ORGANIZATION OF AFRICAN UNITY
Secretariat
P. O. Box 3243

منظمة الوحدة الافريقيـة
السكرتاريـه
ص. ب. ٣٢٤٣

ORGANISATION DE L'UNITE AFRICAINE
Secretariat
B. P. 3243

Addis Ababa ادیس ابابا

CM/1107 (XXXVI)

CONSEIL DES MINISTRES
TRENTE-SIXIEME SESSION ORDINAIRE
ADDIS ABEBA, ETHIOPIE
23 FEVRIER-1 MARS 1981

RAPPORT DU SECRETAIRE GENERAL SUR LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL DES MARCHANDISES

ORGANIZATION OF AFRICAN UNITY ARCHIVES
REFERENCE
ORGANISATION DE L'UNITE AFRICAINE

CM/1107

MICROFICHE

RAPPORT DU SECRETAIRE GENERAL SUR LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL INTERNATIONAL DES MARCHANDISES

1. La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international des marchandises a été adoptée après discussion le 24 mai 1980 par consensus, par la Conférence des Nations Unies cela après sept années de négociations prolongées sous les auspices de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). L'Acte Final a été signé par les 77 Etats participants, parmi lesquels figuraient les 18 Etats membres suivants de l'OUA : Algérie, Burundi, Ethiopie, Gabon, Ghana, Kenya, Madagascar, Malawi, Maroc, Nigéria, Sénégal, Soudan, Tanzanie, Tunisie et Zaïre.

2. La Convention a été ouverte à la signature au siège des Nations Unies à New York du 1er Septembre 1980 au 31 Août 1981 et restera ouverte après à l'adhésion. La Convention entrera en vigueur lorsque 30 Etats en deviendront des parties contractantes soit par une signature et une ratification définitives soit par une adhésion.

3. Le Conseil des Ministres, lors de sa 23ème Session Ordinaire, tenue à Mogadiscio, Somalie, du 6 au 11 juin 1974, et après avoir délibéré sur le rapport du Secrétaire Général de l'OUA sur la réunion sous-régionale sur les opérations de transport multimodal en Afrique qui s'est déroulée à Nairobi, Kenya, a adopté la résolution CM/Res.365 (XXIII) sur la coopération interafricaine dans le domaine du transport combiné. La disposition la plus importante de cette résolution met l'accent sur la conscience qu'a le Conseil des Ministres de la nécessité de définir la base, les méthodes et l'orientation d'une intégration plus poussée de tous les modes de transport et le Conseil a, par la suite, entériné la "Recommandation de Nairobi" qui invitait à une coopération interafricaine plus étroite dans le domaine des opérations de transport combiné en Afrique.

4. Au cours de sa 24ème Session ordinaire qui s'est tenue à Addis Abéba, Ethiopie, le Conseil des Ministres a examiné le rapport du Secrétaire Général sur la question de l'adoption possible d'une convention sur le transport multimodal international et a adopté la résolution CM/Res.405 (XXIV). Le Conseil a mis l'accent sur la nécessité pour l'Afrique de jouer un rôle effectif dans la prise d'une décision internationale telle que la préparation d'une convention internationale sur le transport multimodal et s'est félicité de la coordination et de l'harmonisation efficaces des vues faites par le Groupe africain et le Secrétariat de l'OUA, au cours de la deuxième réunion du Groupe préparatoire intergouvernemental (GPI) tenue à Genève sur la Convention relative au transport multimodal.

5. Le Conseil des Ministres a en outre réitéré ses préoccupations relatives à la Convention sur le transport multimodal, lors de la 27ème session ordinaire tenue à Port Louis, Maurice, et a adopté la résolution CM/Res.523 (XXVII) au terme de laquelle il a décidé que la position africaine devait être coordonnée et harmonisée, avant la réunion du Groupe préparatoire intergouvernemental (GPI) qui devait se tenir à Genève en Janvier/Février 1977.

