des quatre Etats ci-après membres de la CNUCED n'ont participé qu'à la première partie de la conférence : Afghanistan, Costa Rica, Ethiopie et Ouganda.

5. Les Gouvernements des neuf Etats ci-après membres de la CNUCED n'ont participé qu'à la deuxième partie de la conférence : Bhoutan, Guinée, Guyane, Iran, Kenya, Koweït, République-Unie de Tanzanie, République-Unie du Cameroun et Tchad.

6. Le Gouvernement de l'Etat ci-après membre de la CNUCED était représenté par un observateur aux deux parties de la Conférence : Autriche.

7. Les Gouvernements des Etats ci-après membres de la CNUCED ont été représentés par des observateurs à la

première partie seulement de la Conférence : Iran et Koweït.

8. La Commission économique pour l'Afrique était représentée à la première partie de la Conférence.

9. Un représentant de l'institution spécialisée ci-après a participé aux deux parties de la Conférence : Fonds monétaire international.

10. Un représentant de l'institution spécialisée ci-après n'a participé qu'à la première partie de la Conférence : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.

11. Les organismes intergouvernementaux ci-après ont participé aux deux parties de la Conférence en qualité d'observateurs : Communauté de l'Afrique orientale, Communauté économique européenne, Organisation de coopération et de développement économiques, Organisation de l'Unité africaine, Organisation des Etats américains et Secrétariat du Commonwealth.

12. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées par des observateurs aux deux parties de la Conférence : Association du transport aérien international, Association internationale des armateurs, Chambre de commerce internationale, Conseil des associations nationales d'armateurs d'Europe et du Japon (ancien Comité des associations nationales d'armateurs d'Europe), Conférence maritime internationale et baltique, Conseils nationaux de chargeurs maritimes d'Europe - en plénière, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés.

13. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées par des observateurs à la deuxième partie seulement de la Conférence : Association de coordination de la manipulation des chargements et Association internationale des ports.

14. La Conférence, à sa première partie, a élu président M. C. P. Srivastava (Inde). M. Srivastava étant devenu secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le 1er janvier 1974, la Conférence, à sa deuxième partie, a décidé qu'il continuerait à présider, en qualité de président indépendant de la Conférence.

15. La Conférence, à sa première partie, a élu les vice-présidents ci-après : M. I. Averin (Union des Républiques socialistes soviétiques), M. B. O. Awokoya (Nigéria), M. G. Breuer (République fédérale d'Allemagne), M. P. Daza Valenzuela (Chili), M. J. de Groot (Pays-Bas), M. S. Kemgukuswa né Nlaza (Zaire), M. G. Negash (Ethiopie), M. R. J. Polaschek (Nouvelle-Zélande), M. M. Reed (Norvège), M. R. E. Reynolds (Canada), M. J. Růžička

(Tchécoslovaquie), M. M. Shanmuganathan (Sri Lanka), M. H. Umar (Indonésie) et M. H. S. Walker (Jamaïque).

16. La Conférence, à sa deuxième partie, a élu M. K. W. McQueen (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) pour remplacer M. M. Reed (Norvège) qui n'assistait pas à la deuxième partie.

17. La Conférence a élu rapporteur M. E. J. Antoun (Etats-Unis d'Amérique).

18. La Conférence a constitué les commissions et comités suivants :

Bureau de la Conférence

Président : le Président de la Conférence

Membres : Le Président, les Vice-Présidents et le Rapporteur de la Conférence ainsi que les Présidents des grands Comités

Premier grand comité

Président : M. D. Popov (Bulgarie)

Vice-Président/Rapporteur : M. H. Ben Salem (Tunisie)

Deuxième grand Comité

Président : M. Y. K. Quartey (Ghana)

Vice-Président/Rapporteur : M. T. Tscherning (Suède)

Troisième grand Comité

Président : M. F. Castillo Nájera (Mexique)

Vice-Président/Rapporteur : M. M. Husain (Pakistan)

Commission de vérification des pouvoirs

Président : M. B. Brum (Uruguay)

Membres : Chine, Etats-Unis d'Amérique, Grèce, Japon, Nicaragua, République-Unie de Tanzanie, Sénégal, Union des Républiques socialistes soviétiques et Uruguay.

19. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies était représenté par le Secrétaire général de la CNUCED, M. M. Pérez Guerrero. Le Directeur de la Division des invisibles du secrétariat de la CNUCED, M. W. R. Malinowski, a exercé les fonctions de directeur chargé de la Conférence, et le Secrétaire du Conseil du commerce et du développement, M. M. T. Adebajo, a exercé les fonctions de secrétaire de la Conférence.

20. La Conférence disposait, pour base de ses travaux, des rapports établis par le Comité préparatoire de la Conférence sur ses première et deuxième sessions (TD/CODE/1 et TD/CODE/2 et Corr.1). A sa deuxième partie, la Conférence disposait en outre de son rapport sur sa première partie (TD/CODE/7).

21. La Conférence était également saisie de trois notes rédigées par le secrétariat de la CNUCED : "Glossaire de termes utilisés dans le projet de code de conduite des conférences maritimes" (TD/CODE/L.2), "Glossaire de termes utilisés dans le texte proposé de code de conduite des conférences maritimes" (TD/CODE/L.3) et "Dispositions transitoires relatives au Code : clauses finales" (TD/CODE/L.4). A sa deuxième partie, la Conférence disposait aussi d'un document du secrétariat de la CNUCED intitulé "Textes proposés pour un code de conduite des conférences maritimes, avec les modifications suggérées par le secrétariat de la CNUCED" (TD/CODE/L.15 et Add.1).

22. Sur la base de ses délibérations, telles qu'elles sont résumées dans les rapports de la Conférence sur sa première et sa deuxième partie (TD/CODE/7 et TD/CODE/10), la Conférence a décidé d'ouvrir à la signature la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, annexée au présent Acte final (annexe I).

23. Les résolutions adoptées par la Conférence sont reproduites dans l'annexe II.

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés ont signé le présent Acte final au nom de leur Etat*.

FAIT à Genève, le six avril mil neuf cent soixante-quatorze, en un seul exemplaire en langue anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. L'original de l'Acte final sera déposé dans les archives du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

Le Président de la Conférence :

C. P. Srivastava

Le Directeur chargé de la Conférence :

W. R. Malinowski

Le Secrétaire de la Conférence :

M. T. Adebajo

* Les Etats dont les représentants ont signé l'Acte final sont les suivants : Algérie, Allemagne (République fédérale d'), Argentine, Australie, Bangladesh, Belgique, Bhoutan, Bolivie, Brésil, Bulgarie, Burundi, Canada, Chili, Chine, Colombie, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Egypte, Emirats arabes unis, Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Gabon, Ghana, Grèce, Guatemala, Guinée, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Irak, Iran, Italie, Jamaïque, Japon, Kenya, Koweït, Libéria, Madagascar, Malaisie, Maroc, Mexique, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, République arabe libyenne, République de Corée, République démocratique allemande, République du Viet-Nam, République khmère, République socialiste soviétique d'Ukraine, République-Unie de Tanzanie, République-Unie du Cameroun, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Singapour, Soudan, Sri Lanka, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Uruguay, Venezuela, Yémen démocratique, Yougoslavie et Zaïre.

Annexe I

CONVENTION RELATIVE À UN CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES

OBJECTIFS ET PRINCIPES

Les Parties contractantes à la présente Convention,

Désirant améliorer le système de conférences maritimes,

Reconnaissant la nécessité d'un code de conduite des conférences maritimes qui soit universellement acceptable,

Tenant compte des besoins et des problèmes propres aux pays en voie de développement sur le plan des activités des conférences maritimes qui assurent leur trafic extérieur,

Convenant d'exprimer dans le Code les objectifs fondamentaux et les principes de base ci-après :

a) L'objectif consistant à faciliter l'expansion ordonnée du trafic maritime mondial;

b) L'objectif consistant à stimuler le développement de services maritimes réguliers et efficaces, adaptés aux besoins du trafic considéré;

c) L'objectif consistant à assurer l'équilibre entre les intérêts des fournisseurs et ceux des utilisateurs de services réguliers de transport maritime;

d) Le principe selon lequel les pratiques des conférences maritimes ne devraient entraîner aucune discrimination à l'encontre des armateurs, des chargeurs ou du commerce extérieur d'aucun pays;

e) Le principe selon lequel les conférences ont des consultations sérieuses avec les organisations de chargeurs, les représentants des chargeurs et les chargeurs sur les questions d'intérêt commun, avec la participation, sur demande, des autorités compétentes;

f) Le principe selon lequel les conférences devraient mettre à la disposition des parties intéressées des renseignements pertinents sur celles de leurs activités qui concernent ces parties et publier des renseignements concrets sur leurs activités,

Sont convenues de ce qui suit :

Première partie

Chapitre premier

DÉFINITIONS

Conférence maritime ou conférence

Un groupe d'au moins deux transporteurs-exploitants de navires qui assure des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées et

qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs opèrent en appliquant des taux de fret uniformes ou communs et toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture de services réguliers.

Compagnie maritime nationale

Une compagnie maritime nationale d'un pays donné est un transporteur-exploitant de navires qui a son siège social et dont le contrôle effectif est exercé dans ce pays et qui est reconnu comme tel par une autorité compétente dudit pays ou par sa législation.

Les compagnies qui sont la propriété et sous la gestion d'une entreprise commune comportant au moins deux pays, dont le capital social est détenu pour une part substantielle par des intérêts nationaux, publics et/ou privés, de ces pays, et dont le siège social est situé et effectivement contrôlé dans l'un de ces pays, peuvent être reconnues comme compagnie nationale par les autorités compétentes desdits pays.

Compagnie maritime d'un pays tiers

Un transporteur-exploitant de navires dans ses opérations entre deux pays dont il n'est pas compagnie maritime nationale.

Chargeur

Personne physique ou morale qui a conclu ou qui manifeste l'intention de conclure un accord contractuel ou autre avec une conférence ou une compagnie maritime en vue du transport de marchandises sur lesquelles elle a un titre privilégié.

Organisation de chargeurs

Association ou organisation équivalente qui soutient, représente et protège les intérêts des chargeurs et que l'autorité compétente ou les autorités compétentes du pays dont elle représente les chargeurs reconnaissent à ce titre si elles le désirent.

Marchandises transportées par la conférence

Cargaisons transportées par les compagnies maritimes membres d'une conférence conformément à l'accord de conférence.

Autorité compétente

Un gouvernement ou un organisme désigné par un gouvernement ou par voie de législation nationale pour s'acquitter de l'une quelconque des fonctions que les dispositions du présent Code assignent à ladite autorité.

Taux de fret promotionnel

Taux établi pour promouvoir le transport d'exportations non traditionnelles du pays considéré.

Taux de fret spécial

Taux de fret préférentiel, autre qu'un taux de fret promotionnel, susceptible de négociation entre les parties intéressées.

Chapitre II

RELATIONS ENTRE LES COMPAGNIES MARITIMES MEMBRES D'UNE CONFÉRENCE

Article premier

COMPOSITION DE LA CONFÉRENCE

1. Toute compagnie nationale a le droit d'être membre à part entière d'une conférence qui assure le trafic extérieur de son pays, sous réserve des critères énoncés au paragraphe 2 de l'article premier. Les compagnies maritimes qui ne sont pas compagnies nationales dans aucun des trafics assurés par une conférence ont le droit de devenir membres à part entière de cette conférence, sous réserve des critères énoncés aux paragraphes 2 et 3 de l'article premier et des dispositions relatives à la participation au trafic énoncés à l'article 2 en ce qui concerne les compagnies maritimes de pays tiers.

2. La compagnie maritime qui demande son admission à une conférence doit prouver qu'elle est en mesure et qu'elle a l'intention d'assurer, y compris le cas échéant, en exploitant des navires affrétés, à condition que les critères énoncés dans le présent paragraphe soient respectés, un service régulier, suffisant et efficace, à long terme, selon la définition donnée dans l'accord de conférence dans le cadre de la conférence; elle s'engage à respecter toutes les conditions et modalités de l'accord de conférence, et dépose une caution financière destinée à garantir toute obligation financière en cours en cas de retrait, suspension ou expulsion ultérieure, si l'accord de conférence l'exige.

3. Lors de l'examen d'une demande d'admission présentée par une compagnie maritime qui n'est pas compagnie nationale dans aucun des trafics assurés par la conférence intéressée, doivent notamment être pris en considération, outre les dispositions du paragraphe 2 de l'article premier, les critères ci-après :

- a) Le volume effectif et les perspectives d'accroissement du trafic sur la ligne ou les lignes desservies par la conférence;
- b) Le rapport entre le tonnage disponible et le volume effectif et prévisible du trafic sur la ligne ou les lignes desservies par la conférence;
- c) L'effet probable de l'admission de la compagnie maritime à la conférence sur l'efficacité et la qualité des services fournis par la conférence;

d) La participation actuelle de la compagnie maritime au trafic sur la même ligne ou les mêmes lignes hors confé-

e) La participation actuelle de la compagnie maritime au trafic sur la même ligne ou les mêmes lignes dans le cadre d'une autre conférence.

Les critères ci-dessus sont appliqués sans préjudice de la mise en œuvre des dispositions de l'article 2 relatives à la participation au trafic.

4. Une conférence statue rapidement sur une demande d'admission ou de réadmission et communique sa décision à la compagnie postulante rapidement et, au plus tard, dans les six mois suivant la date de la demande. En rejetant la demande d'admission ou de réadmission, la conférence donne en même temps par écrit les motifs de son refus.

5. En examinant une demande d'admission, une conférence tient compte des vues présentées par les chargeurs et les organisations de chargeurs des pays dont elle assure le trafic ainsi que des vues des autorités compétentes, si celles-ci le demandent.

6. Outre les critères d'admission énoncés au paragraphe 2 de l'article premier, la compagnie maritime qui fait une demande de réadmission fournit également la preuve qu'elle a rempli ses obligations conformément aux paragraphes 1 et 4 de l'article 4. La conférence peut procéder à une enquête minutieuse sur les circonstances dans lesquelles la compagnie a quitté la conférence.

Article 2

PARTICIPATION AU TRAFIC

1. Toute compagnie maritime admise à une conférence aura des droits de desserte et de chargement dans les trafics assurés par cette conférence.

2. Si une conférence exploite un pool, toutes les compagnies maritimes membres de la conférence qui assurent le trafic faisant l'objet du pool auront le droit de participer au pool pour le trafic en question.

3. Pour déterminer les parts de trafic auxquelles les compagnies membres ont droit, les compagnies maritimes nationales de chaque pays, quel que soit leur nombre, sont réputées constituer un seul groupe de compagnies maritimes pour ce pays.

4. Pour déterminer une part de trafic dans un pool de compagnies membres et/ou de groupes de compagnies maritimes nationales conformément au paragraphe 2 de l'article 2, les principes ci-après, relatifs à leur droit de participer au trafic assuré par la conférence, sont appliqués, à moins qu'il n'en soit convenu autrement :

- a) Chacun des groupes de compagnies maritimes nationales de deux pays entre lesquels la conférence assure des transports au titre du commerce extérieur a un droit égal de participer au fret et au volume des cargaisons composant

leurs échanges extérieurs mutuels et transportés par la conférence;

b) Les compagnies maritimes de pays tiers, s'il en est, ont le droit d'obtenir une part appréciable, 20 p. 100 par exemple, du fret et du volume des cargaisons composant ces échanges.

5. Si, dans l'un quelconque des pays dont les cargaisons sont transportées par une conférence, il n'y a pas de compagnie maritime nationale participant au transport des cargaisons en question, la part du trafic à laquelle les compagnies maritimes nationales de ce pays auraient droit conformément au paragraphe 4 de l'article 2 est répartie entre les diverses compagnies membres participant au trafic, au prorata de leurs parts respectives.

6. Si les compagnies maritimes nationales d'un pays décident de ne pas transporter en totalité leur part du trafic, la fraction de leur part du trafic qu'elles ne transportent pas sera répartie entre les diverses compagnies membres participant au trafic, au prorata de leurs parts respectives.

7. Si les compagnies maritimes nationales des pays intéressés ne participent pas au trafic entre ces pays qui est assuré par une conférence, les parts de trafic transportées par la conférence entre ces pays seront réparties entre les compagnies membres participantes de pays tiers par voie de négociations commerciales entre ces compagnies.

8. Les compagnies maritimes nationales d'une région, membres d'une conférence, à une extrémité du trafic assuré par la conférence, pourront redistribuer entre elles d'un commun accord les parts de trafic qui leur sont attribuées, conformément aux dispositions des paragraphes 4 à 7 inclus de l'article 2.

9. Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 à 8 inclus de l'article 2 relatives aux parts de trafic attribuées à des compagnies maritimes ou groupes de compagnies maritimes, les accords de pool ou de participation au trafic seront revus par la conférence périodiquement, à des intervalles qui seront stipulés dans ces accords et conformément à des critères qui seront spécifiés dans l'accord de conférence.

10. La mise en application du présent article commencera aussitôt que possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention et sera achevée à l'expiration d'une période de transition dont la durée ne dépassera en aucun cas deux ans, compte tenu de la situation particulière dans chacun des trafics considérés.

11. Les compagnies maritimes membres d'une conférence ont le droit d'exploiter des navires affrétés pour s'acquitter de leurs obligations de membres de la Conférence.

12. Les critères de participation au trafic et de révision des parts énoncés aux paragraphes 1 à 11 inclus de l'article 2 s'appliquent quand, en l'absence de pool, il existe

un accord d'accostage, de desserte et/ou de répartition du trafic sous toute autre forme.

13. Quand il n'existe dans une conférence aucun accord de pool, d'accostage, de desserte ou autre accord de participation au trafic, l'un quelconque des groupes de compagnies maritimes nationales membres de la conférence peut demander que des accords de pool soient conclus en ce qui concerne le trafic entre leur pays assuré par la conférence conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 2, ou il peut demander que les dessertes soient ajustées de façon à donner à ces compagnies la possibilité de bénéficier substantiellement des mêmes droits à participer au trafic entre ces deux pays assuré par la conférence que ceux dont elles auraient bénéficié en application des dispositions du paragraphe 4 de l'article 2. Toute demande en ce sens sera examinée et tranchée par la conférence. Si l'accord ne se fait pas sur la création d'un pool ou l'ajustement des dessertes entre les membres de la conférence, les groupes de compagnies nationales des pays situés aux deux extrémités du trafic disposeront de la majorité des voix dans la décision de créer un tel pool ou d'ajuster les dessertes. La question sera tranchée dans un délai qui ne dépassera pas six mois à compter de la réception de la demande.

