

limiter la responsabilité des exploitants de terminaux de transport à raison des pertes de marchandises et des dommages causés à celles-ci, sous réserve que la CNUDCI examine avec soin les dispositions du projet tendant à rendre l'exploitant responsable des dommages intentionnels causés aux marchandises par ses préposés ou agents et des retards imputables à ceux-ci, et sous réserve également que les limites pécuniaires soient fixées à des niveaux raisonnables et assurables.

[A/CN.9/319/Add.5]

IRLANDE

[Original : anglais]

Si le développement continu du commerce international va vraisemblablement créer de nouveaux besoins en ce qui concerne les terminaux de transport et les opérations connexes, notamment en Europe continentale en raison de l'avènement du marché unique de la Communauté européenne, l'Irlande ne pense pas qu'il soit nécessaire ou urgent de réglementer les activités de ces terminaux au moyen d'un instrument international. Un tel instrument international pourrait néanmoins être bénéfique s'il était largement appliqué.

L'Irlande note que les tentatives faites par le passé par le Comité maritime international pour élaborer un tel instrument ont été vaines, faute d'appui au niveau international, et elle se demande si un tel appui existe aujourd'hui

qui justifierait d'entreprendre le travail considérable nécessaire à l'achèvement du texte d'une convention. (A l'évidence, ceci concerne le moment où la convention, si elle était adoptée, devrait entrer en vigueur au plan international.)

L'Irlande a aussi des doutes quant à l'inclusion proposée, à l'article 17-1 b du projet de convention, d'une référence à la "Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg)", qui n'a pas encore été adoptée par un nombre suffisant d'Etats pour entrer en vigueur. De fait, les principaux Etats maritimes n'ont pas manifesté l'intention d'y adhérer.

En ce qui concerne le champ d'application de la convention proposée, l'Irlande considère le projet actuel comme défectueux en ce qu'il n'aborde pas la question cruciale du traitement à accorder aux denrées périssables (en particulier aux denrées alimentaires), et ne contient aucune disposition concernant les douanes, ni les droits frappant les marchandises.

Comme les autorités portuaires irlandaises fournissent des installations permettant d'entreposer des marchandises en plein air ou sous abri sans accepter de responsabilité et gratuitement, l'Irlande estime qu'une autorité portuaire ne "prend [pas] en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international" "à titre professionnel", et qu'en conséquence les dispositions du projet de convention ne s'appliqueraient pas aux autorités portuaires irlandaises. L'Irlande souhaiterait que d'autres délégations lui confirment que telle est aussi leur interprétation de la disposition en question.

B. Limites de responsabilité et unités de compte dans les conventions internationales de transport : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/320) [Original : anglais]

INTRODUCTION

1. Durant l'examen par la Commission, à sa vingt et unième session (1988), du projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, il a été noté que l'Assemblée générale pourrait décider de convoquer une conférence diplomatique aux fins de la conclusion d'une convention. Une telle conférence offrirait une bonne occasion d'envisager la révision des limites de responsabilité, ainsi que des dispositions relatives aux unités de compte figurant dans la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, 1978 (Hambourg) et dans la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises. Après un débat, notant que l'éventualité de la révision d'une convention risquait d'inciter les Etats envisageant de devenir parties à ladite convention à retarder leur décision de la ratifier ou d'y adhérer, la Commission a convenu qu'il n'était pas nécessaire pour le moment de prendre une décision sur ce point et que la question pourrait être réexaminée à un stade ultérieur. Néanmoins, il a été jugé que des informations détaillées sur les limites de responsabilité et sur les unités de compte utilisées dans les diverses conventions relatives au transport pourraient être utiles à la Commission; aussi le Secrétariat a-t-il été prié d'établir

une compilation analytique de ces dispositions pour la vingt-deuxième session¹.

2. Le présent rapport contient la compilation analytique requise par la Commission. Etant donné le contexte dans lequel cette demande a été formulée, la compilation ne porte que sur les conventions internationales et protocoles auxdites conventions relatifs au transport de marchandises ou, lorsqu'une convention ou un protocole régissent le transport de marchandises et le transport de passagers ou de bagages, que sur les dispositions relatives au transport de marchandises. Les conventions et protocoles sont présentés dans l'ordre chronologique pour chaque mode de transport.