6. En plus des mesures sous-mentionnées qui ont été prises par le Conseil des Ministres au cours de ses diverses sessions, la Conférence des Ministres africains sur le commerce, le développement et les problèmes monétaires, qui s'est déroulée à Abidjan, Côte d'Ivoire, du 9 au 13 juillet 1973, a adopté une recommandation relative au transport maritime et a demandé que le transport combiné par voie terrestre des marchandises en Afrique soit inclus dans le transport multimodal international. Au niveau sous-régional, la Conférence des Ministres ouest-africains des Transports, tenue à Abidjan, Côte d'Ivoire, en Juillet 1975, a pris des recommandations similaires sur la mise en place d'un mécanisme efficace sur les opérations du transport multimodal en Afrique.

Définitions

7. Le transport multimodal (ou intermodal ou encore combiné) est un ensemble d'arrangements pour le transport à travers deux ou plusieurs pays de marchandises sur des distances couvrant un certain nombre de modes de transport différents (soit par voies maritime, terrestre ou aérien) par toute combinaison de ces modes, sans déballer ou re-emballer les marchandises aux points de transbordement entre les différents modes auxquels on a eu recours.

8. Sur un plan conceptuel, le transport multimodal ne constitue pas en soi une nouvelle disposition dans le commerce international. Les marchandises ont toujours été transportées sur de longues distances dont certaines sections sont constituées par des voies maritime et terrestre et récemment par la voie aérienne. Ce qui fait du transport multimodal un nouveau système c'est l'introduction dans ce système de deux nouveaux éléments :

a) les cargaisons unitarisées
b) arrangement de transport

9. La situation qui a créée l'utilisation de la cargaison dans le système est que les marchandises sont emballées et chargées au niveau du fournisseur et ensuite acheminées sur tout le trajet jusqu'au destinataire avec les mêmes documents sans qu'il y ait manutention au moment où elles sont transférées d'un mode de transport à l'autre. Ceci est particulièrement vrai de la méthode dite de l'unitarisation de la cargaison appelée conteneurisation.

10. L'arrangement du transport unique exige que même lorsque les marchandises sont transportées par plusieurs modes de transport, les arrangements d'expédition soient faits comme si le transport se faisait par un seul mode. Ceci provient naturellement de l'unitarisation de la cargaison.

11. La cargaison est dite unitarisée lorsque les marchandises sont emballées sous forme d'unités de chargements ou chargées d'une manière spéciale, par exemple, dans des navires spécialement construits pour :

a) réduire au minimum la manutention et les documents
b) réduire autant que possible le temps consacré à leur transport entre les terminaux, et
c) en assurer la sécurité, aussi bien pour la casse que pour la perte sur vol.

Historique et applicabilité

12. La philosophie et les principes qui sous-tendent la Convention sont constitués par l'introduction d'un régime unique de responsabilité, basé sur la présomption de faute ou de négligence pour le transport de marchandises par plus d'un mode de transport.

13. La convention qui régira de manière obligatoire les contrats de transport multimodal internationaux, impose un système de responsabilité accepté par tous pour le régime unimodal existant en vue de régir les relations contractuelles entre l'expéditeur, l'entrepreneur de transport multimodal (MTO) pour le transport des marchandises, à partir du moment où le MTO les prend en charge jusqu'au moment de la livraison, quels que soient les modes de transport utilisés. Le système actuel du trafic commercial des marchandises est compartimenté là où le transporteur unimodal assume la responsabilité de sa seule portion du trajet que suivent les marchandises.

14. La structure de la convention est divisée en un préambule et en huit parties de fond traitant de questions comme :

- les dispositions générales entourant la réglémentation et le contrôle du transport multimodal ;
- les documents de transport ;
- la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal ;
- les droits et actions ;
- les dispositions supplémentaires ;
- les clauses finales.

