

**CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL  
INTERNATIONAL DE MARCHANDISES  
NATIONS UNIES 1980**

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 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 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. 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 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 inexacitudes, 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.

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 19 : Localisation 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 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 les 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 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 témérement 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 témérement 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 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 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 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 (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. 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 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 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 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'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 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 JO Etats l'aient 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.

# **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 règlements que la douane est tenue de faire appliquer. Il en découle que les autorités douanières se limitent au contrôle des scelllements 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 nationale, 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.