14. En cas de désaccord entre les compagnies maritimes nationales des pays situés aux deux extrémités, dont le trafic est assuré par la Conférence, sur le point de savoir s'il y a ou non lieu d'adopter un accord de pool, ces compagnies peuvent demander que, à l'intérieur de la conférence, les dessertes soient ajustées de façon à donner auxdites compagnies la possibilité de bénéficier substantiellement des mêmes droits à participer au trafic entre les deux pays que ceux dont elles auraient bénéficié en vertu des dispositions du paragraphe 4 de l'article 2. S'il n'y a pas de compagnie maritime nationale dans l'un des pays dont la conférence assure le trafic, la ou les compagnies nationales de l'autre pays peuvent formuler la même demande. La conférence s'efforcera dans toute la mesure possible de faire droit à cette demande. Si toutefois la demande n'est pas satisfaite, les autorités compétentes aux deux extrémités du trafic peuvent se saisir de la question si elles le désirent et faire connaître leurs vues aux parties intéressées pour que celles-ci les examinent. Faute d'accord, le différend sera tranché suivant les procédures instituées dans le présent Code.

15. Les autres compagnies maritimes membres d'une conférence peuvent également demander l'adoption d'accords de pool ou de desserte et la demande sera examinée par la conférence conformément aux dispositions pertinentes du présent Code.

16. Une conférence doit prévoir, dans tout accord de pool, les mesures voulues pour le cas où les marchandises seraient laissées en souffrance par une compagnie membre pour une raison quelconque, sauf en cas de présentation tardive par le chargeur. Un accord de ce genre doit stipuler qu'un navire disposant d'espace non réservé et utilisable est autorisé à charger les marchandises, même en sus de la part

de pool de la compagnie dans le trafic en question, si faute de cette autorisation, les marchandises risquent de rester à quai et d'être retardées au-delà d'une période fixée par la conférence.

17. Les dispositions des paragraphes 1 à 16 inclus de l'article 2 concernent toutes les marchandises quels que soient leur origine, leur destination ou l'usage auquel elles sont destinées, à l'exception du matériel militaire transporté aux fins de la défense nationale.

Article 3

PROCÉDURES D'ADOPTION DES DÉCISIONS

Les procédures prescrites dans un accord de conférence pour l'adoption des décisions doivent être fondées sur le principe de l'égalité entre toutes les compagnies membres à part entière; elles seront conçues de manière que les règles de vote n'entravent pas le bon fonctionnement de la conférence et le service du trafic et elles définiront les questions sur lesquelles les décisions seront prises à l'unanimité. Toutefois, aucune décision ne pourra être prise au sujet de questions définies dans un accord de conférence concernant le trafic entre deux pays sans l'assentiment des compagnies maritimes nationales de ces deux pays.

Article 4

SANCTIONS

1. Une compagnie maritime membre d'une conférence a le droit, sous réserve des dispositions concernant le retrait qui figurent dans les accords de pool et/ou dans les arrangements de participation au trafic, de se libérer, sans encourir de sanctions, des obligations de l'accord de conférence après avoir donné un préavis de trois mois, à moins que l'accord de conférence ne stipule un délai différent, mais elle est tenue de remplir les obligations qui lui incombent en tant que membre de la conférence la date à laquelle elle s'est libérée.

2. Une conférence peut, moyennant un préavis dont la durée est spécifiée dans l'accord de conférence, suspendre ou expulser un membre en cas d'infraction grave aux modalités et conditions de l'accord de conférence.

3. L'expulsion ou la suspension ne prennent pas effet avant qu'un avis motivé en ait été donné par écrit et que tout différend ait été réglé comme prévu au chapitre VI.

4. En cas de retrait ou d'expulsion, la compagnie maritime en cause est tenue de payer sa part des obligations financières en cours de la conférence, jusqu'à la date de son retrait ou de son expulsion. En cas de retrait, de suspension ou d'expulsion, elle n'est pas dégagée de ses propres obligations financières découlant de l'accord de conférence ni de ses obligations à l'égard des chargeurs.

Article 5

DISCIPLINE INTERNE

1. Les conférences doivent adopter et tenir à jour une liste indicative, aussi complète que possible, des pratiques considérées comme des pratiques irrégulières et/ou des infractions à l'accord de conférence, et elles doivent instituer un appareil efficace de discipline interne applicable à ces pratiques avec des dispositions spécifiques prévoyant :

a) Qu'il sera fixé, pour les pratiques irrégulières ou les infractions, des sanctions ou un échelle de sanctions proportionnelles à leur gravité;

b) Que les arrêts et/ou les décisions rendus au sujet de plaintes formées contre des pratiques ou infractions feront, à la demande de la conférence ou de toute autre partie en cause, l'objet d'un examen et d'une révision impartiale par une personne ou un organisme n'ayant de lien avec aucune des compagnies maritimes membres de la conférence ni avec les compagnies qui leur sont affiliées;

c) Que les autorités compétentes des pays desservis par la conférence et de ceux dont les compagnies maritimes sont membres de ladite conférence seront avisées, sur demande, de la suite donnée aux plaintes formées contre des pratiques irrégulières et/ou des infractions, l'anonymat des parties en cause étant respecté.

2. Les compagnies maritimes et les conférences sont en droit de compter sur la pleine coopération des chargeurs et des organisations de chargeurs dans leurs efforts pour lutter contre les pratiques irrégulières et les infractions.

Article 6

ACCORDS DE CONFÉRENCE

Tous les accords de conférence, accords de pool et accords sur les droits d'accostage et de desserte, ainsi que les amendements ou autres documents se rapportant directement à ces accords et ayant une incidence sur eux, doivent être mis, sur demande, à la disposition des autorités compétentes des pays desservis par la conférence et de ceux dont les compagnies maritimes sont membres de ladite conférence.

Chapitre III

RELATIONS AVEC LES CHARGEURS

Article 7

ACCORDS DE FIDÉLITÉ

1. Les compagnies maritimes membres d'une conférence ont le droit de passer avec les chargeurs et d'appliquer des accords de fidélité dont le type et la teneur sont arrêtés par voie de consultations entre la conférence et les organisations de chargeurs ou représentants des chargeurs. Ces accords doivent contenir des garanties stipulant explicitement les droits des chargeurs et ceux des membres de la

conférence. Ils sont fondés sur le système du contrat ou sur tout autre système également licite.

2. Quels que soient les accords de fidélité conclus, le taux de fret applicable aux chargeurs fidèles doit être compris dans une échelle déterminée de pourcentages du taux de fret applicable aux autres chargeurs. Si une modification de l'écart entre les deux taux entraîne un accroissement des taux appliqués aux chargeurs, elle ne peut entrer en vigueur qu'après un préavis de 150 jours donné aux chargeurs en question ou suivant la pratique régionale et/ou l'accord conclu. Les différends relatifs à une modification de l'écart seront réglés de la manière prévue dans l'accord de fidélité.

3. Un accord de fidélité doit contenir des garanties stipulant explicitement les droits et obligations des chargeurs et ceux des compagnies maritimes membres de la conférence, conformément aux dispositions, entre autres, ci-après :

a) La responsabilité du chargeur jouera pour des cargaisons dont lui-même, la compagnie qui lui est affiliée, sa filiale ou son transitaire contrôle le transport, conformément au contrat de vente des marchandises considérées, sous réserve qu'il n'essaie pas, au moyen d'une échappatoire, d'un subterfuge ou d'un intermédiaire, de détourner des cargaisons en violation de son accord de fidélité;

b) Le contrat de fidélité doit préciser le montant de l'indemnisation effective ou des dommages-intérêts contractuels et/ou de l'amende. Les compagnies membres de la conférence peuvent toutefois décider de fixer les dommages-intérêts à un chiffre plus bas ou de renoncer à demander des dommages-intérêts. En aucun cas, les dommages-intérêts contractuels dus par le chargeur ne dépasseront le montant du fret pour le transport visé, calculé au taux prévu dans le contrat;

c) Le chargeur est en droit de recouvrer intégralement son statut de fidélité, sous réserve de satisfaire aux conditions fixées par la conférence, qui sont spécifiées dans l'accord de fidélité;

d) L'accord de fidélité renfermera :

- i) La liste des cargaisons, y compris, le cas échéant, les cargaisons transportées en vrac sans être marquées ni dénombrées, qui sont expressément exclues du champ de l'accord de fidélité;
- ii) La définition des conditions dans lesquelles des cargaisons autres que les cargaisons visées à l'alinéa i ci-dessus sont réputées exclues du champ de l'accord de fidélité;
- iii) Le mode de règlement des différends se rapportant à l'application des accords de fidélité;
- iv) Une disposition prévoyant que l'accord de fidélité prendra fin à la demande d'un chargeur ou d'une conférence, sans aucune sanction, à l'expiration d'un préavis spécifié qui est donné par écrit;
- v) Les conditions d'octroi des dérogations.

4. En cas de différend entre une conférence et une organisation de chargeurs, des représentants de chargeurs et/ou des chargeurs, sur le type ou la teneur d'un projet

d'accord de fidélité, l'une ou l'autre des parties peut faire trancher le différend suivant les procédures appropriées instituées dans le présent Code.

Article 8

DÉROGATIONS

1. Les conférences prescriront, dans le cadre des accords de fidélité, que les demandes de dérogation des chargeurs seront examinées et qu'une décision sera prise rapidement et, si la dérogation est refusée, que les motifs en seront donnés par écrit, sur demande. Si une conférence ne confirme pas, dans un délai spécifié dans l'accord de fidélité, un espace suffisant pour embarquer les marchandises d'un chargeur dans un délai également spécifié dans ledit accord, le chargeur aura le droit, sans être pénalisé, d'utiliser un navire quelconque pour le transport en question.

2. Dans les ports qui ne sont desservis par les conférences que si la cargaison atteint un minimum spécifié, les chargeurs ont automatiquement le droit, au cas où la compagnie maritime ne fait pas escale malgré l'avis dûment adressé par les chargeurs ou ne répond pas à cet avis dans un délai convenu, d'utiliser tout navire disponible pour le transport de leur cargaison, sans compromettre leur statut de fidélité.

Article 9

PUBLICATION DES BARÈMES ET DES CONDITIONS ET/OU RÉGLEMENTS CONNEXES

Les barèmes, conditions connexes, règlements et toute modification les concernant doivent être, sur demande, mis à la disposition des chargeurs, organisations de chargeurs et autres parties intéressées, à un prix raisonnable, et pourront être consultés dans les bureaux des compagnies maritimes et de leurs agents. Ils doivent énoncer toutes les conditions relatives à l'application des taux de fret et au transport de toutes les cargaisons qu'ils visent.

Article 10

RAPPORTS ANNUELS

Les conférences doivent remettre chaque année aux organisations de chargeurs ou aux représentants de chargeurs des rapports sur leurs activités, destinés à leur donner des renseignements généraux sur toute question présentant un intérêt pour eux, notamment les renseignements pertinents sur les consultations avec les chargeurs et les organisations de chargeurs, la suite donnée aux plaintes, les changements survenus dans la composition de la conférence et les modifications importantes apportées au service, aux barèmes et aux conditions de transport. Ces rapports annuels doivent être communiqués, sur demande, aux autorités compétentes des pays dont la conférence en cause assure le trafic.

MÉCANISME DE CONSULTATION

F. Des consultations doivent avoir lieu sur les questions d'intérêt commun entre la conférence, les organisations de chargeurs, les représentants de chargeurs et, dans la mesure possible, les chargeurs, que l'autorité compétente peut désigner à cette fin, si elle le désire. Ces consultations ont lieu toutes les fois qu'elles sont demandées par l'une quelconque des parties susmentionnées. Les autorités compétentes ont le droit, sur demande, de participer pleinement aux consultations, sans que cela signifie qu'elles jouent un rôle dans l'adoption des décisions.

2. Les questions suivantes, entre autres, peuvent faire l'objet de consultations :

a) Modification des conditions générales des barèmes et règlements connexes;

b) Modification du niveau général des barèmes et des taux applicables aux produits importants;

c) Taux de fret promotionnels et/ou spéciaux;

d) Application de surtaxes et modifications les concernant;

e) Accords de fidélité, leur établissement ou les modifications à apporter à leur type et à leurs conditions générales;

f) Modification du classement des barèmes des ports;

g) Méthodes à suivre par les chargeurs pour fournir les renseignements nécessaires sur le volume et la nature probables de leurs cargaisons;

h) Présentation des cargaisons à l'embarquement et conditions relatives au préavis d'espace disponible.

3. Dans la mesure où elles entrent dans le champ d'activité d'une conférence, les questions suivantes peuvent également faire l'objet de consultations :

a) Fonctionnement des services de contrôle des cargaisons;

b) Modification de la structure des services;

c) Effets de l'adoption de techniques nouvelles dans le transport des cargaisons, en particulier de l'unitarisation, avec la réduction des services habituels ou la suppression des services directs qui en résulte;

d) Adéquation et qualité des services de transport maritime, notamment effets des accords de pool, d'accostage ou de desserte sur l'offre de services de transport maritime et les taux de fret auxquels ces services sont assurés, modification des zones desservies et de la régularité de fréquentation des ports par les navires de la conférence.

4. Des consultations doivent avoir lieu avant l'adoption de décisions finales, à moins que le présent code n'en dispose autrement. Préavis sera donné de l'intention de prendre des décisions sur des questions visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 11. S'il est impossible de donner

un préavis, des décisions urgentes pourront être prises en attendant que des consultations aient lieu.

5. Les consultations commenceront sans retard injustifié et, en tout état de cause, dans un délai maximal fixé par l'accord de conférence ou, à défaut de dispositions dans l'accord, dans les 30 jours suivant la réception de la proposition de consultations, à moins que le présent Code ne stipule des délais différents.

6. Dans les consultations, les parties ne ménageront aucun effort pour apporter les renseignements appropriés, procéder à des échanges de vues en temps opportun et élucider les problèmes aux fins d'y chercher des solutions. Les parties en cause tiendront compte des avis et des difficultés les unes des autres et s'efforceront d'aboutir à un accord compatible avec leur viabilité commerciale.

Chapitre IV

TAUX DE FRET

Article 12

CRITÈRES À SUIVRE POUR LA DÉTERMINATION DES TAUX DE FRET

Pour décider des questions de politique à suivre en matière de barèmes dans tous les cas mentionnés dans le présent Code, il sera tenu compte, sauf disposition contraire, des critères ci-après :

a) Les taux de fret seront fixés au niveau le plus bas qui soit possible du point de vue commercial et permettront aux armateurs de réaliser un profit raisonnable;

b) Les frais d'exploitation des conférences seront, en règle générale, calculés pour le voyage aller et retour, le transport en sortie et en entrée étant considéré comme un tout. Quand il y a lieu, le transport en sortie et le transport en entrée devraient être considérés séparément. Les taux de fret devraient tenir compte, entre autres facteurs, de la nature des marchandises, du rapport entre leur poids et leur volume, ainsi que de leur valeur;

c) Dans la fixation de taux de fret promotionnels et/ou de taux de fret spéciaux pour certaines marchandises, les conditions du commerce de ces marchandises provenant des pays desservis par la conférence, en particulier des pays en voie de développement et des pays sans littoral, seront prises en considération.

Article 13

BARÈMES DES CONFÉRENCES ET CLASSEMENT DES BARÈMES

1. Les barèmes des conférences ne doivent pas faire de distinction indue entre chargeurs se trouvant dans une situation similaire. Les compagnies maritimes membres d'une conférence doivent respecter strictement les taux, règles et conditions énoncés dans leurs barèmes et dans les autres documents publiés par la conférence qui sont en

cours de validité, ainsi que tous arrangements spéciaux admis par le présent Code.

2. Les barèmes des conférences devraient être rédigés de façon simple et claire, comprendre le moins de classes/catégories possibles, selon les exigences propres à un trafic, et spécifier un taux de fret pour chaque produit et, s'il y a lieu, pour chaque classe/catégorie; ils devraient aussi indiquer, dans la mesure possible, pour faciliter le rassemblement et l'analyse des statistiques, le numéro de la position correspondante du produit dans la Classification type pour le commerce international, dans la Nomenclature douanière de Bruxelles ou dans toute autre nomenclature qui serait adoptée au niveau international; le classement des produits dans les barèmes devrait, autant que possible, être établi en coopération avec les organisations de chargeurs et autres organisations nationales et internationales intéressées.

AUGMENTATIONS GÉNÉRALES DES TAUX DE FRET

1. Par préavis donné 150 jours au moins d'avance, ou suivant la pratique régionale et/ou l'accord conclu, les conférences avisent les organisations de chargeurs ou les représentants des chargeurs et/ou les chargeurs et, quand elles en sont tenues, les autorités compétentes des pays desservis par la conférence, de leur intention d'appliquer une augmentation générale des taux de fret, en indiquant son ordre de grandeur, la date à laquelle elle prendra effet et les raisons qui la motivent.

2. A la demande de l'une quelconque des parties désignées à cette fin dans le présent Code, formulée dans un délai convenu après réception du préavis, des consultations s'ouvriront, conformément aux dispositions pertinentes dudit Code, dans un délai stipulé de 30 jours au plus ou dans le délai préalablement fixé par les parties en cause; les consultations porteront sur les motifs et le montant de l'augmentation envisagée et sur la date à laquelle elle prendra effet.

3. En vue d'accélérer les consultations, une conférence peut, ou, à la demande de l'une quelconque des parties que les dispositions du présent Code autorisent à participer à des consultations sur des augmentations générales des taux de fret, doit soumettre aux participants, si possible dans un délai raisonnable avant les consultations, un rapport de comptes indépendants éminents, y compris, si les parties auteurs de la demande acceptent d'en faire l'un des éléments de base des consultations, une analyse d'ensemble des données concernant les dépenses et les recettes pertinentes qui, de l'avis de la conférence, nécessitent une augmentation des taux de fret.

4. Si les consultations aboutissent à un accord, l'augmentation des taux de fret prend effet à compter de la date indiquée dans le préavis donné conformément au paragraphe 1 de l'article 14, à moins que les parties en cause ne conviennent d'une date ultérieure.

5. Si l'accord ne s'est pas fait dans les 30 jours qui suivent le préavis donné conformément au paragraphe 1 de l'article 14 et sous réserve des procédures prescrites dans le présent Code, la question sera soumise immédiatement à la conciliation obligatoire internationale conformément aux dispositions du chapitre VI. La recommandation des conciliateurs, si elle est acceptée par les parties en cause, sera obligatoire pour elles et elle sera appliquée, sous réserve des dispositions du paragraphe 9 de l'article 14, avec effet à compter de la date mentionnée dans la recommandation des conciliateurs.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 9 de l'article 14, une conférence peut appliquer une augmentation générale des taux de fret en attendant la recommandation des conciliateurs. En formulant leur recommandation, les conciliateurs devraient tenir compte de l'ampleur de l'augmentation ainsi décidée par la conférence et de la période au cours de laquelle elle a été appliquée. Si la conférence rejette la recommandation des conciliateurs, les chargeurs et/ou les organisations de chargeurs ont le droit de se considérer comme non liés, après un préavis approprié, par tout arrangement ou autre contrat conclu avec cette conférence et de nature à les empêcher de recourir aux services de compagnies maritimes hors conférence. Quand il existe un accord de fidélité, les chargeurs et/ou les organisations de chargeurs notifieront dans les 30 jours qu'ils ne se considèrent plus comme liés par cet accord, la notification prenant effet à compter de la date qui y est mentionnée, et un délai de 30 jours au moins et de 90 jours au plus sera prévu à cet effet dans l'accord de fidélité.