15. La convention reconnaît le droit à chaque Etat de réglementer et de contrôler les opérations du transport multimodal au niveau national, y compris le droit de prendre des mesures relatives aux consultations, notamment avant l'introduction de nouveaux services et technologies. Ceci doit être fait 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 MTOs, la participation au transport et toutes autres initiatives visant à consolider des intérêts économiques et commerciaux de chaque Etat.

16. La Convention définit les limites de la responsabilité ne dépassant pas 920 unités de compte par colis ou autres unités de chargement ou 2,75 unités de compte par kilogramme.

Le Transport multimodal en Afrique

17. Pour préparer la Conférence des experts africains sur le transport maritime et le trafic des conteneurs prévue par la résolution CM/Res.313 (XXI), le Secrétariat Général a procédé à une enquête en 1974 pour voir dans quelle mesure le transport multimodal était utilisé en Afrique. L'enquête a abouti aux résultats suivants :

a) 23 des 42 pays sur lesquels portait l'enquête ont répondu aux questionnaires.

b) Sur ces 23 pays, 17 ont indiqué qu'ils ont des ports maritimes entièrement international ; (les autres sont des pays enclavés).

c) 14 pays sur les 23 disposent de compagnies maritimes nationales. Un pays enclavé, qui partage une compagnie maritime avec deux pays voisins côtiers, figure parmi ces 14 pays.

d) 14 pays ont déjà adopté l'unitarisation des cargaisons dans leur commerce international ; 3 prévoyaient d'adopter l'unitarisation dans le futur immédiat. Trois pays enclavés faisaient partie des 14.

L'enquête a révélé aussi que :

a) Neuf des pays concernés ont adopté le système entre 1970 et 1975.

b) Trois l'ont fait entre 1965 et 1975.

c) Deux l'ont fait avant 1965. Ce sont deux pays de la côte ouest de l'Afrique.

18. Suivant l'enquête, le type d'unitarisation utilisée varie comme suit :

a) Quatorze (14) pays utilisaient des conteneurs.

b) Quatre (4) utilisaient le préélingage des cargaisons.

c) Deux (2) utilisaient des navires "rool-on-roll-off".

d) Quatre (4) utilisaient la palettisation.

e) Aucun n'utilisait le système des navires porte-barges. Un pays a indiqué qu'il utilisait toutes les méthodes indiquées de (a) à (d).

19. Les types de transport combiné que les Etats membres utilisaient étaient comme suit :

a) Entrepôt à entrepôt

b) Porte à porte (8 pays)

20. Par ailleurs, 13 des 17 pays ayant un port maritime international ont indiqué qu'ils envisageaient de transformer leurs infrastructures portuaires pour la manutention des cargaisons unitarisées.

21. Les Etats membres ont exprimé la croyance que l'adoption de l'unitarisation des cargaisons dans le commerce international entraînera des changements d'infrastructure et un supplément d'investissement, comme indiqué ci-dessous :

a) Transformations et investissement dans les infrastructures portuaires, six (6) pays ;

b) Transformations et investissement dans les routes, six (6) pays ;

c) Transformations et investissement dans les chemins de fer, cinq (5) pays ;

d) Transformations et investissement dans d'autres infrastructures, sept (7) pays ; et

e) Transformations et investissement dans aucun de ces domaines, deux (2) pays.

22. L'enquête a révélé que les cargaisons unitarisées entrent pour :

a) moins de 10% dans le commerce export-import de neuf (9) des 14 pays qui ont déjà adopté l'unitarisation des cargaisons ;

b) 10-20% dans les échanges export-import de deux des 14 pays comme dans (a). Parmi les deux se trouve un pays enclavé ;

c) Plus de 20% dans les échanges export-import des 14 pays comme dans (a). Parmi eux se trouvent un pays enclavé (avec 45%).

23. Bien que le taux de réponse ait été de 55%, l'enquête a donné une indication sur l'importance de l'adoption du transport combiné et de l'unitarisation des cargaisons dans le commerce international de l'Afrique.

24. La Conférence des experts africains du transport maritime s'est tenue à Addis-Abéba du 7 au 12 octobre 1974, en application de la résolution CM/Res.313 (XXI). La Conférence a examiné des documents préparés par l'OUA, la CEA, la CNUCED, l'OMCI et l'UNIDROIT. Après avoir examiné ces documents, la Conférence a abouti aux conclusions suivantes qui pourraient servir de lignes directrices en matière de politique africaine sur le transport multimodal et l'unitarisation des cargaisons.

a) Le transport multimodal et l'unitarisation des cargaisons sont, en tant que systèmes de transport, très complexes et sont censés avoir des répercussions de grande portée sur les économies des pays en développement, s'ils sont adoptés par eux.

b) Toutefois, alors que la méthode traditionnelle de manutention des cargaisons ou méthode de la rupture de charge ne semble pas devoir être abandonnée dans un avenir prévisible, le processus de l'unitarisation des cargaisons est irréversible. Il ne peut donc pas être stoppé ou ignoré par les pays africains. De fait, il est en train de gagner du terrain en Afrique comme en témoigne le fait que 14 Etats membres de l'OUA utilisent déjà le nouveau système. Toutefois, des études approfondies doivent être faites pour déterminer les implications du système pour les Etats membres de l'OUA.

c) Les cinq méthodes suivantes d'unitarisation des cargaisons sont censées être en usage dans ces 14 Etats membres :

i. le préélingage des cargaisons.
ii. la palettisation
iii. l'utilisation des navires "roll-on-roll-off"
iv. la conteneurisation

d) Dans l'ensemble, la manutention des cargaisons unitaires est forement mécanisée et les pays africains qui s'orientent vers le système se trouveront confrontés au problème d'acquisition d'un personnel qualifié pour le gérer. En conséquence, il y aura la nécessité d'obtenir une assistance technique et financière assez considérable pour être en mesure de faire fonctionner efficacement les services des cargaisons unitarisées. Ceci est particulièrement vrai pour l'utilisation des navires "roll-on-roll off" et la conteneurisation.

e) Pour ce qui est du préélingage des cargaisons et de la palettisation, il semble être à la portée des pays africains aussi bien en tant que fournisseurs de services de transport qu'en tant que bénéficiaires ou utilisateurs de ces services. Les navires porte-barges sont un autre mode de transport que les pays africains peuvent utiliser en leur qualité d'utilisateurs des services de transport mais ce mode leur reviendrait trop cher s'ils doivent l'utiliser comme fournisseurs de services de transport.

f) Les pays africains adoptant l'unitarisation des cargaisons et le transport combiné des marchandises dans leur commerce international sont censés connaître des transformations dans les domaines suivants de leurs économies : les infrastructures, l'expédition des marchandises, le coût du transport de leurs exportations et de leurs importations et le déploiement de la main-d'oeuvre. Ces pays auront notamment besoin de, soit réviser, soit reformuler leurs politiques dans les domaines suivants de leur commerce international : le recours aux compagnies nationales d'assurance ; le recours aux services des agences locales de transport ; la nationalisation et le contrôle des moyens de transport intérieurs ; et la participation aux opérations de transport combiné.

g) Un concept auquel le transport multimodal a donné naissance c'est les opérations ou l'organisation du transport combiné qui exige des capitaux importants, une organisation administrative complexe et un réseau développé de contacts avec les agences étrangères.

h) La mise en place d'un réseau d'entrepreneurs de transport multimodal (MTO) crée le danger pour les industries de transports intérieurs de l'Afrique de se voir contrôlés par les compagnies ou consortiums multinationaux. De manière plus précise, la question de la responsabilité des MTO et le problème de savoir comment ils vont choisir les assureurs des cargaisons dépendent du type de responsabilité qu'ils sont prêts à assumer au niveau des systèmes de responsabilité uniforme et stricte.