7. Une ristourne qui est due au chargeur et dont le montant a déjà été accumulé par la conférence ne doit pas être retenue par la conférence ou abandonnée à son profit à la suite de décisions prises par le chargeur en application du paragraphe 6 de l'article 14.

8. Si le trafic d'un pays qui est assuré par des compagnies maritimes membres d'une conférence sur une ligne donnée consiste essentiellement en un seul ou en quelques produits principaux, toute augmentation des taux de fret pour un ou plusieurs de ces produits est considérée comme une augmentation générale des taux de fret et les dispositions pertinentes du présent Code sont applicables.

9. Les conférences devraient stipuler que toute augmentation générale des taux de fret devenue effective conformément au présent Code est applicable pendant une période minimale déterminée, compte tenu, dans tous les cas, des règles concernant les surtaxes et les ajustements de taux de fret consécutifs à des fluctuations des taux de change. La question de la durée d'application d'une augmentation générale des taux de fret peut être considérée au cours de consultations engagées conformément au paragraphe 2 de l'article 14, mais, à moins que les parties en cause n'en conviennent autrement au cours des consultations, il doit s'écouler 12 mois au moins entre la date à laquelle une augmentation générale des taux de fret devient effective et la date à laquelle le préavis de l'augmentation générale des

taux de fret suivante a été donné conformément au paragraphe 1 de l'article 14.

Article 16
SURTAXES

Article 15

TAUX DE FRET PROMOTIONNELS

1. Les conférences devraient instaurer des taux de fret promotionnels en faveur des exportations non traditionnelles.
2. Tous les renseignements nécessaires et normalement exigibles qui justifient l'application d'un taux de fret promotionnel seront fournis à la conférence par les chargeurs, organisations de chargeurs ou représentants de chargeurs intéressés.
3. Il sera institué des procédures spéciales permettant de statuer sur les demandes de taux de fret promotionnels dans les 30 jours qui suivent la date de réception des renseignements, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Ces procédures seront entièrement distinctes des procédures générales à suivre quand il s'agit d'examiner la possibilité de réduire les taux de fret pour d'autres produits ou de les exempter d'une augmentation des taux.
4. La conférence informera les chargeurs et/ou les organisations de chargeurs et, sur demande, les gouvernements et/ou les autres autorités compétentes des pays dont elle assure le trafic, des procédures suivies pour examiner les demandes de taux de fret promotionnels.
5. Les taux de fret promotionnels seront fixés normalement pour une période de 12 mois, à moins que les parties intéressées n'en conviennent autrement. Avant l'expiration de cette période, le taux de fret promotionnel sera revu à la demande du chargeur et/ou de l'organisation de chargeurs intéressée, et il appartiendra alors au chargeur et/ou à l'organisation de chargeurs de prouver, à la demande de la conférence, que le maintien du taux promotionnel au-delà de la période initiale est justifié.
6. Quand elle examine une demande de taux de fret promotionnel, la conférence peut tenir compte de ce que le taux, tout en favorisant l'exportation du produit non traditionnel pour lequel il est sollicité, n'est pas de nature à fausser notablement la concurrence avec les exportations d'un produit analogue en provenance d'un autre pays desservi par la conférence.
7. Les taux de fret promotionnels ne seront pas exempts de l'imposition d'une surtaxe ou d'un coefficient d'ajustement monétaire établis conformément aux articles 16 et 17.
8. Chaque compagnie maritime membre d'une conférence desservant les ports appropriés dans un trafic assuré par la conférence acceptera, et ne refusera pas sans raisons sérieuses, une part équitable des cargaisons pour lesquelles la conférence a fixé un taux de fret promotionnel.

1. Les surtaxes imposées par une conférence pour tenir compte d'augmentations subites ou extraordinaires des coûts ou de pertes de recettes seront réputées temporaires. Elles seront réduites en fonction des améliorations de la situation ou des circonstances auxquelles elles devaient remédier et seront supprimées, sous réserve des dispositions du paragraphe 6 de l'article 16, dès que la situation ou les circonstances qui en ont motivé l'adoption auront disparu. Ces indications seront données au moment de l'imposition de la surtaxe, et il sera précisé en même temps, autant que possible, quel changement de situation ou de circonstances conduira à relever, à réduire ou à supprimer la surtaxe.

2. Les surtaxes imposées sur les cargaisons entrant dans un port déterminé ou en sortant seront de même réputées temporaires et seront de même augmentées, réduites ou annulées, sous réserve des dispositions du paragraphe 6 de l'article 16, quand les conditions dans ce port changeront.

3. Avant l'imposition d'une surtaxe, qu'elle soit générale ou ne vise qu'un port déterminé, préavis devrait en être donné et les consultations auront lieu sur demande, suivant les procédures prescrites dans le présent Code, entre la conférence intéressée et les autres parties directement touchées par la surtaxe et désignées dans le présent Code comme admises à participer à ces consultations, sauf si des circonstances exceptionnelles justifient l'imposition immédiate de la surtaxe. Si une surtaxe a été imposée sans consultation préalable, des consultations auront lieu sur demande le plus tôt possible après l'imposition de la surtaxe. Avant ces consultations, les conférences produiront les données qui, à leur avis, justifient l'imposition de la surtaxe.

4. A moins que les parties n'en conviennent autrement dans les 15 jours qui suivent la réception d'un préavis donné conformément au paragraphe 3 de l'article 16, s'il n'y a pas accord sur la question de la surtaxe entre les parties en cause visées dans ledit article, il serait fait application des dispositions pertinentes du présent Code relatives au règlement des différends. A moins que les parties intéressées n'en conviennent autrement, la surtaxe peut cependant être imposée en attendant le règlement du différend, si le différend n'est toujours pas réglé à la fin de la période de 30 jours qui suit la réception du préavis susmentionné.

5. Si une surtaxe est imposée dans des circonstances exceptionnelles sans qu'il y ait eu consultation préalable conformément au paragraphe 3 de l'article 16 et que l'accord ne se fasse pas au cours de consultations ultérieures, il sera fait application des dispositions pertinentes du présent Code relatives au règlement des différends.

6. Une perte financière subie par les compagnies maritimes membres d'une conférence en raison d'un retard découlant de consultations et/ou d'autres procédures destinées à régler les différends relatifs à l'imposition de

surtaxes, conformément aux dispositions du présent Code, par rapport à la date à laquelle la surtaxe devait être imposée en vertu du préavis donné conformément au paragraphe 3 de l'article 16, peut être compensée par une prolongation équivalente de la durée d'application de la surtaxe avant sa suppression. Inversement, dans le cas d'une surtaxe imposée par la conférence et ultérieurement réputée et reconnue injustifiée ou excessive à la suite de consultations ou d'autres procédures prescrites dans le présent Code, les sommes ainsi perçues ou la fraction ainsi réputée excessive sont, sauf accord contraire, remboursées aux parties intéressées, si celles-ci le demandent, dans les 30 jours qui suivent leur demande.

Article 17

MODIFICATIONS DES PARITÉS MONÉTAIRES

1. Les modifications des parités monétaires, y compris la dévaluation ou la réévaluation officielle, quand elles entraînent des modifications dans les coûts et/ou recettes d'exploitation globaux des compagnies maritimes membres d'une conférence se rapportant à leurs opérations dans le cadre de la conférence, sont une raison valable pour appliquer un coefficient d'ajustement monétaire ou modifier les taux de fret. Les ajustements ou les modifications seront tels que, tout compte fait, ils n'entraînent, autant que possible, ni gain ni perte pour les compagnies membres. Ils peuvent prendre la forme de surcotes ou de décotes, ou de relèvements ou d'abaissements des taux de fret.

2. Ces ajustements ou modifications s'entendent sous réserve d'un préavis, qui devra être donné conformément à la pratique régionale, quand il en existe une, et des consultations auront lieu, conformément aux dispositions du présent Code, entre la conférence intéressée et les autres parties directement en cause et désignées dans le présent Code comme admises à participer à des consultations, sauf si des circonstances exceptionnelles justifient l'imposition immédiate du coefficient d'ajustement monétaire ou d'une modification des taux de fret. S'il y a eu ajustement ou modification sans consultation préalable, des consultations auront lieu le plus tôt possible par la suite. Les consultations devraient porter sur l'application, le montant et la date d'entrée en vigueur du coefficient d'ajustement monétaire ou de la modification des taux de fret, et les procédures à suivre seront les mêmes que celles qui sont stipulées aux paragraphes 4 et 5 de l'article 16 concernant les surtaxes. Ces consultations devraient avoir lieu et être terminées dans un délai ne dépassant pas 15 jours à compter de la date à laquelle l'intention d'appliquer une surcote ou d'effectuer une modification des taux de fret est annoncée.

3. Si l'accord n'intervient pas dans les 15 jours, par voie de consultations, il sera fait application des dispositions pertinentes du présent Code relatives au règlement des différends.

4. Les dispositions du paragraphe 6 de l'article 16 s'appliquent, adaptées selon les besoins, aux coefficients

d'ajustement monétaire et aux modifications des taux de fret dont il est question dans le présent article.

Chapitre V

QUESTIONS DIVERSES

Article 18

NAVIRES D'ATTAQUE

Les membres d'une conférence n'utiliseront pas de navires d'attaque, dans son trafic, pour supprimer, empêcher ou réduire la concurrence en forçant une compagnie maritime non membre de la conférence à se retirer dudit trafic.

Article 19

ADÉQUATION DES SERVICES

1. Les conférences devraient prendre les mesures nécessaires et appropriées pour que les compagnies membres assurent des services réguliers, suffisants et efficaces, aussi fréquents que l'exige le trafic qu'elles desservent, et règlent ces services de manière à éviter, autant que possible, des voyages trop rapprochés ou trop espacés. Les conférences devraient aussi étudier les mesures spéciales qui pourraient être nécessaires pour organiser les services de manière à faire face aux variations saisonnières dans le volume des cargaisons.

2. Les conférences et les autres parties désignées dans le présent Code comme admises à participer aux consultations, y compris les autorités compétentes si elles le désirent, devraient suivre de près la demande de tonnage, l'adéquation et le caractère approprié des services et, en particulier, les possibilités de les rationaliser et d'en accroître l'efficacité, et assurer entre elles une coopération étroite à ces égards. Les avantages découlant manifestement d'une rationalisation des services seront dûment répercutés sur le niveau des taux de fret.

3. Dans les ports qui ne sont desservis par les conférences que si la cargaison atteint un minimum spécifié, ledit minimum sera indiqué dans le barème. Les chargeurs devraient notifier en temps voulu l'existence d'une telle cargaison.

Article 20

SIÈGE DE LA CONFÉRENCE

En règle générale, la conférence aura son siège dans un pays dont elle assure le trafic, à moins que les compagnies maritimes membres de la conférence n'en conviennent autrement.

Article 21

REPRÉSENTATION

Les conférences instituent une représentation locale dans tous les pays dont elles assurent le trafic, mais, si des raisons pratiques s'y opposent, la représentation pourra se faire au niveau régional. Le nom et l'adresse des représentants devront être faciles à obtenir et ces représentants devront veiller à ce que chargeurs et conférences soient rapidement informés de leurs vues respectives, de façon à accélérer l'adoption de décisions. Quand elle l'estimera utile, la conférence déléguera des pouvoirs de décision suffisants à ses représentants.

Article 22

CONTENU DES ACCORDS DE CONFÉRENCE, DES ACCORDS DE PARTICIPATION AU TRAFIC ET DES ACCORDS DE FIDÉLITÉ

Les accords de conférence, les accords de participation au trafic et les accords de fidélité doivent être conformes aux dispositions pertinentes du présent Code et peuvent comprendre toutes autres dispositions dont il pourrait être convenu et qui ne soient pas incompatibles avec ledit code.

Deuxième partie

Chapitre VI

DISPOSITIONS ET MÉCANISME EN VUE DU RÉGLEMENT DES DIFFÉRENDS

A. - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 23

1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent dans le cas d'un différend relatif à l'application ou à la mise en œuvre des dispositions du présent Code entre les parties ci-après :

- a) Une conférence et une compagnie maritime;
- b) Les compagnies maritimes membres d'une conférence;
- c) Une conférence ou une compagnie maritime membre d'une conférence et une organisation de chargeurs ou des représentants de chargeurs ou des chargeurs;
- d) Deux ou plusieurs conférences.

Aux fins du présent chapitre, le terme "partie" désigne les parties initiales au différend ainsi que les tierces qui se sont jointes à l'instance conformément à l'alinéa a de l'article 34.

2. Les différends entre compagnies maritimes battant le même pavillon, ainsi qu'entre organisations appartenant au même pays, seront réglés dans le cadre de la juridiction nationale de ce pays, à moins qu'il n'en résulte de sérieuses difficultés dans l'application des dispositions du présent Code.

3. Les parties à un différend s'efforcent d'abord de le régler par un échange de vues ou par des négociations directes dans l'intention de trouver une solution mutuellement satisfaisante.

4. Les différends entre les parties visées au paragraphe 1 de l'article 23 et relatifs :

- a) Au refus d'admission d'une compagnie maritime nationale à une conférence assurant le trafic extérieur du pays de cette compagnie maritime;
- b) Au refus d'admission à une conférence d'une compagnie maritime d'un pays tiers;
- c) A l'expulsion d'une conférence;
- d) A l'incompatibilité d'un accord de conférence avec le présent Code;
- e) A une augmentation générale des taux de fret;
- f) Aux surtaxes;
- g) Aux modifications des taux de fret, ou à l'imposition d'un coefficient d'ajustement monétaire par suite de modifications des parités;
- h) A la participation au trafic;
- i) Au type et à la teneur d'accords de fidélité envisagés. qui n'ont pas été réglés par un échange de vues ou par des négociations directes sont, à la demande de l'une quelconque des parties au différend, soumis à la conciliation obligatoire internationale conformément aux dispositions du présent chapitre.

Article 24

1. L'instance en conciliation est introduite à la demande de l'une des parties au différend.

2. La demande est faite :

- a) Pour les différends relatifs à la participation à une conférence : au plus tard 60 jours à compter de la date à laquelle le postulant a reçu la décision motivée de la conférence, conformément au paragraphe 4 de l'article premier et au paragraphe 3 de l'article 4;
- b) Pour les différends relatifs à une augmentation générale des taux de fret : au plus tard à la date d'expiration du préavis spécifié au paragraphe 1 de l'article 14;
- c) Pour les différends relatifs aux surtaxes : au plus tard à la date d'expiration de la période de 30 jours spécifiée au paragraphe 4 de l'article 16 ou, si aucun préavis n'a été donné, au plus tard 15 jours à compter de la date à laquelle la surtaxe est entrée en vigueur;
- d) Pour les différends relatifs à des modifications des taux de fret ou à l'imposition d'un coefficient d'ajustement monétaire par suite de modifications des parités : au plus tard cinq jours après la date d'expiration de la période spécifiée au paragraphe 3 de l'article 17.

3. Les dispositions du paragraphe 2 de l'article 24 ne s'appliquent pas à un différend soumis à la conciliation

obligatoire internationale conformément au paragraphe 3 de l'article 25.

4. Des demandes de conciliation peuvent être présentées à tout moment pour les différends autres que ceux dont il est question au paragraphe 2 de l'article 24.

5. Les délais spécifiés au paragraphe 2 de l'article 24 peuvent être prolongés par entente entre les parties.

6. Une demande de conciliation sera réputée avoir été dûment faite s'il est prouvé qu'elle a été adressée à l'autre partie par lettre recommandée, télégramme ou télé-imprimeur ou qu'elle lui a été signifiée dans les délais spécifiés aux paragraphes 2 ou 5 de l'article 24.

7. Si aucune demande n'a été faite dans les délais spécifiés aux paragraphes 2 ou 5 de l'article 24, la décision de la conférence sera définitive et aucune partie au différend ne pourra introduire d'instance en invoquant les dispositions du présent chapitre à l'encontre de cette décision.

Article 25

1. Si les parties sont convenues que les différends visés aux alinéas *a*, *b*, *c*, *d*, *h* et *i* du paragraphe 4 de l'article 23 seront réglés suivant des procédures autres que celles qui sont définies dans ledit article ou conviennent de procédures pour régler un différend particulier né entre elles, ces différends sont réglés, à la demande de l'une quelconque des parties au différend, conformément à leur convention.

2. Les dispositions du paragraphe 1 de l'article 25 s'appliquent aussi aux différends mentionnés aux alinéas *e*, *f*, et *g* du paragraphe 4 de l'article 23, à moins que la législation, les règles ou les réglementations nationales n'empêchent les chargeurs d'avoir cette liberté de choix.

3. Si une instance en conciliation a été introduite, elle a la préséance sur les recours existant en droit national. Si une partie invoque les dispositions du droit national à propos d'un différend auquel s'applique le présent chapitre sans demander qu'il soit recouru aux procédures prévues dans ledit chapitre, l'instance, à la demande d'une partie adverse à cette instance, est suspendue et le différend est soumis aux procédures définies dans le présent chapitre par le tribunal ou l'autorité devant qui les dispositions du droit national avaient été invoquées.

Article 26

1. Les Parties contractantes conféreront aux conférences et aux organisations de chargeurs la capacité nécessaire pour l'application des dispositions du présent chapitre et, en particulier :

a) Une conférence ou une organisation de chargeurs pourra introduire une instance en tant que partie ou être désignée comme partie à une instance à titre collectif :

b) Une notification adressée à une conférence ou à une organisation de chargeurs à titre collectif constituera également une notification à chaque membre de cette conférence ou organisation de chargeurs ;

c) Une notification faite à une conférence ou à une organisation de chargeurs sera envoyée à l'adresse du siège de la conférence ou de l'organisation de chargeurs. Chaque conférence ou organisation de chargeurs dépose l'adresse de son siège auprès du Greffier désigné conformément au paragraphe 1 de l'article 46. Si une conférence ou une organisation ne dépose pas l'adresse de son siège ou n'a pas de siège, une notification adressée à un membre quelconque à l'intention de la conférence ou de l'organisation de chargeurs sera réputée être une notification adressée à cette conférence ou organisation.

2. L'acceptation ou le rejet d'une recommandation des conciliateurs par une conférence ou une organisation de chargeurs est réputé constituer acceptation ou rejet de ladite recommandation par chaque membre de la conférence ou organisation.

Article 27

A moins que les parties n'en conviennent autrement, les conciliateurs pourront décider de faire une recommandation en se fondant sur des communications écrites, sans procédure orale.

B. — CONCILIATION OBLIGATOIRE INTERNATIONALE

Article 28

Dans la conciliation obligatoire internationale, les autorités compétentes d'une Partie contractante participent, sur leur demande, à l'instance en conciliation pour soutenir la cause d'une partie qui est ressortissant de cette Partie contractante, ou d'une partie à un différend surgissant dans le cadre du commerce extérieur de ladite Partie contractante. Les autorités compétentes peuvent également participer à cette instance en conciliation en qualité d'observateur.