i) Afin d'éviter les dangers sus-mentionnés, l'Afrique doit résister à la constitution des MTOs sous forme de consortiums monopolitiques internationaux, qui entraverait le développement des entreprises de transport de la région ou écarterait les petits entrepreneurs nationaux des affaires.

j) L'Afrique doit également garantir sa participation aux opérations des MTOs. Afin d'atteindre cet objectif, les gouvernements des pays africains peuvent avoir à participer au travail des MTOs, soit directement ou par le biais de compagnies publiques. En outre, ils devront accorder des licences et enregistrer les MTOs qui sont à leur service pour avoir un contrôle approprié sur les activités de ces agences.

k) Les implications politiques des cargaisons militaires et du transport combiné comprennent les effets du nouveau système qui sont mentionnés dans les alinéas (f) à (j) ci-dessus. Il en est ainsi parce que la décision de choisir l'unitarisation des cargaisons et le transport combiné ne peut être que politique, si l'on tient compte de tous ces effets.

l) Une importance particulière devra être attachée aux implications qu'ont l'unitarisation des cargaisons et le transport combiné pour la souveraineté de tout pays africain qui décide d'adopter le nouveau système de transport dans son commerce international.

m) Pour ce qui concerne l'alinéa (l), trois implications précises ont été identifiées :

1. La première de ces implications est que les MTOs, s'ils ne font pas l'objet d'un contrôle approprié par les pays africains hôtes, pourraient constituer une menace à la souveraineté de ces pays, en raison du pouvoir économique qu'ils détiendront et exerceront.

2. L'adoption du transport multimodal et de l'unitarisation des cargaisons peut conduire ces pays à un endettement plus grand vis-à-vis des pays étrangers. Un endettement ainsi important constituerait une menace à la souveraineté des pays débiteurs.

3. De plus, si des pressions extérieures sont exercées sur les pays africains pour qu'ils unitarisent leurs systèmes de transport, ces pressions pourraient imposer à ces pays des ordres de priorités différents pour leur développement. Un tel état de fait constituerait un empiètement sur la souveraineté des pays concernés.

n) Pour ce qui concerne les relations entre pays africains voisins, le transport multimodal semble devoir conduire à un enchevêtrement des politiques. Par exemple, les politiques et décisions des Etats côtiers sur le nouveau mode de transport pourraient imposer aux pays voisins enclavés, des conditions et politiques de transport et de sécurité que ces derniers pourraient ne pas volontairement adopter et vice-versa.

o) Les pays africains doivent planifier avec précaution l'adoption du nouveau système dans leurs réseaux de transport. Dans le cas particulier de l'Afrique, les gouvernements devront se concerter et coordonner, autant que possible, leurs programmes et politiques dans le domaine du transport intermodal.

25. Une action à court terme à entreprendre par les Etats membres de l'OUA, c'est après avoir pris en considération les facteurs suivants, de commander des études devant permettre de déterminer la mesure dans laquelle le transport multimodal semble devoir les affecter, individuellement et collectivement.

a) L'impact probable des cargaisons unitarisées et du transport combiné sur la main-d'oeuvre, en particulier la main-d'oeuvre portuaire dans les pays africains ;

b) Les perspectives de l'adoption et de l'expansion des opérations de transport multimodal international dans les pays africains, avec une référence particulière à :

(i) la factibilité technique et à la fiabilité financière des investissements nécessaires à la mise en place par les pays africains de l'infrastructure adéquate ;

(ii) l'exercice d'un droit de propriété sur ou le contrôle des opérations de transport multimodal. L'Afrique a un intérêt particulier à participer à ces opérations et à faire en sorte que les intérêts financiers de l'extérieur ne conduisent pas à la création de consortiums d'entrepreneurs de transport multimodal qui ne se contenteraient pas de monopoliser ces opérations seulement mais aussi leurs systèmes de transport intérieurs;

(iii) la coopération régionale en vue de la création de services de transport multimodal ;

(iv) les mesures nécessaires pour avoir une part équitable des MTOs et de l'assurance des cargaisons ;

(v) les conséquences du nouveau système de transport multimodal sur les termes du transport relativement aux termes traditionnels qui seraient préservés aux nouveaux termes qui seraient appliqués ainsi que les retombées économiques pour les Etats membres ;

(vi) L'importance de l'assistance technique et financière nécessaire pour l'adoption du nouveau système et les voies et moyens d'accroître une telle assistance ; et

c) les procédures de consultation entre les chargeurs, les utilisateurs et les transporteurs MTOs, entenant compte des principes énoncés dans toutes les résolutions pertinentes de la CNUCED et dans les instruments internationaux pertinents.

26. En termes généraux, les intérêts des Etats membres dans le domaine du transport multimodal se divisent en deux catégories.

a) Les effets généraux du transport multimodal dans les domaines susmentionnés, qui affecteraient le plus les politiques des pays africains en matière de transport ; et

b) Les implications qu'aurait pour ces pays l'adoption par la communauté internationale de la convention sur le transport multimodal international.

27. Au cours d'une réunion du Groupe préparatoire intergouvernemental sur la convention des Nations Unies sur le Transport multimodal international des marchandises tenue à Genève, le Groupe africain a recommandé que lorsque la Convention sera adoptée, l'Organisation de l'Unité Africaine organise un séminaire sur les opérations de transport multimodal pour les instruire sur les avantages de la Convention. Le seminaire portera dans une large mesure sur l'impact de la Convention sur le commerce extérieur et national des Etats membres.

28. En définissant la base, les méthodes et l'orientation d'une intégration plus poussée de tous les modes de transport, on met en oeuvre la résolution CM/Res.365 (XXIII).

29. Le Secrétariat Général a pris les mesures nécessaires pour la tenue de ce séminaire au cours de l'exercice 1981/82. Le Secrétariat a pris des contacts avec la CNUCED et des contacts de ce genre seront pris avec la CEA, l'OMCI et d'autres organisations non-gouvernementales et intergouvernementales ainsi que les institutions spécialisées de l'OUA et du système des Nations Unies.

30. Le transport multimodal est une activité sectorielle diverse qui utilise tous les modes de transport. Organiser et tenir un séminaire sur les opérations de transport multimodal en Afrique exige des engagements financiers importants, entre autres, en matière de :

- préparation d'un document de projet
- recherche et recrutement des conférenciers
- services de conférence, etc...

31. Il est par conséquent demandé au Conseil d'examiner les besoins financiers nécessaires à l'organisation du séminaire. Une estimation modérée faite par le Secrétariat de la CNUCED pour l'organisation d'un séminaire de deux semaines dans ce domaine s'élève approximativement à 50.000 dollars des Etats Unis.

32. Il est également demandé au Conseil de donner des directives pour la création d'une Association des entrepreneurs de transport multimodal (MTOs). Ce projet a été retenu dans le cadre de la Décennie des transports et des communications pour l'Afrique et est par conséquent conforme aux buts et objectifs du Plan d'Action de Lagos et de l'Acte Final de Lagos sur l'intégration économique de l'Afrique en l'An 2000.

CM/1107 (XXXVI)
Annexe I

RESOLUTION SUR LA COOPERATION INTER-AFRICAINE
DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS COMBINES

Le Conseil des Ministres de l'Organisation de l'Unité Africaine, réuni en sa 23ème Session Ordinaire à Mogadiscio, Somalie du 6 au 11 juin 1974,

Prenant note du rapport du Secrétaire Général Administratif sur les "Réunions sous-régionales sur les Operations de Transports Combinés en Afrique;

Convaincu de l'importance de la coopération interafricaine dans tous les domaines et en particulier dans celui des transports;