Article 29

1. Dans la conciliation obligatoire internationale, la procédure a lieu à l'endroit convenu à l'unanimité des parties ou, en l'absence d'unanimité, à l'endroit déterminé par les conciliateurs.

2. Pour déterminer l'endroit où la procédure de conciliation aura lieu, les parties et les conciliateurs tiennent compte notamment des pays que le différend concerne étroitement, eu égard au pays de la compagnie maritime en cause et, spécialement quand le différend porte sur une cargaison, au pays d'où la cargaison provient.

Article 30

1. Aux fins du présent chapitre, il sera constitué un Tableau international de conciliateurs composé d'experts renommés en droit, en économie des transports par mer, ou en commerce extérieur et en finances, au choix des Parties contractantes, lesquels exerceront leur charge en toute indépendance.

2. Chaque Partie contractante pourra à tout moment désigner jusqu'à 12 membres à inscrire au Tableau et elle communiquera leur nom au Greffier. Les désignations seront faites pour des périodes de six ans chacune et seront renouvelables. En cas de décès, d'empêchement ou de démission d'un membre inscrit au Tableau, la Partie contractante qui l'a désigné désignera un remplaçant pour le reste de la durée du mandat. Une désignation prend effet à la date à laquelle le Greffier en reçoit communication.

3. Le Greffier tiendra le Tableau à jour et informera régulièrement les Parties contractantes de la composition dudit Tableau.

Article 31

1. La conciliation a pour but d'arriver à un règlement amiable du différend au moyen de recommandations formulées par des conciliateurs indépendants.

2. Les conciliateurs délimitent et précisent les questions en litige, demandent aux parties des renseignements à cette fin et, sur la base de ces renseignements, soumettent aux parties une recommandation en vue du règlement du différend.

3. Les parties coopèrent de bonne foi avec les conciliateurs afin de les mettre en mesure d'exercer leurs fonctions.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 25, les parties au différend peuvent à tout moment, au cours de la procédure de conciliation, décider d'un commun accord d'avoir recours à une autre procédure de règlement du différend qui les oppose. Les parties à un différend qui a été soumis à des procédures autres que celles qui sont prévues dans le présent chapitre peuvent décider d'un commun accord d'avoir recours à la conciliation obligatoire internationale.

Article 32

1. La procédure de conciliation est menée par un conciliateur unique ou par un nombre impair de conciliateurs agréés ou désignés par les parties.

2. Si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur le nombre ou la désignation des conciliateurs comme prévu au paragraphe 1 de l'article 32, la procédure de conciliation est menée par trois conciliateurs, désignés l'un par une partie dans le mémoire introductif d'instance, l'autre par l'autre

partie dans la réplique, le troisième par les deux conciliateurs ainsi désignés, lequel fera fonction de président.

3. Si la réplique ne nomme pas de conciliateur devant être désigné dans les cas où le paragraphe 2 de l'article 3 serait applicable, le deuxième conciliateur, dans les 30 jours qui suivent la réception du mémoire introductif d'instance est choisi par voie de tirage au sort par le conciliateur désigné dans le mémoire introductif d'instance parmi les membres du Tableau désignés par la Partie contractante ou les Parties contractantes dont le(s) défendeur(s) est (sont) ressortissant(s).

4. Si les conciliateurs désignés conformément aux paragraphes 2 ou 3 de l'article 32 ne peuvent s'entendre, dans les 15 jours qui suivent la désignation du deuxième, sur la désignation du troisième, celui-ci, dans les cinq jours suivants, est choisi par voie de tirage au sort par les conciliateurs désignés. Avant le tirage au sort :

a) Aucun membre du Tableau de conciliateurs ayant la même nationalité que l'un ou l'autre des deux conciliateurs désignés ne peut être choisi par voie de tirage au sort;

b) Chacun des deux conciliateurs désignés peut récuser de la liste du Tableau de conciliateurs un nombre égal de conciliateurs, étant entendu qu'il doit rester au moins 30 membres du Tableau susceptibles d'être choisis par voie de tirage au sort.

Article 33

1. Si plusieurs parties demandent une conciliation avec le même défendeur au sujet du même problème ou de problèmes étroitement liés, le défendeur peut demander la jonction d'instances.

2. La demande de jonctions d'instances est examinée par les présidents des conciliateurs choisis jusque-là, qui statuent à la majorité des voix. Si la demande est déclarée recevable, les présidents désignent les conciliateurs chargés d'examiner les instances jointes parmi les conciliateurs déjà désignés ou choisis, étant entendu que les conciliateurs seront choisis en nombre impair et que le premier conciliateur désigné par chaque partie sera l'un des conciliateurs chargé des instances jointes.

Article 34

Si une instance de conciliation a été introduite, toute partie autre qu'une autorité compétente visée à l'article 25 peut se joindre à l'instance :

Soit

a) En qualité de partie, si elle a un intérêt économique direct dans l'affaire,

Soit

b) Pour soutenir la cause de l'une des parties initiales, si elle a un intérêt économique indirect dans l'affaire.

à moins que l'une ou l'autre des parties initiales ne s'oppose à cette jonction.

Article 35

1. Les recommandations des conciliateurs seront faites conformément aux dispositions du présent Code.

2. En cas de silence du Code sur un point, les conciliateurs appliqueront le droit que les parties détermineront d'un commun accord au moment de l'ouverture de l'instance en conciliation ou en cours d'instance, mais, au plus tard, au moment de la production des preuves. A défaut d'un tel accord, le droit applicable sera celui qui, de l'avis des conciliateurs, se rapporte le plus étroitement au différend.

3. Les conciliateurs ne statueront pas sur le différend *ex aequo et bono*, à moins que les parties n'en conviennent ainsi après que le différend est né.

4. Les conciliateurs ne peuvent prononcer le *non liquet* sous prétexte de l'obscurité du droit.

5. Les conciliateurs peuvent recommander les mesures correctives et réparations prescrites par le droit applicable au différend.

Article 36

Les recommandations des conciliateurs seront accompagnées d'un exposé des motifs.

Article 37

1. A moins que les parties ne conviennent avant, pendant ou après la procédure de conciliation, que la recommandation des conciliateurs aura force obligatoire, la recommandation devient obligatoire du fait de l'acceptation par les parties. Une recommandation qui a été acceptée par quelques parties à un différend est obligatoire entre ces parties seulement.

2. L'acceptation de la recommandation doit être signifiée par les parties aux conciliateurs, à l'adresse indiquée par eux, dans les 30 jours qui suivent la réception de la notification de la recommandation; sinon, la recommandation sera réputée n'avoir pas été acceptée.

3. Toute partie qui n'accepte pas la recommandation signifiera aux conciliateurs et aux autres parties, par écrit et en détail, dans les 30 jours qui suivent le délai mentionné au paragraphe 2 de l'article 37, les moyens qu'elle invoque pour rejeter la recommandation.

4. Si la recommandation a été acceptée par les parties, les conciliateurs dressent et signent un procès-verbal de règlement, la recommandation devenant alors obligatoire pour ces parties. Si la recommandation n'a pas été acceptée

par toutes les parties, les conciliateurs établissent un rapport concernant les parties qui rejettent la recommandation, mentionnant le différend et le fait que ces parties ne l'ont pas réglé.

5. Une recommandation qui est devenue obligatoire pour les parties sera exécutée par elles immédiatement ou à une date ultérieure spécifiée dans la recommandation.

6. Une partie peut subordonner son acceptation à celle de toutes les parties ou de l'une quelconque des autres parties au différend.

Article 38

1. Une recommandation constitue un règlement final d'un différend entre les parties qui l'acceptent, sauf dans la mesure où elle n'est pas reconnue et exécutée conformément aux dispositions de l'article 39.

2. Le mot "recommandation" comprend toute interprétation, clarification ou révision de la recommandation par les conciliateurs avant l'acceptation de la recommandation.

Article 39

1. Chaque Partie contractante reconnaîtra une recommandation comme ayant force obligatoire entre les Parties qui l'ont acceptée et, sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 39, elle assurera l'exécution, à la demande d'une de ces parties, de toutes les obligations imposées par la recommandation comme s'il s'agissait d'un jugement final rendu par un tribunal de ladite Partie contractante.

2. Une recommandation ne sera pas reconnue et exécutée à la demande d'une partie visée au paragraphe 1 de l'article 39 dans le seul cas où le tribunal ou autre autorité compétente du pays où la reconnaissance ou l'exécution est demandée acquiert la certitude que :

a) Une partie qui a accepté la recommandation était, en vertu de la loi à elle applicable, frappée d'une incapacité légale au moment de l'acceptation;

b) Le prononcé de la recommandation a été obtenu par dol ou contrainte;

c) La recommandation est contraire à l'ordre public du pays où elle doit être exécutée; ou

d) La composition du groupe de conciliateurs ou la procédure de conciliation n'était pas conforme aux dispositions du présent Code.

3. Une partie quelconque de la recommandation ne sera pas reconnue et exécutée si le tribunal ou autre autorité compétente acquiert la certitude que cette partie tombe sous le coup de l'un des alinéas du paragraphe 2 de l'article 39 et peut être dissociée du reste de la recommandation. Si

la partie en question ne peut être dissociée, la recommandation tout entière ne sera ni reconnue ni exécutée.

Article 40

1. Si la recommandation a été acceptée par toutes les parties, la recommandation et les motifs à l'appui pourront être rendus publics avec le consentement de toutes les parties.

2. Si la recommandation a été rejetée par une ou plusieurs parties, mais a été acceptée par une ou plusieurs parties :

a) La partie ou les parties qui rejettent la recommandation rendent publics les moyens qu'elles ont invoqués à cette fin conformément au paragraphe 3 de l'article 37 et pourront en même temps rendre publics la recommandation et les motifs à l'appui;

b) Une partie qui a accepté la recommandation pourra rendre publics la recommandation et les motifs à l'appui; elle pourra également rendre publics les moyens invoqués par toute autre partie pour rejeter la recommandation, à moins que cette autre partie n'ait déjà rendu publics son rejet et les moyens qu'elle a invoqués conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 de l'article 40.

3. Si la recommandation n'a été acceptée par aucune des parties, chaque partie peut rendre publics la recommandation et les motifs à l'appui, ainsi que son propre rejet et les moyens qu'elle a invoqués.

Article 41

1. Les documents et exposés contenant des renseignements de fait remis par l'une quelconque des parties aux conciliateurs seront rendus publics à moins que cette partie ou une majorité des conciliateurs n'en convienne autrement.

2. Les documents et exposés ainsi remis par une partie pourront être produits par elle à l'appui de sa thèse dans toute instance ultérieure découlant du même différend et introduite entre les mêmes parties.

Article 42

Si la recommandation n'est pas devenue obligatoire pour les parties, aucune des vues exprimées ou aucun des motifs donnés par les conciliateurs, ou aucune des concessions ou offres faites par les parties aux fins de l'instance en conciliation ne portera atteinte aux droits et obligations d'ordre juridique de l'une quelconque des parties.

Article 43

1. a) Les frais des conciliateurs et tous les frais relatifs au déroulement de l'instance en conciliation seront supportés à

parts égales par les parties à l'instance, à moins qu'elles n'en conviennent autrement.

b) Une fois que l'instance en conciliation a été introduite, les conciliateurs pourront demander une avance ou une garantie pour les frais visés à l'alinéa a du paragraphe 1 de l'article 43.

2. Chaque partie prend à sa charge toutes les dépenses qu'elle encourt aux fins de l'instance, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 43, les conciliateurs peuvent, s'ils ont décidé à l'unanimité qu'une partie a introduit une instance à des fins vexatoires ou à la légère, mettre à la charge de cette partie une fraction ou la totalité des frais encourus par les autres parties à l'instance. Cette décision sera définitive et obligatoire pour toutes les parties.

Article 44

1. Le défaut de comparaître ou de conclure d'une partie, à un moment quelconque de la procédure, ne sera pas réputé reconnaissance des prétentions de l'autre partie. En pareil cas, l'autre partie aura le choix de prier les conciliateurs de clore la procédure ou de statuer sur les questions qui leur ont été soumises et de formuler une recommandation conformément aux dispositions énoncées dans le présent Code.

2. Avant de clore la procédure, les conciliateurs accorderont à la partie qui n'a pas comparu ou conclu un délai de grâce ne dépassant pas 10 jours, à moins qu'ils n'aient acquis la certitude que ladite partie n'a pas l'intention de comparaître ou de conclure.

3. L'inobservation des délais de procédure prévus dans le présent Code ou fixés par les conciliateurs, en particulier des délais relatifs à la présentation des exposés ou des renseignements, sera réputée défaut de conclure.

4. Si l'instance a été close en raison du défaut de l'une des parties de comparaître ou de conclure, les conciliateurs dresseront un procès-verbal constatant ce défaut.

Article 45

1. Les conciliateurs suivront les procédures stipulées dans le présent Code.

2. Les règles de procédure annexées à la présente Convention seront considérées comme des règles types destinées à guider les conciliateurs. Les conciliateurs pourront d'un commun accord utiliser, compléter ou modifier les règles énoncées dans l'annexe ou formuler leurs propres règles de procédure, pourvu que ces règles complémentaires, les règles modifiées ou autres règles, ne soient pas incompatibles avec les dispositions du présent Code.

3. Les parties, si elles conviennent que ce peut être favorable à un règlement rapide et peu onéreux de l'instance en conciliation, pourront arrêter d'un commun accord des règles de procédure qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions du présent Code.

4. Les conciliateurs formuleront les recommandations par consensus ou, à défaut, statueront à la majorité.

5. L'instance en conciliation prendra fin et la recommandation des conciliateurs sera formulée au plus tard six mois après la date à laquelle les conciliateurs ont été désignés, exception faite des cas visés aux alinéas e, f et g du paragraphe 4 de l'article 23, pour lesquels les délais fixés au paragraphe 1 de l'article 14 et au paragraphe 4 de l'article 16 sont valables. Cette période de six mois peut être prolongée par accord entre les parties.

C. - MÉCANISME INSTITUTIONNEL

Article 46

1. Six mois avant l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, sous réserve de l'approbation par l'Assemblée générale des Nations Unies et compte tenu des vues exprimées par les Parties contractantes, désignera un greffier qui pourra être assisté du personnel supplémentaire nécessaire à l'exercice des fonctions énumérées au paragraphe 2 de l'article 46. L'Office des Nations Unies à Genève assurera les services administratifs dont le Greffier et le personnel qui l'assiste auront besoin.

2. Le Greffier exercera les fonctions ci-après en consultation, le cas échéant, avec les Parties contractantes :

a) Tenir à jour la liste des conciliateurs du Tableau international de conciliateurs et informer régulièrement les Parties contractantes de la composition du Tableau;

b) Communiquer sur leur demande aux parties intéressées le nom et l'adresse des conciliateurs;

c) Recevoir et garder copie des demandes de conciliation, répliques, recommandations, acceptations ou rejets des recommandations et des motifs invoqués à l'appui;

d) Fournir sur leur demande et à leurs frais aux organisations de chargeurs, conférences et gouvernements, copie des recommandations et des motifs invoqués pour les rejeter, sous réserve des dispositions de l'article 40;

e) Rendre disponibles des renseignements de caractère non confidentiel sur les instances en conciliation terminées, et sans attribution aux parties intéressées, aux fins de la préparation de matériaux pour la Conférence de révision mentionnée à l'article 52;

f) Les autres fonctions que l'alinéa c du paragraphe 1 de l'article 26 et les paragraphes 2 et 3 de l'article 30 assignent au Greffier.

Chapitre VII CLAUSES FINALES

Article 47

MISE EN APPLICATION

1. Chaque Partie contractante adoptera les dispositions législatives ou autres mesures qui peuvent être nécessaires pour la mise en application de la présente Convention.

2. Chaque Partie contractante communiquera au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui sera le dépositaire, le texte des dispositions législatives ou autres mesures qu'elle a adoptées pour mettre en application la présente Convention.

Article 48

SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION, APPROBATION ET ADHÉSION

1. La présente Convention restera ouverte à la signature du 1er juillet 1974 au 30 juin 1975 inclus au Siège de l'Organisation des Nations Unies et restera ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Tous les Etats^a ont le droit de devenir Parties contractantes à la présente Convention par :

a) Signature, sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

b) Signature, sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

c) Adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du dépositaire.

Article 49

ENTRÉE EN VIGUEUR

1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle 24 Etats au moins dont le tonnage

^a A sa 9e séance plénière, le 6 avril 1974, la Conférence, sur la recommandation du troisième grand Comité, a adopté l'entente ci-après :

"Aux termes de ses dispositions, la présente Convention sera ouverte à la participation de tous les Etats et le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fera fonction de dépositaire. Il est entendu par la Conférence que le Secrétaire général, en s'acquittant de ses fonctions de dépositaire d'une convention ou autre instrument multilatéral ayant force obligatoire et contenant la clause "Tous les Etats", suivra la pratique de l'Assemblée générale des Nations Unies dans l'application de cette clause et que, chaque fois que cela sera opportun, il sollicitera l'avis de l'Assemblée générale avant de recevoir une signature ou un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion".

global représente au moins 25 p. 100 du tonnage mondial seront devenus Parties contractantes à ladite Convention conformément à l'article 48. Aux fins du présent article, le tonnage retenu sera celui qui figure dans le *Lloyd's Register of Shipping - Statistical Tables 1973*, tableau 2, "*World Fleets - Analysis by Principal Types*", en ce qui concerne les navires de charge classiques (y compris les bâtiments mixtes) et porte-conteneurs (entièrement cellulaires), à l'exclusion de la flotte de réserve des Etats-Unis d'Amérique et des flottes des Grands Lacs du Canada et des Etats-Unis d'Amérique^b.

2. Pour chaque Etat qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère par la suite, la présente Convention entrera en vigueur six mois après le dépôt, par cet Etat, de l'instrument approprié.

3. Tout Etat qui devient Partie contractante à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement est, faute d'avoir exprimé une intention différente, réputé :

a) Partie à la présente Convention telle qu'elle aura été amendée; et

b) Partie à la Convention non amendée au regard de toute partie à la présente Convention qui n'est pas liée par l'amendement.

Article 50

DÉNONCIATION

1. La présente Convention pourra être dénoncée par l'une quelconque des Parties contractantes à tout moment après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur.

2. La dénonciation s'effectuera par notification écrite adressée au dépositaire et elle prendra effet un an après la date de réception par le dépositaire ou à l'expiration de toute période plus longue qui serait spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

Article 51

AMENDEMENTS

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la présente Convention en les communiquant au dépositaire. Le dépositaire transmettra ces amendements aux Parties contractantes, pour acceptation, ainsi que, pour information, aux Etats ayant le droit de devenir Parties contractantes à la présente Convention qui ne sont pas Parties contractantes.