Conscient de la nécessité de définir les bases, la méthodologie et les orientations d'une intégration plus poussée de tous les moyens de transport;

1. Invite le Secrétaire Général Administratif de l'OUA, en collaboration avec le Secrétaire Exécutif de la CEA, d'organiser annuellement les Conférences des Ministres africains des Transports et Communications :

   - en Afrique de l'Est
   - en Afrique de l'Ouest et Centrale
   - et en Afrique du Nord

   et de tenir ultérieurement une Conférence panafricaine des Ministres des Transports et Communications;

2. Fait Siennes les recommandations de Nairobi sur les opérations de transports combinés en Afrique.

RESOLUTION SUR LA CONVENTION SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL MULTIMODAL

Le Conseil des Ministres de l'Organisation de l'Unité Africaine, réuni en sa 24ème session ordinaire à Addis-Abéba, Ethiopie, du 13 au 21 Février 1975,

Ayant examiné le rapport présenté par le Secrétaire général administratif dans le document CM/641 (XXIV) au sujet de la possibilité d'établir une Convention sur le Transport international multimodal,

Prenant note de la résolution de la Conférence des Experts Africains sur le transport maritime et le transport par conteneurs qui recommande, entre autres, "la création d'un Comité ad-hoc d'Experts, chargés d'entreprendre une étude technique et économique approfondie des incidences du transport multimodal en Afrique",

Notant que des fonds sont disponibles dans l'exercice financier en cours pour financer le travail dudit Comité ad-hoc,

Conscient de l'importance du problème pour le développement économique, financier et social de l'Afrique,

Conscient des incidences de l'adoption de ce mode de transport sur les structures économiques et sociales et sur les finances des Etats africains,

Ayant présent à l'esprit la nécessité pour l'Afrique d'être capable de jouer un rôle effectif dans toute décision internationale telle que la préparation d'une convention internationale sur le transport multimodal, et par suite de prendre des dispositions adéquates à cet effet,

CM/1107 (XXXVI)
Annexe III

RESOLUTION RELATIVE A LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

Le Conseil des Ministres de l'Organisation de l'Unité Africaine, réuni en sa vingt-septième Session Ordinaire, à Port-Louis, Ile Maurice, du 24 Juin au 3 juillet 1976,

Ayant entendu le rapport du Secrétaire Général Administratif de l'OUA sur le Transport Multimodal, document CM/758 (XXVII) ;

Notant que les pays africains et en particulier ceux sans littoral, sont encore préoccupés par les effets que peut avoir le transport combiné de marchandises sur leur économie ;

Rappelant la résolution E/CONF.59/39 Add.3 adoptée par la Conférence NU/OMCI sur le transport international par conteneurs, en particulier le paragraphe 9 (a) ;

Rappelant en outre les recommandations de la Conférence Ministérielle sur le Commerce, le Développement et les Problèmes monétaires, qui a eu lieu à Abidjan (9-13 mai 1973), en particulier celles relatives au Transport maritime ;

Rappelant en outre les recommandations de la Conférence des Ministres du Transport de l'Afrique de l'Ouest, qui s'est tenue à Abidjan en juin 1975 ;

Rappelant d'autre part les décisions du Conseil des Ministres, réuni en sa 23ème Session Ordinaire à Mogadiscio, Somalie, du 6 au 11 juin 1974, qui figurent dans le Document CM/Res.365 (XXIII),

1. DEMANDE au Secrétaire Général Administratif de l'OUA, en collaboration avec le Secrétaire Exécutif de la CEA, de réunir un Comité ad hoc d'experts africains sur le Transport Multimodal de marchandises, d'ici décembre 1976, afin de permettre au groupe africain lors de la prochaine session du GPI, prévue en janvier 1977, d'avoir un rapport sur les possibilités qu'offre pour l'Afrique une Convention sur le Transport Multimodal ;

2. PRIE le Comité Consultatif sur les Questions Budgétaires et Financière d'autoriser le Secrétariat Général, à engager des fonds supplémentaires afin de permettre au Secrétariat Général d'exécuter cette importante tâche ;

3. DEMANDE au Secrétaire Général de l'OUA, en collaboration avec la CEA, d'entreprendre une étude sur les implications économiques et sociales de l'introduction du transport multimodal et de transmettre cette étude aux Etats membres pour observation.