2. Chaque amendement proposé qui est transmis conformément au paragraphe 1 de l'article 51 sera réputé accepté

^b Les tonnages requis aux fins du par. 1 de l'art. 49 sont indiqués dans la deuxième partie ci-dessus.

si aucune Partie contractante ne communique au dépositaire d'objection à cet amendement dans les 12 mois qui suivent la date de sa transmission par le dépositaire. Si une Partie contractante communique une objection à l'amendement proposé, cet amendement ne sera pas réputé accepté et ne sera pas mis en vigueur.

3. Si aucune objection n'a été communiquée, l'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes six mois après l'expiration de la période de 12 mois mentionnée au paragraphe 2 de l'article 51.

Article 52

CONFÉRENCES DE RÉVISION

1. Une Conférence de révision sera convoquée par le dépositaire cinq ans après la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, aux fins de passer en revue le fonctionnement de la Convention, eu égard en particulier à son application et d'examiner et adopter les amendements appropriés.

2. Le dépositaire, quatre ans après la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, sollicitera les vues de tous les Etats ayant le droit d'assister à la Conférence de révision et, sur la base des opinions reçues, établira et fera distribuer un projet d'ordre du jour ainsi que les amendements proposés à l'examen de la Conférence.

3. D'autres Conférences de révision seront de même réunies tous les cinq ans, ou à tout autre moment après la première Conférence de révision, à la demande du tiers des Parties contractantes à la présente Convention, à moins que la première Conférence de révision n'en décide autrement.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 52, si la présente Convention n'est pas entrée en vigueur dans les cinq années qui suivront la date d'adoption de l'Acte final de la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, une conférence de révision sera, à la demande d'un tiers des Etats ayant le droit de devenir Parties contractantes à la présente Convention, convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale, aux fins de passer en revue les dispositions de la Convention et de son annexe et d'examiner et adopter les amendements appropriés.

Article 53

FONCTIONS DU DÉPOSITAIRE

1. Le dépositaire notifiera aux Etats signataires et adhérents :

a) Les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions conformément à l'article 48;

b) La date d'entrée en vigueur de la Présente Convention conformément à l'article 49;

c) Les dénonciations de la présente Convention conformément à l'article 50;

d) Les réserves à la présente Convention et le retrait de réserves;

e) Le texte des dispositions législatives ou autres mesures que chaque Partie contractante a adoptées pour mettre la présente Convention en application conformément à l'article 47;

f) Les amendements proposés et les objections aux amendements proposés conformément à l'article 51; et

g) L'entrée en vigueur des amendements conformément au paragraphe 3 de l'article 51.

2. Le dépositaire prendra aussi les dispositions qui seront nécessaires en application de l'article 52.

Article 54

TEXTES FAISANT FOI - DÉPÔT

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leur Gouvernement, ont signé la présente Convention, à la date qui figure en regard de leur signature.

ANNEXE À LA CONVENTION

Règles de procédure type pour la conciliation obligatoire internationale

Règle 1

1. Toute partie qui veut introduire une instance en conciliation conformément au Code adressera à l'autre partie, avec copie au Greffier, une demande à cet effet accompagnée d'un mémoire introductif d'instance.

2. Le mémoire introductif devra :

a) Désigner exactement chaque partie au différend et son adresse;

b) Contenir un bref exposé des faits pertinents, des questions en litige et de la proposition du demandeur en vue du règlement du différend;

c) Préciser si une procédure orale est souhaitée et, dans l'affirmative, indiquer, dans la mesure où ils sont connus à ce moment, les nom et adresse des personnes appelées à témoigner, y compris les experts, en faveur du demandeur;

d) Etre accompagné de la documentation à l'appui, y compris les accords et arrangements pertinents conclus entre les parties, dans la mesure où le demandeur l'estime nécessaire au moment du dépôt du mémoire;

e) Indiquer le nombre de conciliateurs requis, toute proposition relative à la désignation des conciliateurs ou le nom du conciliateur désigné par le demandeur conformément au paragraphe 2 de l'article 32;

f) Contenir, le cas échéant, des propositions quant aux règles de procédure.

3. Le mémoire sera daté; il sera signé par la partie.

Règle 2

1. S'il décide de répondre au mémoire, le défendeur devra, dans les 30 jours qui suivent la date de la réception par lui du mémoire introductif, adresser à l'autre partie, avec copie au Greffier, une réplique.

2. La réplique devra :

a) Contenir un bref exposé des faits pertinents opposés aux affirmations du mémoire, la proposition éventuelle du défendeur pour le règlement du différend et la réparation demandée par lui, le cas échéant, en vue du règlement du différend;

b) Préciser si une procédure orale est souhaitée et, dans l'affirmative, indiquer, dans la mesure où ils sont connus à ce moment, les nom et adresse des personnes appelées à témoigner, y compris les experts, en faveur du défendeur;

c) Etre accompagné de la documentation à l'appui, y compris les accords et les arrangements pertinents conclus entre les parties, dans la mesure où le défendeur l'estime nécessaire au moment de l'envoi de la réplique;

d) Indiquer le nombre de conciliateurs requis, toute proposition relative à la désignation des conciliateurs ou le nom du conciliateur désigné par le défendeur conformément au paragraphe 2 de l'article 32;

e) Contenir, le cas échéant, des propositions quant aux règles de procédure.

3. La réplique sera datée; elle sera signée par la partie.

Règle 3

1. Toute personne physique ou morale intéressée qui souhaite se joindre à une instance en conciliation en application de l'article 34 adressera aux parties au différend une demande écrite, avec copie au Greffier.

2. Si la jonction est souhaitée en application de l'alinéa a de l'article 34, la demande exposera les motifs à l'appui et contiendra les renseignements requis aux termes des alinéas a, b et d du paragraphe 2 de la règle 1.

3. Si la jonction est souhaitée en application de l'alinéa b de l'article 34, la demande exposera les motifs à l'appui et indiquera laquelle des parties initiales au différend sera soutenue.

4. Toute opposition à cette demande de jonction sera notifiée par la partie qui s'y oppose, avec copie à l'autre partie, dans les sept jours de la réception de la demande.

5. Si deux ou plusieurs instances sont jointes, les demandes ultérieures en tierce intervention seront adressées à toutes les parties intéressées, et chacune d'elles pourra s'y opposer conformément à la présente règle.

Règle 4

Par accord entre les parties à un différend, à la demande de l'une ou l'autre des parties et après avoir donné aux parties l'occasion d'être entendues, les conciliateurs peuvent ordonner la jonction ou la disjonction de toutes les instances alors pendantes entre les mêmes parties ou de certaines d'entre elles.

Règle 5

1. Chacune des parties peut récuser un conciliateur si des circonstances suscitent des doutes justifiables quant à son indépendance.

2. Il doit être donné avis de la récusation, y compris des motifs invoqués, avant la date de la clôture de l'instance, avant que les conciliateurs aient rendu leur recommandation. Cette récusation sera instruite sans délai et tranchée en tout premier lieu par les conciliateurs à la majorité des voix, en tant qu'exception préliminaire, quand il a été désigné plus d'un conciliateur. La décision rendue en pareil cas est définitive.

3. Un conciliateur qui vient à décéder, démissionne, est frappé d'incapacité ou récusé, sera remplacé sans délai.

4. Une instance interrompue comme il vient d'être dit sera reprise au point où elle avait été interrompue, à moins que les parties ne conviennent ou que les conciliateurs n'ordonnent de réexaminer ou de réentendre toute déposition orale.

Règle 6

Les conciliateurs sont juges de leur juridiction et/ou compétence dans le cadre des dispositions du Code.

Règle 7

1. Les conciliateurs admettront et examineront tous mémoires écrits, pièces, affirmations sous serment et publications et tous autres éléments de preuve, même oraux, qui leur seraient soumis par l'une quelconque des parties ou en son nom, et leur reconnaîtront la valeur probante qu'ils estimeront devoir leur attribuer.

2. a) Chacune des parties peut soumettre au conciliateur tous éléments qu'elle juge pertinents; en même temps, elle en remettra des copies certifiées conformes à toutes autres parties à l'instance, qui disposeront d'un délai raisonnable de réplique.

b) Les conciliateurs seront seuls juges de la pertinence et de l'importance des éléments de preuve qui leur seront soumis par les parties.

c) Les conciliateurs pourront demander aux parties de produire tous éléments complémentaires de preuve qu'ils estimeront nécessaires à la compréhension et à l'appréciation du différend, étant entendu que, si de tels éléments complémentaires de preuve sont produits, les autres parties à l'instance auront une possibilité raisonnable de présenter leurs observations à ce sujet.

Règle 8

1. Quand un délai pour l'accomplissement d'un acte est prévu dans le Code ou dans les présentes règles, le jour à partir duquel le délai commence à courir n'est pas compté, mais le dernier jour du délai est compté, à moins qu'il ne tombe un samedi, un dimanche ou un jour qui est férié à l'endroit où a lieu la conciliation auquel cas, le dernier jour en question est le prochain jour ouvrable.

2. Quand le délai est inférieur à sept jours, les samedis, dimanches et jours fériés qui tomberont pendant ce délai ne sont pas compris dans le calcul.

Règle 9

Sous réserve des dispositions relatives aux délais de procédure fixés dans le Code, les conciliateurs pourront, à la requête de l'une des parties ou en application d'un accord intervenu entre elles, proroger tout délai qu'ils auront fixé.

Règle 10

1. Les conciliateurs régleront l'ordonnance de l'instance et, à moins qu'il n'en soit convenu autrement, fixeront la date et l'heure de chaque séance.

2. A moins que les parties n'en conviennent autrement, les débats auront lieu à huis clos.

3. Avant de prononcer la clôture de l'instance, les conciliateurs demanderont expressément à toutes les parties si elles ont d'autres éléments de preuve à produire, et il en sera pris acte dans le procès-verbal.

Règle 11

Les recommandations des conciliateurs seront faites par écrit et contiendront :

- a) La désignation et l'adresse exacte de chaque partie;
- b) L'énoncé de la méthode suivie pour désigner les conciliateurs, avec leur nom;
- c) La date ou les dates et le lieu de la procédure de conciliation;
- d) Un résumé de la procédure de conciliation, comme les conciliateurs l'estimeront approprié;
- e) Un exposé succinct des faits retenus par les conciliateurs;
- f) Un résumé des conclusions présentées par les parties;
- g) Les décisions rendues sur les questions en litige, avec l'exposé des motifs;
- h) La signature des conciliateurs et la date de chaque signature;
- i) Une adresse aux fins de la communication de l'acceptation ou du rejet de la recommandation.

Règle 12

La recommandation renfermera, autant que possible, une décision relative aux dépens, conformément aux dispositions du Code. Si la recommandation ne comporte pas de décision quant aux dépens, les conciliateurs devront, le plus tôt possible après la date de la recommandation et, en tout cas, au plus tard dans les 60 jours qui suivront cette date, rendre par écrit une décision relative aux dépens comme il est prévu dans le Code.

Règle 13

Les recommandations des conciliateurs tiendront aussi compte des cas antérieurs analogues, chaque fois que cela faciliterait une application plus uniforme du Code et le respect des recommandations des conciliateurs.

Annexe II

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES PAR LA CONFÉRENCE

1. Achèvement des travaux de la Conférence

La Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes.

Réunie conformément à la résolution 3035 (XXVII) de l'Assemblée générale pour examiner et adopter une convention ou autre instrument multilatéral ayant force obligatoire, relatif à un code de conduite des conférences maritimes,

Etant arrivée à un accord unanime au sujet d'un grand nombre des paragraphes du projet de code de conduite des conférences maritimes annexés aux rapports des trois grands comités de la Conférence de plénipotentiaires,

Ayant noté que les principes, présentés par le Président de la Conférence et annexés à la présente résolution, pour le règlement de quelques-uns des problèmes fondamentaux posés à la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, ont été acceptés, parmi les Etats participant à la Conférence, par tous les pays en voie de développement, par tous les pays socialistes d'Europe orientale, et par un certain nombre de pays développés à économie de marché, et ayant noté aussi qu'un certain nombre d'autres pays développés à économie de marché n'ont pas accepté les principes susmentionnés et que d'autres encore de ces pays ont fait des réserves à ce sujet.

Notant que tous les pays qui ont accepté les principes visés dans le considérant précédent sont convenus que ces principes serviront de base aux travaux ultérieurs sur les sections pertinentes du projet de code de conduite des conférences maritimes,

Notant en outre les avis des pays qui n'ont pas accepté les principes susmentionnés et le vœu de ces pays que leurs avis soient pris en considération dans les travaux ultérieurs,

1. *Prend note* du progrès substantiel réalisé pendant la première partie de la Conférence;

2. *Prend note* aussi du rapport relatif aux séances plénières de la Conférence et des rapports des trois grands comités;

3. *Considère* qu'il est conforme aux intérêts de tous les pays que la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes reprenne à Genève, le 11 mars 1974, pour trois semaines, afin de pouvoir terminer ses travaux;

4. *Prie* le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et le Secrétaire général de la CNUCED de faire le nécessaire pour la reprise de la Conférence;

5. *Affirme* que les nombreux paragraphes du projet de code de conduite des conférences maritimes sur lesquels un accord unanime s'est fait et qui sont annexés aux rapports des trois grands comités de la Conférence de plénipotentiaires ne seront pas remis en discussion et que leur texte ne sera pas sujet à modifications, exception faite des modifications de pure forme, juridique ou non, qui apparaîtraient nécessaires;

6. *Note* que tous les pays qui ont accepté les principes présentés par le Président de la Conférence et annexés à la présente résolution, pour le règlement de quelques-uns des problèmes fondamentaux posés à la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, sont d'accord pour continuer à considérer ces principes comme base des travaux qui se poursuivront lors de la reprise de la Conférence de plénipotentiaires, pour ne pas rouvrir de discussion sur ces principes, ainsi que pour ne pas remettre en discussion ou modifier les paragraphes pertinents du projet de code convenus d'un commun accord par tous ces pays et fondés sur ces principes, exception faite des modifications de pure forme, juridique ou non, qui apparaîtraient nécessaires et de toutes autres retouches jugées indispensables pour améliorer la concordance entre les textes de ces paragraphes et les principes convenus;

7. *Confirme* la volonté de toutes les parties à la présente résolution de reprendre les négociations à la reprise de la Conférence de plénipotentiaires au point qu'elles avaient atteint au moment de l'ajournement, en vue d'examiner et d'adopter, à cette deuxième partie, une convention ou autre instrument multilatéral ayant force obligatoire concernant un code de conduite des conférences maritimes;

8. *Prie* le secrétariat de la CNUCED de mettre en forme juridique les textes annexés aux rapports des grands comités de la Conférence, pour les distribuer bien avant la reprise de la Conférence de plénipotentiaires aux gouvernements de tous les Etats membres, afin d'en faciliter l'examen.

6e séance plénière
15 décembre 1973

ANNEXE DE LA RÉSOLUTION 1

Principes concernant le règlement de certaines questions fondamentales posées à la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes

A. - Rôle des gouvernements

1. Sur la demande des gouvernements, les renseignements nécessaires doivent être fournis par les conférences.

2. Les représentants des gouvernements doivent avoir le droit d'assister aux consultations, de participer pleinement aux discussions, de faire des suggestions et de faciliter l'accord entre les parties, mais ils ne jouent aucun rôle dans l'adoption des décisions.

3. Les gouvernements auront de même le droit de participer aux procédures de conciliation.

B. - Participation au trafic

1. Egalité des droits des compagnies nationales aux deux extrémités de la ligne.

2. Une part de 20 p. 100 doit être attribuée aux compagnies de pays tiers s'il en existe.

3. Si des compagnies nationales ne transportent pas, ou ne sont pas en mesure de transporter, la part du trafic qui leur a été allouée - et, sur ce point, elles prennent elles-mêmes la décision - la fraction de leur part de trafic qu'elles ne transportent pas revient au pool pour être répartie au prorata.

4. Les compagnies nationales d'une région à une extrémité ont la latitude de procéder à des ajustements entre elles au sujet de leurs parts.

C. - Application

1. Les parties n'épargnent aucun effort pour parvenir à un règlement pendant les consultations.

2. Si une question n'est pas réglée par voie de consultation et qu'un différend s'élève, il doit être soumis à la conciliation internationale obligatoire; cette procédure s'applique notamment aux questions relatives aux taux de fret, aux surtaxes, aux coefficients d'ajustement monétaire, etc.

3. Les recommandations des conciliateurs, si elles sont acceptées par les parties, ont force obligatoire.

4. Si les recommandations des conciliateurs sont rejetées, les motifs de leur rejet sont exposés en détail par écrit et seront publiés.

5. Une conférence de révision se réunira au bout de cinq ans pour examiner le fonctionnement de la Convention, tout particulièrement son application. Ces conférences de révision auront lieu par la suite tous les cinq ans.

D. - Critères de la détermination des taux de fret

1. Ces critères devront être ceux qui sont énoncés dans la proposition présentée par les pays socialistes d'Europe orientale pour le paragraphe 54 du Code^a.

^a Pour le texte de cette proposition, qui a aussi été appuyée ensuite par le Groupe des Soixante-Dix-Sept et par la France, se reporter à la variante 1 du paragraphe 54 du Code dans *Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes*, vol. 1, *Rapports et autres documents* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.75.II.D.11), quatrième partie, sect. 1.

2. Le délai entre la date à laquelle une augmentation générale des taux de fret devient effective et la date de notification de l'augmentation générale suivante des taux de fret ne doit pas être inférieur à 12 mois.

NOTE. - On a signalé les appréhensions éprouvées par différents groupes au sujet de la question de la concurrence extérieure, mais l'espoir a été exprimé que ce problème serait résolu de manière satisfaisante par un échange de vues à l'intérieur du Comité ou du groupe de rédaction intéressé.

2. Compagnies maritimes hors conférence

La Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes,

Ayant établi la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes dans le dessein d'améliorer le système des conférences maritimes,

Notant que la Convention est applicable aux conférences maritimes et à leurs relations externes,

Décide ce qui suit :

1. Aucune disposition de ladite Convention ne sera interprétée comme déniait aux chargeurs le droit de choisir entre les compagnies maritimes membres d'une conférence et les compagnies maritimes hors conférence, sous réserve des accords de fidélité existants;

2. Les compagnies maritimes hors conférence qui se trouvent en concurrence avec une conférence devraient respecter le principe de la concurrence loyale sur une base commerciale;

3. Dans l'intérêt d'un développement harmonieux des services de transports maritimes, les compagnies hors conférence ne devraient pas être empêchées de fonctionner pour autant qu'elles se conforment aux prescriptions du paragraphe 2 ci-dessus.

*9e séance plénière
6 avril 1974*

3. Conciliation locale

La Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes,

Tenant compte de l'importance des dispositions relatives aux consultations et des procédures de règlement des différends prévues dans la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes,

Notant que des propositions ont été formulées tendant à prévoir dans le Code que certains différends seront soumis à la conciliation locale,

1. *Invite* la première Conférence de révision qui sera convoquée conformément à l'article 52 de la Convention à donner priorité à la question de la conciliation locale, en tenant compte des vues exprimées par les Parties contractantes à la Convention sur le point de savoir si l'absence de

conciliation locale a ou n'a pas entravé le règlement efficace des différends et, dans l'affirmative, quelles questions devraient être considérées comme se prêtant à la conciliation locale et quelles procédures devraient être appliquées en vue de régler ces différends;

2. *Convient* que, en préparant la Conférence de révision, le dépositaire s'informerait des vues de tous les Etats ayant le

droit de participer à ladite Conférence, qui devrait être tenue de prendre en considération les opinions émises par les autorités compétentes, les conférences maritimes et les organisations de chargeurs.

9e séance plénière
6 avril 1974

0098

O/D

REPUBLIQUE DU MALI

COMITE MILITAIRE DE LIBERATION
NATIONALE

UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

ORDONNANCE N° 76-57 /CMLN

Portant approbation de la charte des
Transports Maritimes en Afrique de l'Ouest
et du Centre

LE COMITE MILITAIRE DE LIBERATION NATIONALE

VU la Constitution de la République du Mali du 2 juin 1974 ;

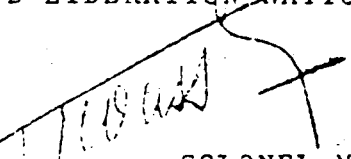
ORDONNE :

ARTICLE 1er. - Est approuvée la charte des Transports Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre adoptée en Abidjan le 7 Mai 1975 par la Conférence des transports Maritimes.

ARTICLE 2. - La présente Ordonnance sera exécutée comme Loi de l'Etat./.--

Bamako, le 29 Novembre 1976.

LE PRESIDENT DU COMITE MILITAIRE
DE LIBERATION NATIONALE,

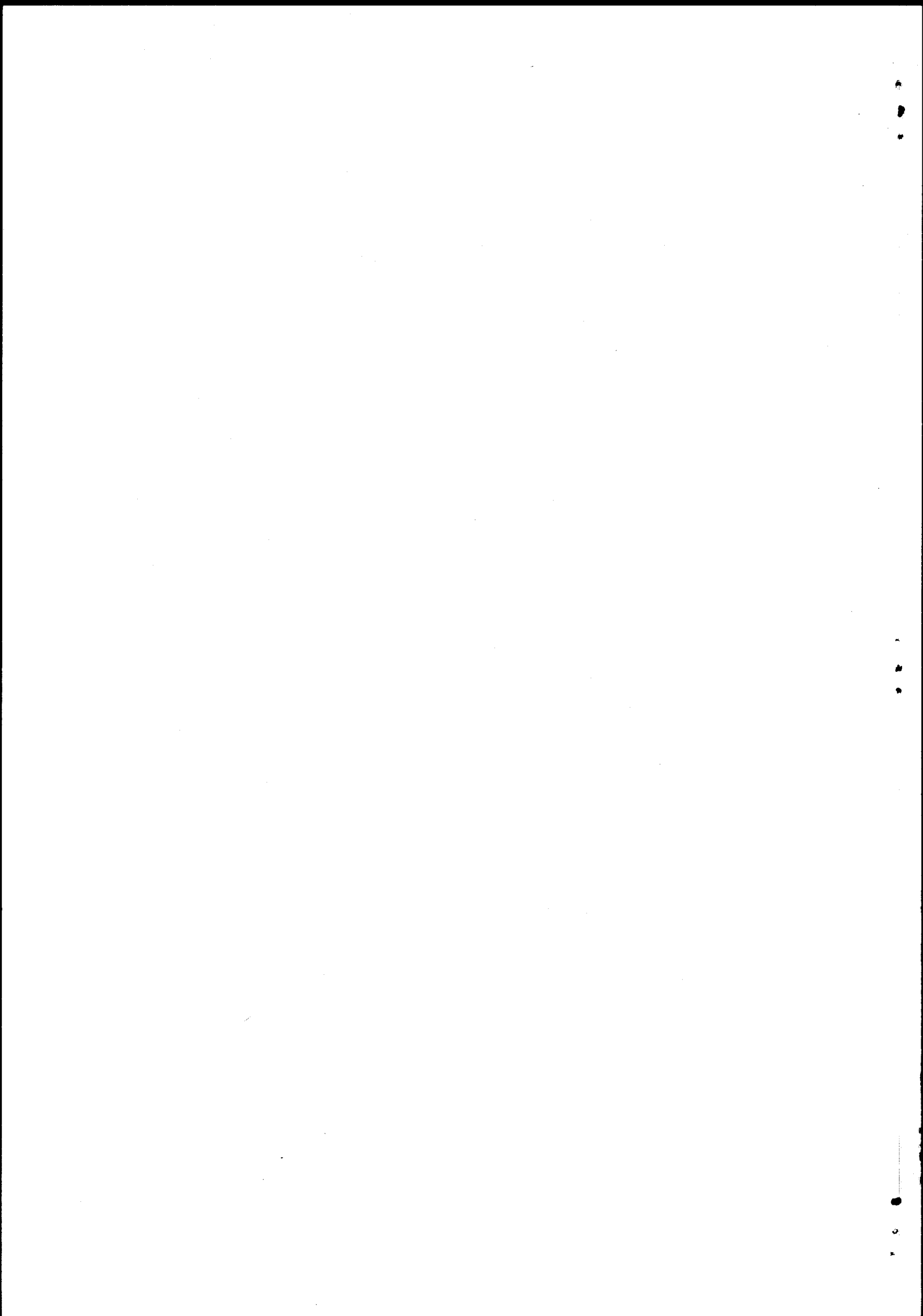


COLONEL MOUSSA TRAORE

- AMPLIATIONS -

Original.....	1
CMLN	5
Residence du Gouvernement.....	5
Ts Départements Ministériels.....	14
S.G.G.....	10
Cour Suprême.....	4
I.G.A.A.E.F.....	2
Gouverneurs de Régions.....	6
Assemblée Nle.....	2
J.O. - R.M.....	2

Handwritten notes:
be by
1000



0099

CONFERENCE MINISTERIELLE DES
ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST
ET DU CENTRE SUR LES TRANSPORTS
MARITIMES

SIEGE SOCIAL - A B I D J A N
REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

MINISTERIAL CONFERENCE OF
WEST AND CENTRAL AFRICAN
STATES ON MARITIME TRANSPORT

HEADQUARTER A ABIDJAN
THE IVORY COAST

CHARTRE DES TRANSPORTS MARITIMES
EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE
OU
"CHARTRE D'ABIDJAN"

CONFERENCE MINISTERIELLE DES ETATS
DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

A ABIDJAN, Les 5, 6 et 7 MAI 1975

CHARTRE DES TRANSPORTS MARITIMES
EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

PREAMBULE

Les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre :

- Considérant leur développement économique comme une priorité,
- Considérant l'impact des transports maritimes sur leurs économies,
- Considérant les prises de position arbitraires des conférences maritimes, notamment en matière de hausse de taux de fret,
- Considérant les dispositions favorables du Code de Conduite des Conférences Maritimes pour le développement des marines marchandes des pays en voie de développement, notamment pour la répartition des cargaisons sur la base des 40/40/20

D E C I D E N T

A - ECONOMIE MARITIME

1. De mettre en place un organisme permanent de concertation sur les transports maritimes notamment d'institutionnaliser la Conférence Ministérielle.
2. De créer, afin qu'ils soient fonctionnels avant la fin de l'année 1975, des Conseils de Chargeurs ou des systèmes équivalents dans les pays qui en sont dépourvus.
3. De regrouper ces divers conseils dans un organisme de coopération. A cet effet, la Conférence crée une Commission Ad Hoc dont la mission est d'étudier la forme et le fonctionnement

.../...

de ce regroupement.

4. De créer des Comités FAL (Commissions nationales et régionales), visant à la simplification des formalités administratives du trafic maritime international.
5. De prévoir l'intervention efficace des Etats dans les activités des services auxiliaires du transport maritime (transit, acconage, manutentions, etc...).
6. De créer des organismes de groupage de fret en vue de favoriser les compagnies de navigation de la région et, à cet effet, recommandent la transformation graduelle du libellé des contrats d'achat de CAF en FOB pour les importations et de FOB en CAF pour les exportations.
7. De créer des organismes nationaux et régionaux d'assurance maritime pour une meilleure protection des intérêts des chargeurs et des compagnies maritimes de la région.

B - DEVELOPPEMENT DES COMPAGNIES MARITIMES DE NAVIGATION

8. D'unir leurs efforts en vue d'assurer les transports maritimes en provenance ou à destination de leur pays dans les conditions les plus avantageuses pour leur économie.
9. De créer et de développer leur marine marchande.
10. De coordonner l'action des compagnies de navigation nationale afin d'utiliser de façon optimale les capacités de transport, grâce à une organisation concertée des lignes et des agences, en vue d'une exploitation en pool.
11. D'encourager vivement les Etats Africains qui créent leur compagnie, en collaboration avec des pays étrangers à prendre la majorité des actions.
12. De créer une Conférence Maritime africaine de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.
13. D'africaniser rapidement les représentants en Afrique des Conférences Maritimes étrangères desservant les côtes de la région.
14. De faire appel aux organismes de financement africains et à d'autres organismes internationaux pour l'acquisition dans des conditions favorables des navires nécessaires à la création et au développement des flottes vu les mesures contraignantes sur les crédits à l'exportation de la résolution C7 488 du 18 Juillet 1974 des Etats de l'OCDE.

.../...

15. D'entreprendre une étude sur l'opportunité de créer des compagnies de navigation régionales.

C - PORTS

16. a) De mettre en place des équipements indispensables pour assurer la fluidité du trafic.
b) D'organiser une exploitation des installations portuaires pour la mise en place de structures de gestion appropriées et par une utilisation rationnelle et économique de la main-d'oeuvre portuaire.
c) De doter les ports d'une autonomie de gestion de plus en plus large en vue d'une efficacité meilleure.
17. D'encourager l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dans la mise en place de structures de coopération et d'information.
18. D'entreprendre des études de développement portuaire à long terme, afin de pouvoir recevoir les navires vracquiers et porte-conteneurs.

D - PAYS SANS LITTORAL

19. D'institutionnaliser la participation des pays sans littoral à la gestion des ports dont ils sont tributaires et de les encourager à prendre des participations au capital des compagnies de navigation des pays côtiers.
20. De veiller à l'application de tarifs préférentiels aux marchandises en provenance ou à destination des pays sans littoral avec l'accord des pays côtiers.

E - ETUDES ET FORMATION

21. De créer et développer, avec l'assistance des organismes spécialisés, des Nations-Unies, des centres régionaux d'étude et de documentation sur les transports maritimes, de créer et de développer des écoles régionales de formation de cadres maritimes, tant navigants que sédentaires dans les meilleurs délais.

No. 8641. FINAL ACT OF THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRANSIT TRADE OF LAND-LOCKED COUNTRIES. DONE AT NEW YORK, ON 8 JULY 1965

1. The General Assembly of the United Nations at its 1328th plenary meeting on 10 February 1965 decided to convene an international conference of plenipotentiaries to consider the question of transit trade of land-locked countries and to embody the results of its work in an international convention and such other instruments as it might deem appropriate. This decision was taken in pursuance of a resolution adopted by the First United Nations Conference on Trade and Development at Geneva in June 1964.
2. The United Nations Conference on Transit Trade of Land-locked Countries met at the Headquarters of the United Nations in New York from 7 June 1965 to 8 July 1965.
3. The Governments of the following fifty-eight States were represented at the Conference: Afghanistan, Argentina, Austria, Belgium, Bolivia, Brazil, Burundi, Byelorussian Soviet Socialist Republic, Cameroon, Central African Republic, Chile, Congo (Brazzaville), Czechoslovakia, Federal Republic of Germany, France, Greece, Holy See, Hungary, India, Italy, Ivory Coast, Japan, Kenya, Laos, Liberia, Luxembourg, Malawi, Mali, Mongolia, Nepal, Netherlands, Niger, Nigeria, Pakistan, Paraguay, Poland, Portugal, Republic of Korea, Republic of Viet-Nam, Romania, Rwanda, San Marino, Senegal, South Africa, Spain, Sudan, Switzerland, Thailand, Turkey, Uganda, Ukrainian Soviet Socialist Republic, Union of Soviet Socialist Republics, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United Republic of Tanzania, United States of America, Upper Volta, Yugoslavia, and Zambia.
4. The Governments of Australia, Congo (Democratic Republic of), Cuba, Denmark, Ghana, Iran, Iraq, Israel, Mauritania, Peru and Venezuela designated Observers to the Conference.
5. The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization participated in the Conference as an Observer in accordance with rule 57 of the rules of procedure of the Conference.
6. The following non-governmental organizations participated in the Conference as Observers in accordance with rule 58 of the rules of procedure of the Conference: International Chamber of Commerce and International Confederation of Free Trade Unions.
7. The Conference elected Mr. Paul Ruegger (Switzerland) as President. Mr. A.A.O. Ezenwa (Nigeria) served as Acting President from 6 to 8 July.

No 8641. ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE DE TRANSIT DES PAYS SANS LITTORAL. FAIT À NEW YORK, LE 8 JUILLET 1965

1. A sa 1328^e séance plénière, tenue le 10 février 1965, l'Assemblée générale des Nations Unies a décidé qu'une conférence internationale de plenipotentiaires serait convoquée pour examiner la question du commerce de transit international et pour consacrer le résultat de ses travaux dans une convention de décision a été prise en application d'une résolution adoptée à Genève en juin 1964 par la Première Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.
2. La Conférence des Nations Unies sur le commerce de transit des pays sans littoral s'est réunie au Siège de l'Organisation des Nations Unies, du 7 juin au 8 juillet 1965.
3. Étaient représentés à la Conférence les gouvernements des cinquante-huit États ci-après : Afghanistan, Afrique du Sud, Argentine, Autriche, Belgique, Bolivie, Brésil, Burundi, Cameroun, Chili, Congo (Brazzaville), Côte-d'Ivoire, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Grèce, Hongrie, Haute-Volta, Inde, Italie, Japon, Kenya, Laos, Libéria, Luxembourg, Malawi, Mali, Mongolie, Népal, Niger, Nigeria, Ouganda, Pakistan, Paraguay, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République centrafricaine, République de Corée, République fédérale d'Allemagne, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste roumaine, Royaume-Uni de Tanzanie, République du Viet-Nam, République de Saint-Marin, Saint-Siège, Sénégal, Soudan, Suisse, Tchécoslovaquie, Thaïlande, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Yougoslavie et Zambie.
4. Les Gouvernements de l'Australie, du Congo (République démocratique du), de Cuba, du Danemark, du Ghana, de l'Iraq, de l'Irak, d'Israël, de la Mauritanie, du Pérou et du Venezuela ont désigné des observateurs à la Conférence.
5. Conformément à l'article 57 du règlement intérieur de la Conférence, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime a participé à la Conférence en qualité d'observateur.
6. Ont participé à la Conférence en qualité d'observateurs, conformément à l'article 58 du règlement intérieur de la Conférence, les organisations non gouvernementales suivantes : Chambre de commerce internationale et Confédération internationale des syndicats libres.
7. La Conférence a élu président M. Paul Ruegger (Suisse), M. A. A. O. Ezenwa (Nigeria) a rempli les fonctions de Président par intérim du 6 au 8 juillet.

8. The Conference elected the following representatives as Vice-Presidents: Mr. Abdul Hakim Tabibi (Afghanistan); Mr. D. Lucio Garcia del Solar (Argentina); Mr. Fernando Ortiz Sanz (Bolivia); Mr. J.B. Beleoken (Cameroon); Mr. Josef Smejkal (Czechoslovakia); Mr. Herbert Neupert (Federal Republic of Germany); Mr. D.P. Anand (India); Mr. Yaya Diakite (Mali); Mr. A.A.O. Ezenwa (Nigeria); Mr. Jaime de Pinies (Spain); Mr. G.S. Burguchev (Union of Soviet Socialist Republics); and Mr. A.B.C. Danieli (United Republic of Tanzania).

9. The following committees and working groups were set up by the Conference:

General Committee

Chairman: The President of the Conference

Members: The President and the Vice-Presidents of the Conference

Working Group I on Articles 5, 6 and 7

Chairman: Mr. Josef Smejkal (Czechoslovakia)

Working Group II on Articles 1 and 2

Chairman: Mr. W. Riphagen (Netherlands)

Working Group III on Article 11 (formerly Article 12)

Chairman: Mr. Pierre Sanon (Upper Volta)

Working Group IV on Article 16 (formerly article 19)

Chairman: Mr. Giuseppe Barile (Italy)

Drafting Committee

Chairman: Mr. W. Riphagen (Netherlands); later, Mr. Oscar Schachter (Executive Secretary)

Members: Afghanistan, Belgium, Chile, Czechoslovakia, India, Italy, Mali, Nepal, Netherlands, Nigeria, Pakistan, Paraguay, Spain, Union of Soviet Socialist Republics and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Credentials Committee

Chairman: Mr. G. Reisch (Austria)

Members: Austria, Belgium, Brazil, Liberia, Nepal, Paraguay, Sudan, Union of Soviet Socialist Republics and the United States of America.

10. The Secretary-General of the United Nations was represented by Mr. Oscar Schachter, Director of the General Legal Division of the Office of Legal Affairs of the United Nations, who served as Executive Secretary. Miss Kwen Chen, Legal Officer, acted as the Secretary of the Conference.

11. The Conference had before it as the basis for its work the report of the Committee on the Preparation of a Draft Convention relating to Transit Trade of

8. La Conférence a élu vice-présidents les représentants ci-après: M. Abdul Hakim Tabibi (Afghanistan); M. D. Lucio Garcia del Solar (Argentine); M. Fernando Ortiz Sanz (Bolivie); M. J. B. Beleoken (Cameroun); M. Jaime de Pinies (Espagne); M. D. P. Anand (Inde); M. Yaya Diakite (Mali); M. A. A. O. Ezenwa (Nigeria); M. Herbert Neupert (République fédérale d'Allemagne); M. A. B. C. Danieli (République-Unie de Tanzanie); M. Josef Smejkal (Tchécoslovaquie) et M. G. S. Bourgoutchev (Union des Républiques socialistes soviétiques).

9. La Conférence a constitué les comités et groupes de travail suivants:

Bureau de la Conférence

Président: le Président de la Conférence

Membres: le Président et les Vice-Présidents de la Conférence

Groupe de travail I sur les articles 5, 6 et 7

Président: M. Josef Smejkal (Tchécoslovaquie)

Groupe de travail II sur les articles 1 et 2

Président: M. W. Riphagen (Pays-Bas)

Groupe de travail III sur l'article 11 (ancien article 12)

Président: M. Pierre Sanon (Haute-Volta)

Groupe de travail IV sur l'article 16 (ancien article 19)

Président: M. Giuseppe Barile (Italie)

Comité de rédaction

Président: M. W. Riphagen (Pays-Bas), puis M. Oscar Schachter (Secrétaire exécutif)

Membres: Afghanistan, Belgique, Chili, Espagne, Inde, Italie, Mali, Népal, Nigéria, Pakistan, Paraguay, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Tchécoslovaquie et Union des Républiques socialistes soviétiques

Commission de vérification des pouvoirs

Président: M. G. Reisch (Autriche)

Membres: Autriche, Belgique, Brésil, États-Unis d'Amérique, Libéria, Népal, Paraguay, Soudan et Union des Républiques socialistes soviétiques.

10. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies était représenté par M. Oscar Schachter, directeur de la Division des questions juridiques générales, Service juridique de l'Organisation des Nations Unies, qui a rempli les fonctions de secrétaire exécutif. Mlle Kwen Chen, du Service juridique, a rempli les fonctions de secrétaire de la Conférence.

11. La Conférence était saisie comme base de travail du rapport de la Commission chargée d'élaborer un projet de convention relative au commerce de transit

Land-locked Countries (A/5906). The draft Convention transmitted by the Committee, the Afro-Asian-draft Convention, as well as all the amendments, were annexed to the report.

12. On the basis of its deliberations, as recorded in the summary records of the plenary meetings, the Conference prepared the annexed Convention entitled Convention on Transit Trade of Land-locked States.

13. This Convention,¹ which was adopted by the Conference on 8 July 1965, was opened for signature on that day, until 31 December 1965, at the United Nations Headquarters in New York. The Convention provides for ratification and accession, in accordance with its terms.

14. In addition, the Conference adopted two resolutions, which are annexed to this Final Act.

IN WITNESS WHEREOF the representatives have signed this Final Act.

Done in New York this eighth day of July, nineteen hundred and sixty-five, in a single copy in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

des pays sans littoral (A/5906). Le projet de convention transmis par la Commission, le projet de convention proposé par les pays d'Afrique et d'Asie ainsi que tous les amendements étaient annexés au rapport.

12. Sur la base de ses délibérations, consignées dans les comptes rendus des séances plénières, la Conférence a préparé la Convention jointe en annexe, intitulée « Convention relative au commerce de transit des États sans littoral ».

13. Cette convention¹, qui a été adoptée par la Conférence le 8 juillet 1965, a été ouverte à la signature ce même jour jusqu'au 31 décembre 1965, à l'Organisation des Nations Unies à New York. La Convention est soumise à ratification et est ouverte à l'adhésion, conformément à ses dispositions.

14. De plus, la Conférence a adopté deux résolutions, qui sont annexées au présent Acte final :

EN FOI DE QUOI les représentants ont signé le présent Acte final.

Fait à New York, le huit juillet mil neuf cent soixante-cinq, en un seul

exemplaire, en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

CONVENTION¹ ON TRANSIT TRADE OF LAND-LOCKED STATES. DONE AT NEW YORK, ON 8 JULY 1965

PREAMBLE

The States Parties to the present Convention, Recalling that article 55 of its charter requires the United Nations to promote conditions of economic progress and solutions of international economic problems,

Noting General Assembly resolution 1028 (XI)² on the land-locked countries and the expansion of international trade which, "recognizing the need of land-locked countries for adequate transit facilities in promoting international trade"; invited "the Governments of Member States to give full recognition to the needs of land-locked Member States in the matter of transit trade and, therefore, to accord them adequate facilities in terms of international law and practice in this regard, bearing in mind the future requirements resulting from the economic development of the land-locked countries";

Recalling article 2 of the Convention on the High Seas which states that the high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty and article 3 of the said Convention which states:

"1. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea.

¹The Convention was adopted by the United Nations Conference on Transit Trade of Land-locked Countries, which had been convened pursuant to the decision of the General Assembly of the United Nations taken at its 1328th plenary meeting on 10 February 1965; see *Official Records of the General Assembly, Nineteenth Session, Supplement No. 15 (A/5815)*, p. 9. The Conference met at the Headquarters of the United Nations in New York from 7 June 1965 to 8 July 1965.

²In accordance with article 20, paragraph 1, the Convention came into force on 9 June 1967, the thirtieth day following the date of deposit of the instruments of ratification or accession of at least two land-locked States and two transit States having a sea coast. It came into force on that date in respect of the following States, on behalf of which the instruments of ratification or accession were deposited with the Secretary-General of the United Nations on the dates indicated (asterisk denotes transit States having a sea coast):

Chad	2 March 1967 (a)
Malawi	12 December 1966 (a)
Mongolia	26 July 1966 (a)
Nepal	22 August 1966
Niger	3 June 1966 (a)
*Nigeria	16 May 1966 (a)
*Yugoslavia	10 May 1967
Zambia	2 December 1966

³United Nations, *Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 17 (A/3572)*, p. 12.

CONVENTION¹ RELATIVE AU COMMERCE DE TRANSIT DES ÉTATS SANS LITTORAL. FAITE À NEW YORK, LE 8 JUILLET 1965

PREAMBULE

Les États parties à la présente Convention,

Rappelant qu'en vertu de l'Article 55 de la Charte, les Nations Unies sont tenues de favoriser les conditions de progrès économique et la solution des problèmes économiques internationaux,

Prenant acte de la résolution 1028 (XI) de l'Assemblée générale² relative aux pays sans littoral et à l'expansion du commerce international, qui reconnaît qu'il est nécessaire que les pays sans littoral jouissent de facilités de transit adéquates si l'on veut favoriser le commerce international... invite les gouvernements des États Membres... à reconnaître pleinement dans le domaine du commerce de transit les besoins des États Membres qui n'ont pas de littoral et, en conséquence, à accorder auxdits États des facilités adéquates à cet égard en droit international et dans la pratique, compte tenu des besoins futurs qui résulteront du développement économique des pays sans littoral;

Rappelant l'article 2 de la Convention sur la haute mer qui dispose que, la haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun État ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté et l'article 3 de ladite Convention qui dispose ce qui suit:

"1. Pour jouir des libertés de la mer à l'égal des États riverains de la mer, les États dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer.

¹La Convention a été adoptée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce de transit des pays sans littoral, qui avait été convoquée conformément à la décision prise par l'Assemblée générale des Nations Unies à sa 1328^e séance plénière, le 10 février 1965; voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, dix-neuvième session, Supplément n° 15 (A/5815)*, p. 9. La Conférence s'est réunie au Siège des Nations Unies, à New York, du 7 juin au 8 juillet 1965.

Conformément à son article 20, paragraphe 1, la Convention est entrée en vigueur le 9 juin 1967, le trentième jour suivant la date du dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion d'au moins deux États sans littoral et deux États de transit ayant une côte maritime. Elle est entrée en vigueur à cette date pour les États ci-après, au nom desquels les instruments de ratification ou d'adhésion (a) ont été déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux dates indiquées (les astérisques indiquant les États de transit ayant une côte maritime):

Malawi	12 décembre 1966 (a)
Mongolie	26 juillet 1966 (a)
Népal	22 août 1966
Niger	3 juin 1966 (a)
*Nigeria	16 mai 1966 (a)
*Yougoslavie	2 mars 1967
Zambie	10 mai 1967

²Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, onzième session, Supplément n° 17 (A/3572)* p. 13.

To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing international conventions accord:

"(a) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and

"(b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to seaports and the use of such ports.

"2. States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal State or State of transit and the special conditions of the State having no sea-coast, all matters relating to freedom of transit and equal treatment in ports, in case such States are not already parties to existing international conventions."

Reaffirming the following principles adopted by the United Nations Conference on Trade and Development with the understanding that these principles are interrelated and each principle should be construed in the context of the other principles:

Principle I

The recognition of the right of each land-locked State of free access to the sea is an essential principle for the expansion of international trade and economic development.

Principle II

In territorial and on internal waters, vessels flying the flag of land-locked countries should have identical rights and enjoy treatment identical to that enjoyed by vessels flying the flag of coastal States other than the territorial State.

Principle III

In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing international conventions accord to ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships or to the ships of any other State as regards access to seaports and the use of such ports.

Principle IV

In order to promote fully the economic development of the land-locked countries, the said countries should be afforded by all States, on the basis of reciprocity, free and unrestricted transit, in such a manner that they have free access to regional and international trade in all circumstances and for every type of goods.

À cet effet, les États situés entre la mer et un État dépourvu de littoral accorderont, d'une commune entente et en conformité avec les conventions internationales en vigueur:

a) À l'État dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire;

b) Aux navires arborant le pavillon de cet État un traitement égal à celui de leurs propres navires ou des navires de n'importe quel autre État, en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et leur utilisation.

2. Les États situés entre la mer et un État dépourvu de littoral régleront, d'un commun accord avec celui-ci, en tenant compte des droits de l'État riverain ou de transit et des particularités de l'État sans littoral, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports, au cas où ces États ne seraient pas déjà parties aux conventions internationales en vigueur.

Reaffirmant les principes ci-après, adoptés par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, étant entendu que ces principes sont interdépendants et que chacun d'eux doit être interprété compte tenu des autres.

Premier principe

La reconnaissance du droit pour tout État sans littoral d'accéder librement à la mer constitue un principe indispensable pour l'expansion du commerce international et le développement économique.

Deuxième principe

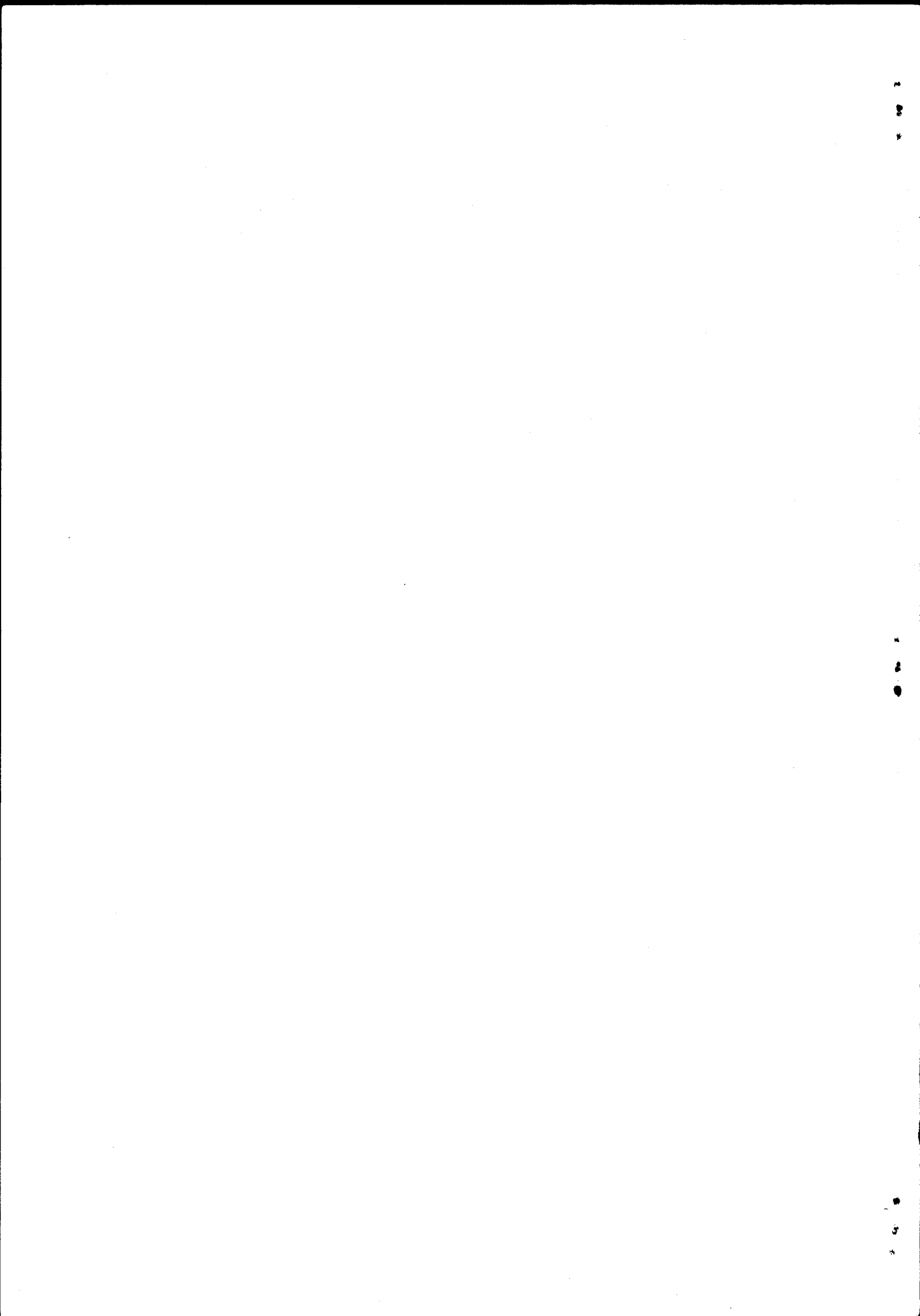
Dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires battant le pavillon d'un État sans littoral doivent avoir des droits identiques et jouir d'un traitement identique à celui dont jouissent les navires des États riverains autres que l'État territorial.

Troisième principe

Pour jouir de la liberté des mers à égalité avec les États riverains, les États dépourvus de littoral doivent pouvoir accéder librement à la mer. À cet effet, les États situés entre la mer et un État dépourvu de littoral devront, d'une commune entente avec cet État et conformément aux conventions internationales en vigueur, accorder aux navires battant le pavillon de cet État, en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et l'utilisation de ces ports, un traitement égal à celui qui est accordé à leurs propres navires ou aux navires de tout autre État.

Quatrième principe

En vue de favoriser pleinement le développement économique des États sans littoral, tous les autres États doivent leur accorder, sur la base de la réciprocité, le droit au transit libre et sans restriction, de telle sorte qu'ils aient libre accès au commerce régional et international, en toutes circonstances et pour tous produits.



Goods in transit should not be subject to any customs duty.

Means of transport in transit should not be subject to special taxes or charges higher than those levied for the use of means of transport of the transit country.

Principle V

The State of transit, while maintaining full sovereignty over its territory, shall have the right to take all indispensable measures to ensure that the exercise of the right of free and unrestricted transit shall in no way infringe its legitimate interests of any kind.

Principle VI

In order to accelerate the evolution of a universal approach to the solution of the special and particular problems of trade and development of land-locked countries in the different geographical areas, the conclusion of regional and other international agreements in this regard should be encouraged by all States.

Principle VII

The facilities and special rights accorded to land-locked countries in view of their special geographical position are excluded from the operation of the most-favoured-nation clause.

Principle VIII

The principles which govern the right of free access to the sea of the land-locked State shall in no way abrogate existing agreements between two or more contracting parties concerning the problems, nor shall they raise an obstacle as regards the conclusions of such agreements in the future, provided that the latter do not establish a régime which is less favourable than or opposed to the above-mentioned provisions.

Have agreed as follows :

Article I

DEFINITIONS

For the purpose of this Convention,

- (a) the term "land-locked State" means any Contracting State which has no sea-coast;
- (b) the term "traffic in transit" means the passage of goods including unaccompanied baggage across the territory of a Contracting State between a land-locked State and the sea when the passage is a portion of a complete journey which begins or terminates within the territory of that land-locked State and which includes sea transport directly preceded-

Les marchandises en transit ne doivent être soumises à aucun droit de douane.

Les moyens de transport employés pour le transit ne doivent pas être soumis à des taxes ou droits spéciaux supérieurs à ceux qui sont perçus pour l'utilisation des moyens de transport de l'État transitaire.

Cinquième principe

L'État transitaire, qui conserve la pleine souveraineté sur son territoire, aura le droit de prendre toutes les mesures indispensables pour que l'exercice du droit au transit libre et sans restriction ne porte, en aucune façon, atteinte à ses intérêts légitimes de tout ordre.

Sixième principe

Afin d'accélérer l'évolution vers la recherche universelle d'une solution aux problèmes spéciaux et particuliers du commerce et du développement des États sans littoral dans les différentes régions géographiques, tous les États favoriseront la conclusion, dans ce domaine, d'accords régionaux et d'autres accords internationaux.

Septième principe

Les facilités et les droits spéciaux accordés aux États sans littoral en raison de leur situation géographique spéciale ne rentrent pas dans le champ d'application de la clause de la nation la plus favorisée.

Huitième principe

Les principes régissant le droit des États sans littoral d'accéder librement à la mer n'abrogeront en aucune façon les accords en vigueur entre deux ou plusieurs parties contractantes sur les problèmes en question, ni ne constitueront d'obstacle à la conclusion de tels accords à l'avenir, pourvu que ces derniers n'instituent pas un régime moins favorable, ni ne soient contraires aux dispositions précitées.

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins de la présente Convention,

- a) L'expression « État sans littoral » désigne tout État contractant qui n'a pas de côte maritime;
- b) L'expression « transport en transit » désigne le passage de marchandises, y compris les bagages non accompagnés, à travers le territoire d'un État contractant, entre un État sans littoral et la mer, à condition que ce passage soit une fraction d'un trajet total commencé ou se terminant à l'intérieur du territoire dudit État sans littoral et comprenant un transport

ing or following such passage. The trans-shipment, warehousing, breaking-bulk, and change in the mode of transport of such goods as well as the assembly, disassembly or reassembly of machinery and bulky goods shall not render the passage of goods outside the definition of "traffic in transit" provided that any such operation is undertaken solely for the convenience of transportation. Nothing in this paragraph shall be construed as imposing an obligation on any Contracting State to establish or permit the establishment of permanent facilities on its territory for such assembly, disassembly or reassembly;

(c) the term "transit State" means any Contracting State with or without a sea-coast, situated between a land-locked State and the sea, through whose territory "traffic in transit" passes;

(d) the term "means of transport" includes:

- (i) any railway stock, seagoing and river vessels and road vehicles;
- (ii) where the local situation so requires porters and pack animals;
- (iii) if agreed upon by the Contracting States concerned, other means of transport and pipelines and gas lines

when they are used for traffic in transit within the meaning of this article.

Article 2

FREEDOM OF TRANSIT

1. Freedom of transit shall be granted under the terms of this Convention for traffic in transit and means of transport. Subject to the other provisions of this Convention, the measures taken by Contracting States for regulating and forwarding traffic across their territory shall facilitate traffic in transit on routes in use mutually acceptable for transit to the Contracting States concerned. Consistent with the terms of this Convention, no discrimination shall be exercised which is based on the place of origin, departure, entry, exit or destination or on any circumstances relating to the ownership of the goods or the ownership, place of registration or flag of vessels, land vehicles or other means of transport used.