RESOLUTION SUR UNE CONVENTION SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL MULTIMODAL

Le Conseil des Ministres de l'Organisation de l'Unité Africaine, réuni en sa Trente-troisième Session Ordinaire du 6 au 20 juillet 1979,

Ayant examiné le Rapport du Secrétaire Général sur l'état d'avancement des négociations relatives à la Convention sur le Transport International Multimodal, Doc. CM/986 (XXXIII) ;

Rappelant sa résolution CM/Res.525 (XXVII) sur l'exposé à préparer pour le Groupe Africainclors des réunions préparatoires du Groupe Intergouvernemental à Genève ;

Conscient de l'importance que révèle une convention internationale devant réglementer les opérations de transport international multimodal ;

Conscient des implications politique, économique et sociale du transport multimodal dans les pays en développement en général et des pays Africains en particulier ;

Conscient en outre de l'importance que revêt la Conférence des Plénipotentiaires sur une convention sur le Transport International Multimodal,

1. Lance Un Appel à la Communauté Internationale pour qu'elle fasse preuve d'esprit de collaboration réelle en ce qui concerne les questions ayant de sérieuses implications sur les pays en développement en général et les pays africains en particulier ;

2. Invite tous les Etats membres de l'OUA à participer motivement à la Conférence des Plénipotentiaires sur la Convention sur le Transport International Multimodal prévue pour novembre 1979 à New York ;

3. Demande au Secrétaire Général de présenter un rapport sur la mise en oeuvre de la présente résolution à la 35ème session Ordinaire du Conseil des Ministres.

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 ci-après :

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 groupes de pays en matière 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 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 conditonnement 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 natioanle impérative", il faut entendre tout texte de loi concernant le transport de marchandises aux dispositions duquel il ne peut être dérogé par sitpulation contractuelle au détriment de l'expéditeur.

10. Pa 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 5

Emission 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 6

Document 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 documentde transport multimodal négociable, la livraison a été effectuée de bonne foi par lui-même, ou par une personne agissant en son nom, contre remises 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 port 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 désigé 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 15

Responsabilité 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 16

Fondement 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 17

Causes 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.

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.

ORGANIZATION OF AFRICAN UNITY ARCHIVES
ORGANISATION DE L'UNITE AFRICAINE
REFERENCE

b) Quant 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 19

Localisation du dommage

Quant 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 déterminé par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.

Article 20

Responsabilité 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 le limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

Article 21

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'entrepreneur de transport multimodal n'est pas admis au bénéfice dela 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 delaquelle 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 22

Règle 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 23

Règles 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 24

Avis 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. Les 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. Les 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 28

Clauses 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 dela 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 29

Avaries 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 droit 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 (CLN), 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. 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 invoqué soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

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 dommage 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 mars 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 18 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 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 l'Annexe à la présente Convention.

HUITIEME PARTIE. CLAUSES FINALES

Article 33

Dépositaire

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

Article 34

Signature, 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'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 35

Réserves

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'auront 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 g néral 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

Annexe

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

Article 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 réglements 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.

ORGANIZATION OF AFRICAN UNITY
ARCHIVES
REFERENCE
ORGANISATION DE L'UNITE AFRICAINE

AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository **http://archives.au.int**

Organs Council of Ministers & Executive Council Collection

1981-02

Report of the Secretary-General on the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods

Organization of African Unity

Organization of African Unity

https://archives.au.int/handle/123456789/9819

Downloaded from African Union Common Repository