2. The rules governing the use of means of transport, when they pass across part or the whole of the territory of another Contracting State, shall be established by common agreement among the Contracting States concerned, with due regard to the multilateral international conventions to which these States are parties.

maritime qui précède ou suit directement ledit passage. Le transbordement, la mise en entrepôt, la rupture de charge ou le changement de mode de transport des marchandises, de même que le montage, le démontage ou le remontage de machines et d'articles volumineux, n'auront pas pour effet d'exclure le passage des marchandises de la définition du concept « transport en transit », à condition que toute opération de cette nature soit entreprise à seule fin de faciliter le transport. Aucune disposition du présent alinéa ne pourra être interprétée comme imposant à un État contractant l'obligation d'établir ou de permettre d'établir sur son territoire des installations permanentes de montage, démontage ou remontage;

c) L'expression « État de transit » désigne tout État contractant situé entre un État sans littoral et la mer, que cet État contractant ait ou non une côte maritime, et à travers le territoire duquel passent des « transports en transit »;

d) L'expression « moyens de transport » désigne :

- i) Tout matériel ferroviaire, tous navires maritimes et fluviaux et tous véhicules routiers;
- ii) Lorsque la situation locale l'exige, les porteurs et les bêtes de charge;
- iii) Si les États contractants intéressés en conviennent, d'autres moyens de transport ainsi que les oléoducs et les gazoducs;

lorsqu'ils sont utilisés pour des transports en transit au sens du présent article.

Article 2

LIBERTÉ DE TRANSIT

1. La liberté de transit sera assurée conformément aux dispositions de la présente Convention pour les transports en transit et les moyens de transport. Sous réserve des autres dispositions de la présente Convention, les mesures de réglementation et d'exécution prises par les États contractants, en ce qui concerne les transports effectués à travers leur territoire, faciliteront les transports en transit sur les voies en service mutuellement acceptables pour le transit du point de vue des États contractants intéressés. Pour autant que cela est compatible avec les dispositions de la présente Convention; il ne sera fait aucune discrimination tirée soit des lieux d'origine, de provenance, d'entrée, de sortie ou de destination, soit de toute considération relative à la propriété des marchandises ou à la priorité, au lieu d'immatriculation ou au pavillon des navires, bateaux, véhicules terrestres ou autres moyens de transport utilisés.

2. Les règles relatives à l'utilisation des moyens de transport, lorsqu'ils traversent une partie ou l'ensemble du territoire d'un autre État contractant, seront fixées d'un commun accord entre les États contractants intéressés, compte tenu des conventions internationales multilatérales auxquelles ces États

3. Each Contracting State shall authorize, in accordance with its laws, rules and regulations, the passage across or access to its territory of persons whose movement is necessary for traffic in transit.

4. The Contracting States shall permit the passage of traffic in transit across their territorial waters in accordance with the principles of customary international law or applicable international conventions and with their internal regulations.

Article 3

CUSTOMS DUTIES AND SPECIAL TRANSIT DUES

Traffic in transit shall not be subjected by any authority within the transit State to customs duties or taxes chargeable by reason of importation or exportation nor to any special dues in respect of transit. Nevertheless on such traffic in transit there may be levied charges intended solely to defray expenses of supervision and administration entailed by such transit. The rate of any such charges must correspond as nearly as possible with the expenses they are intended to cover and, subject to that condition, the charges must be imposed in conformity with the requirement of non-discrimination laid down in article 2, paragraph 1.

Article 4

MEANS OF TRANSPORT AND TARIFFS

1. The Contracting States undertake to provide, subject to availability, at the points of entry and exit, and as required at points of trans-shipment, adequate means of transport and handling equipment for the movement of traffic in transit without unnecessary delay.

2. The Contracting States undertake to apply to traffic in transit, using facilities operated or administered by the State, tariffs or charges which, having regard to the conditions of the traffic and to considerations of commercial competition, are reasonable as regards both their rates and the method of their application. These tariffs or charges shall be so fixed as to facilitate traffic in transit as much as possible, and shall not be higher than the tariffs or charges applied by Contracting States for the transport through their territory of goods of countries with access to the sea. The provisions of this paragraph shall also extend to the tariffs and charges applicable to traffic in transit using facilities operated or administered by firms or individuals, in cases in which the tariffs or charges are fixed or subject to control by the Contracting State. The term "facilities" used in this paragraph shall comprise means of transport, port installations and routes for the use of which tariffs or charges are levied.

3. Chaque État contractant autorisera, conformément à ses lois, règles et règlements, le passage à travers son territoire ou l'accès à son territoire des personnes dont les déplacements sont nécessaires pour les transports en transit.

4. Les États contractants autoriseront le passage des transports en transit à travers leurs eaux territoriales conformément aux principes du droit international coutumier ou aux dispositions des conventions internationales applicables, ainsi qu'à leur réglementation interne.

Article 3

DIROITS DE DOUANE ET TAXES SPÉCIALES DE TRANSIT

Dans le territoire de l'État de transit, les transports en transit ne seront soumis par les autorités dudit État ni à des droits de douane ou tout autre droit ou taxe exigible du fait de l'importation ou de l'exportation, ni à aucune taxe spéciale en raison du transit. Toutefois, pourront être prélevées sur ces transports en transit des redevances ayant pour seul but de couvrir les dépenses de surveillance et d'administration qu'imposerait ce transit. Le taux de toutes redevances de cette nature devra correspondre d'aussi près que possible aux dépenses qu'elles ont pour objet de couvrir et, sous réserve de cette condition, lesdites redevances devront être appliquées conformément à la règle de non-discrimination énoncée au paragraphe 1 de l'article 2.

Article 4

MOYENS DE TRANSPORT ET TARIFS

1. Les États contractants s'engagent à fournir, sous réserve de leurs disponibilités, aux points d'entrée et de sortie, et en cas de besoin aux points de transbordement, des moyens de transport et du matériel de manutention adéquats pour que les transports en transit s'effectuent sans retard injustifié.

2. Les États contractants s'engagent à appliquer aux transports en transit utilisant des installations exploitées ou administrées par l'État des tarifs ou redevances qui, compte tenu des conditions des transports et des considérations de concurrence commerciale, soient équitables tant par leurs taux que par leurs conditions d'application. Ces tarifs ou redevances seront établis de façon à faciliter le plus possible les transports en transit et ils ne seront pas supérieurs aux tarifs et aux redevances appliqués par les États contractants aux transports à travers leur territoire de marchandises de pays ayant accès à la mer. Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent aussi aux tarifs et redevances applicables aux transports en transit utilisant des installations exploitées ou administrées par des entreprises ou des particuliers dans le cas où les tarifs ou redevances sont fixés ou réglementés par l'État. Aux fins du présent paragraphe, le mot « installations » comprend les moyens de transport, les installations portuaires et les voies de communication dont l'usage est grevé de droits ou redevances.

3. Any haulage service established as a monopoly on waterways used for transit must be so organized as not to hinder the transit of vessels.
4. The provisions of this article must be applied under the conditions of non-discrimination laid down in article 2, paragraph 1.

Article 5

METHODS AND DOCUMENTATION IN REGARD TO CUSTOMS, TRANSPORT, ETC.

1. The Contracting States shall apply administrative and customs measures permitting the carrying out of free, uninterrupted and continuous traffic in transit. When necessary, they should undertake negotiations to agree on measures that ensure and facilitate the said transit.
2. The Contracting States undertake to use simplified documentation and expeditious methods in regard to customs, transport and other administrative procedures relating to traffic in transit for the whole transit journey on their territory, including any trans-shipment, warehousing, breaking bulk, and changes in the mode of transport as may take place in the course of such journey.

Article 6

STORAGE OF GOODS IN TRANSIT

1. The conditions of storage of goods in transit at the points of entry and exit, and at intermediate stages in the transit State may be established by agreement between the States concerned. The transit States shall grant conditions of storage at least as favourable as those granted to goods coming from or going to their own countries.
2. The tariffs and charges shall be established in accordance with article 4.

Article 7

DELAYS OR DIFFICULTIES IN TRAFFIC IN TRANSIT

1. Except in cases of *force majeure* all measures shall be taken by Contracting States to avoid delays in or restrictions on traffic in transit.
2. Should delays or other difficulties occur in traffic in transit, the competent authorities of the transit State or States and of the land-locked State shall co-operate towards their expeditious elimination.

3. Dans le cas où des services de traction monopolisés seraient établis sur les voies navigables utilisées pour le transit, l'organisation de ces services devra être telle qu'elle n'apporte pas d'entrave au mouvement des navires et des bateaux.
4. Les dispositions du présent article devront être appliquées dans les conditions de non-discrimination définies au paragraphe 1 de l'article 2.

Article 5

MÉTHODES ET DOCUMENTATION EN CE QUI CONCERNE
LES DOUANES, LE TRANSPORT, ETC.

1. Les États contractants s'engagent à appliquer des mesures administratives et douanières permettant l'acheminement libre, non interrompu et continu des transports en transit. Au besoin, ils engageront des négociations en vue de convenir des mesures à prendre pour assurer et faciliter ce transit.
2. Les États contractants s'engagent à utiliser une documentation simplifiée et des méthodes expéditives en ce qui concerne les douanes, le transport et autres procédures administratives relatives aux transports en transit pour tout le trajet en transit sur leur territoire, y compris tout transbordement, mise en entrepôt, rupture de charge et changement de mode de transport qui aurait lieu au cours de ce trajet.

Article 6

ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES EN TRANSIT

1. Les modalités de l'entreposage des marchandises en transit aux points d'entrée, de sortie et d'arrêts intermédiaires dans les États de transit pourront être fixées par des accords entre les États intéressés. Les États de transit accorderont des conditions d'entreposage au moins aussi favorables qu'aux marchandises en provenance ou à destination de leur propre pays.
2. Les tarifs et les redevances seront établis conformément à l'article 4.

Article 7

RETTARDS OU DIFFICULTÉS DANS LE TRANSPORT EN TRANSIT

1. Sauf cas de *force majeure*, les États contractants prendront toutes les mesures pour éviter les retards dans le passage des transports en transit ou les restrictions audit passage.
2. Au cas où il se produirait des retards ou autres difficultés dans le transport en transit, les autorités compétentes de l'État ou des États de transit et de l'État sans littoral coopéreront en vue d'y mettre promptement fin.

Article 8

FREE ZONES OR OTHER CUSTOMS FACILITIES

1. For convenience of traffic in transit, free zones or other customs facilities may be provided at the ports of entry and exit in the transit States, by agreement between those States and the land-locked States.
2. Facilities of this nature may also be provided for the benefit of land-locked States in other transit States which have no sea-coast or seaports.

Article 9

PROVISION OF GREATER FACILITIES

This Convention does not entail in any way the withdrawal of transit facilities which are greater than those provided for in the Convention and which under conditions consistent with its principles, are agreed between Contracting States or granted by a Contracting State. The Convention also does not preclude such grant of greater facilities in the future.

Article 10

RELATION TO MOST-FAVOURED-NATION CLAUSE

1. The Contracting States agree that the facilities and special rights accorded by this Convention to land-locked States in view of their special geographical position are excluded from the operation of the most-favoured-nation clause. A land-locked State which is not a Party to this Convention may claim the facilities and special rights accorded to land-locked States under this Convention only on the basis of the most-favoured-nation clause of a treaty between that land-locked State and the Contracting State granting such facilities and special rights.
2. If a Contracting State grants to a land-locked State facilities or special rights greater than those provided for in this Convention, such facilities or special rights may be limited to that land-locked State, except in so far as the withholding of such greater facilities or special rights from any other land-locked State contravenes the most-favoured-nation provision of a treaty between such other land-locked State and the Contracting State granting such facilities or special rights.

Article 11

EXCEPTIONS TO CONVENTION ON GROUNDS OF PUBLIC HEALTH, SECURITY, AND PROTECTION OF INTELLECTUAL PROPERTY

1. No Contracting State shall be bound by this Convention to afford transit to persons whose admission into its territory is forbidden, or for goods of a kind

Article 8

ZONES FRANCHES ET AUTRES FACILITÉS DOUANIÈRES

Pour la commodité du transport en transit, des zones franches ou autres facilités douanières pourront être aménagées dans les ports d'entrée et de sortie des États de transit, par des accords entre ces États et les États sans littoral.

Des facilités de ce genre pourront également être aménagées en faveur des États sans littoral dans d'autres États de transit n'ayant pas de côte ou de ports maritimes.

Article 9

OCTROI DE FACILITÉS PLUS GRANDES

La présente Convention ne comporte aucunement le retrait de facilités de transit plus grandes que celles prévues par ses dispositions et qui, dans des conditions compatibles avec ses principes, auraient été convenues entre États contractants ou accordées par l'un d'eux. De même, la Convention n'empêchera aucunement les États contractants d'accorder de semblables facilités à l'avenir.

Article 10

CLAUSE DE LA NATION LA PLUS FAVORISÉE

1. Les États contractants conviennent que les facilités et droits spéciaux accordés aux termes de la présente Convention aux États sans littoral en raison de leur situation géographique particulière sont exclus du jeu de la clause de la nation la plus favorisée. Un État sans littoral qui n'est pas partie à la présente Convention ne peut revendiquer les facilités et droits spéciaux accordés aux États sans littoral aux termes de la présente Convention qu'en vertu d'une clause de la nation la plus favorisée figurant dans un traité conclu entre ledit État sans littoral et l'État contractant qui accorde lesdits droits spéciaux et facilités.
2. Si un État contractant accorde à un État sans littoral des facilités ou droits spéciaux supérieurs à ceux prévus par la présente Convention, ces facilités ou droits spéciaux pourront être limités audit État, à moins que le fait de ne pas les accorder à un autre État sans littoral n'enfreigne la clause de la nation la plus favorisée contenue dans un traité conclu entre cet autre État sans littoral et l'État contractant qui accorde lesdits droits spéciaux ou facilités.

Article 11

EXCEPTIONS À LA CONVENTION POUR RAISONS DE SANTÉ OU DE SÉCURITÉ OU POUR ASSURER LA PROTECTION DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

1. Aucun État contractant n'est tenu par la présente Convention d'assurer le transit des personnes dont l'entrée sur son territoire est prohibée ou des

0112

Article 14

OBLIGATIONS UNDER THE CONVENTION AND RIGHTS AND DUTIES OF UNITED NATIONS MEMBERS

This Convention does not impose upon a Contracting State any obligation conflicting with its rights and duties as a Member of the United Nations.

Article 15

RECIPROCITY

The provisions of this Convention shall be applied on a basis of reciprocity.

Article 16

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute which may arise with respect to the interpretation or application of the provisions of this Convention which is not settled by negotiation or by other peaceful means of settlement within a period of nine months shall, at the request of either party, be settled by arbitration. The arbitration commission shall be composed of three members. Each party to the dispute shall appoint one member to the commission, while the third member, who shall be the Chairman, shall be chosen in common agreement between the parties. If the parties fail to agree on the designation of the third member within a period of three months, the third member shall be appointed by the President of the International Court of Justice. In case any of the parties fail to make an appointment within a period of three months the President of the International Court of Justice shall fill the remaining vacancy or vacancies.

2. The arbitration commission shall decide on the matters placed before it by simple majority and its decisions shall be binding on the parties.

3. Arbitration commissions or other international bodies charged with settlement of disputes under this Convention shall inform, through the Secretary-General of the United Nations, the other Contracting States of the existence and nature of disputes and of the terms of their settlement.

Article 17

SIGNATURE

The present Convention shall be open until 31 December 1965 for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other

Article 14

OBLIGATIONS ATTACHÉES À LA CONVENTION ET DROITS ET DEVOIRS DE MEMBRE DE L'ONU

La présente Convention n'impose à aucun des États contractants d'obligation qui irait à l'encontre de ses droits et devoirs en tant que Membre de l'Organisation des Nations Unies.

Article 15

RÉCIPROCIÉTÉ

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées sur la base de la réciprocité.

Article 16

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend qui surgirait à propos de l'interprétation ou de l'application des dispositions de la présente Convention et qui ne serait pas réglé dans les neuf mois par négociation ou par un autre moyen pacifique sera soumis à l'arbitrage, composé de trois membres. Chaque des parties au différend nommera un membre de la commission, et le troisième membre, qui sera le Président, sera choisi d'un commun accord entre les parties. Si, dans un délai de trois mois, les parties ne parviennent pas à s'entendre sur la désignation du troisième membre, ce dernier sera nommé par le Président de la Cour internationale de Justice. Si l'une quelconque des parties ne procède pas à la désignation requise dans un délai de trois mois, le Président de la Cour internationale de Justice effectuera la ou les désignations nécessaires.

2. La Commission d'arbitrage statuera à la majorité simple sur les questions qui lui auront été soumises et ses décisions seront obligatoires pour les parties.

3. Les commissions d'arbitrage ou les autres organismes internationaux chargés du règlement des différends soulevés par la présente Convention informeront les autres États contractants, par l'intermédiaire du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, de l'existence et de la nature des différends et des termes de leur règlement.

Article 17

SIGNATURE

La présente Convention sera ouverte jusqu'au 31 décembre 1965 à la signature de tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée, ainsi que de tout État partie au Statut de la Cour internationale

0113

State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

Article 18

RATIFICATION

The present Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 19

ACCESSION

The present Convention shall remain open for accession by any State belonging to any of the four categories mentioned in article 17. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 20

ENTRY INTO FORCE

1. The present Convention shall enter into force on the thirtieth day following the date of deposit of the instruments of ratification or accession of at least two land-locked States and two transit States having a sea coast.
2. For each State ratifying or acceding to the Convention after the deposit of the instruments of ratification or accession necessary for the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 1 of this article, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after the deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

Article 21

REVISION

At the request of one third of the Contracting States, and with the concurrence of the majority of the Contracting States, the Secretary-General of the United Nations shall convene a Conference with a view to the revision of this Convention.

Article 22

NOTIFICATIONS BY THE SECRETARY-GENERAL

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States belonging to any of the four categories mentioned in article 17;

tionale de Justice et de tout autre État invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir Partie à la Convention.

Article 18

RATIFICATION

La présente Convention sera soumise à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 19

ADHÉSION

La présente Convention restera ouverte à l'adhésion de tout État appartenant à l'une des quatre catégories mentionnées à l'article 17. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 20

ENTRÉE EN VIGUEUR

1. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion d'au moins deux États sans littoral et deux États de transit ayant une côte maritime.
2. Pour chacun des États qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion nécessaires pour l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément au paragraphe 1 du présent article, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt, par cet État, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 21

REVISION

À la demande d'un tiers des États contractants et avec l'agrément de la majorité des États contractants, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoquera une conférence en vue de la révision de la Convention.

Article 22

NOTIFICATION PAR LE Secrétaire général

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera à tous les États appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 17;

- (a) of signatures to the present Convention and of the deposit-of instruments of ratification or accession, in accordance with articles 17, 18 and 19;
- (b) of the date on which the present Convention will enter into force, in accordance with article 20;
- (c) of requests for revision, in accordance with article 21.

Article 23

AUTHENTIC TEXTS

The original of the present Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States belonging to any of the four categories mentioned in article 17.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Convention.

DONE at the Headquarters of the United Nations, New York, this eighth day of July, one thousand nine hundred and sixty-five.

- a) Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 17, 18 et 19;
- b) La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 20;
- c) Les demandes de révision, conformément à l'article 21.

Article 23

TEXTES FAISANT FOI

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en fera tenir copie certifiée conforme à tous les États appartenant à l'une des quatre catégories mentionnées à l'article 17.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, le huit juillet mil neuf cent soixante-cinq.