3. La plupart des conventions ci-incluses ont été modifiées par des protocoles adoptant le Droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international (FMI) en tant qu'unité de compte pour l'expression des limites de responsabilité en cas de perte ou d'endommagement de marchandises. Avant ces modifications, les conventions

¹ Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa vingt et unième session, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-troisième session, Supplément n° 17 (A/43/17)*, par. 30 et 31.

exprimaient ces limites en francs or, utilisant soit le franc Poincaré, qui représente 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin, soit le franc Germinal, qui représente 10/31e d'un gramme d'or au titre de 900 millièmes de fin. La valeur relative de ces deux unités est environ la suivante : 5 francs Poincaré = 1 franc Germinal.

4. La compilation est suivie d'un tableau récapitulatif des limites de responsabilité en cas de perte ou d'endommagement de marchandises exprimées en DTS dans les conventions et protocoles ayant adopté cette unité de compte. Ces conventions et protocoles reflètent les méthodes les plus récentes utilisées par la communauté internationale pour exprimer les limites de responsabilité. La comparaison fait apparaître les rapports quantitatifs entre les diverses limites de responsabilité au titre de chaque convention et protocole. En outre, comme les conventions et protocoles contiennent diverses dispositions visant à promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaie nationale, la comparaison donne une indication précise des valeurs relatives des limites en monnaie nationale.

5. Les limites de responsabilité exprimées en francs or n'ont pas été incluses dans la récapitulation pour les raisons suivantes. Premièrement, la comparaison des limites exprimées en DTS fait apparaître également le rapport quantitatif entre les limites exprimées en francs or. En effet, le nombre de DTS pour chaque convention et protocole a été déterminé par la conversion de la limite exprimée en francs or au taux d'environ 15 francs Poincaré pour un DTS, ou 3 francs Germinal pour un DTS, selon le cas. Deuxièmement, une comparaison des limites exprimées en francs or ne donnerait pas une indication précise de la valeur relative des limites en monnaies nationales. En effet, l'or n'ayant pas un prix officiel, les Etats ont converti en monnaie nationale les limites exprimées en francs or de manières différentes. Par exemple, la conversion a été effectuée sur la base du prix de l'or sur le marché libre ou du dernier prix officiel dans le pays intéressé, ou par la conversion en DTS des montants exprimés en francs or, sur la base de la dernière valeur du DTS exprimée en or, puis par une conversion des montants en DTS ainsi obtenus en monnaie nationale au taux au jour le jour du DTS. En outre, certains pays adhérant à une convention ou à un protocole dans lesquels les limites sont exprimées en francs or ont, dans leur loi donnant effet à la convention ou au protocole, exprimé les limites en question en monnaie nationale.

6. La Commission voudra peut-être prendre connaissance d'un fait nouveau touchant l'objet du présent rapport. Un protocole portant modification de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages a été élaboré par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale. Le protocole remplacera le franc Poincaré par le DTS en tant qu'unité de compte pour exprimer les limites de responsabilité au titre de la convention. Le Comité juridique a convenu que la décision relative aux limites à inclure dans le protocole serait prise par la conférence diplomatique lors de laquelle ledit protocole serait adopté. Ce protocole introduirait une procédure accélérée de révision des li-

mites de responsabilité, similaire à celle énoncée dans le Protocole de 1984 portant modification de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. (Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa soixantième session, 10-14 octobre 1988, document de l'OMI, LEG 60/12, paragraphes 77 à 106. Le texte du projet de protocole résultant des délibérations du Comité juridique à sa soixantième session figure à l'annexe I dudit rapport.) Le Comité a recommandé que le projet de protocole soit soumis à une conférence diplomatique qui se réunirait au début de 1990 (*ibid.*, par. 136).

I. TRANSPORT MARITIME²

A. Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 1924) ("Règles de La Haye")

Perte ou endommagement des marchandises :

Conformément à l'article 4-5, la limite est de 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissance. Une autre limite peut être déterminée par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, pourvu que le maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre prévu dans la convention. L'article 9 stipule que les unités monétaires (livres sterling) s'entendent valeur or.

B. Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (1968) ("Protocole de Visby")

Perte ou endommagement des marchandises :

L'article 4-5 stipule qu'à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissance, les limites sont de 10 000 francs Poincaré par colis ou unité ou 30 francs Poincaré par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. D'autres limites peuvent être déterminées par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, pourvu que ces limites ne soient pas inférieures à celles prévues dans la convention.

²On notera qu'outre les limites énoncées dans les Conventions et protocoles ci-inclus, un armateur peut être habilité à invoquer une limite générale de responsabilité en cas d'action intentée contre lui, par exemple en vertu de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. (Le programme de travail du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale pour l'exercice biennal 1990-1991 prévoit la possibilité de réviser cette Convention. (Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa soixantième session, document de l'OMI, LEG 60/12, par. 146 et 157 b.)

C. Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg)
 ("Règles de Hambourg")
 (pas encore en vigueur)

Perte ou endommagement de marchandises :

L'article 6-1 énonce des limites de 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

En vertu de l'article 26, l'unité de compte est le droit de tirage spécial (DTS) tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international (FMI). Les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation de DTS peuvent appliquer les limites suivantes au lieu de celles qui sont exprimées en DTS : 12 500 francs Poincaré par colis ou autre unité de chargement ou 37,5 francs Poincaré par kilogramme de poids brut des marchandises.

Afin de promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaies nationales, la Convention énonce à l'article 26 les stipulations suivantes. Les montants exprimés en DTS sont convertis suivant la valeur de la monnaie nationale à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie d'un Etat membre du FMI est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le FMI à la date en question. La valeur de la monnaie d'un Etat non membre du FMI est calculée de la façon déterminée par cet Etat. Pour les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation des DTS et pour lesquels les limites exprimées en francs Poincaré sont applicables, la conversion de ces montants en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause. Les calculs et conversions effectués par des Etats non membres du FMI doivent être faits de manière à exprimer en monnaie nationale la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en DTS.

Retard à la livraison :

En application de l'article 6-1, la limite correspond à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excède pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport. Le cumul des réparations dues par le transporteur en cas de perte, d'endommagement et de retard ne peut dépasser la limite qui serait applicable en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

Autres dispositions :

Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues dans la Convention (article 6-4).

D. Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole du 23 février 1968 (1979)

Perte ou endommagement de marchandises :

L'article 4-5 stipule qu'à moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, les limites seront de 666,67 unités de compte par colis ou unité ou de 2 unités de compte par kilogramme de poids brut, la limite la plus élevée étant applicable. D'autres limites peuvent être déterminées par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, pourvu que ces limites ne soient pas inférieures à celles prévues dans la Convention.

L'unité de compte est le DTS. Les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation du DTS peuvent appliquer les limites suivantes au lieu de celles exprimées en DTS : 10 000 francs Poincaré par colis ou unité ou 30 francs Poincaré par kilogramme de poids brut. Des dispositions similaires à celles des Règles de Hambourg sont incluses pour promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaie nationale.

II. TRANSPORT AÉRIEN

A. Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (1929)
 ("Convention de Varsovie")

Comme il est stipulé à l'article 22, la limite est de 250 francs Poincaré par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, la limite est la somme déclarée, à moins que le transporteur ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la limite est de 5 000 francs Poincaré par voyageur.

B. Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 portant modification de la Convention de Varsovie ("Protocole de La Haye")

Dispositions essentiellement identiques à celles de la Convention de Varsovie (voir ci-dessus) (article 22).

C. Protocole fait à Guatemala City le 8 mars 1971 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ("Protocole de Guatemala") (pas encore en vigueur)

Dispositions essentiellement identiques à celles de la Convention de Varsovie, sinon que :

1. La limite distincte pour les objets dont le voyageur conserve la garde est éliminée;
2. Il est expressément stipulé que les frais de procès, y compris des honoraires d'avocats, encourus par le demandeur ne sont pas pris en considération pour l'application des limites. (Article 22-3 c).

D. Protocoles additionnels faits à Montréal le 25 septembre 1975 :

Protocole n° 1 portant modification de la Convention de Varsovie

Protocole n° 2 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye

Protocole n° 3 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par les Protocoles de La Haye et de Guatemala

Protocole n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye

(aucun des protocoles n'est encore en vigueur)

A la limite de 250 francs Poincaré par kilogramme stipulée dans la Convention de Varsovie et dans les Protocoles de La Haye et de Guatemala, les quatre Protocoles de Montréal substituent une limite de 17 DTS par kilogramme. A la limite de 5 000 francs Poincaré par passager stipulée dans la Convention de Varsovie et dans le Protocole de La Haye, les Protocoles de Montréal n° 1 et 2 substituent une limite de 332 DTS par passager.

Les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation des DTS peuvent appliquer les limites suivantes au lieu des limites exprimées en DTS : 250 francs Poincaré par kilogramme; en ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, 5 000 francs Poincaré par passager (la limite par passager n'est stipulée que dans les Protocoles n° 1 et 2 de Montréal).

Des dispositions similaires à celles des Règles de Hambourg sont incluses pour promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaie nationale, sinon que les protocoles ne stipulent pas que les Etats non membres du FMI doivent convertir les limites en monnaie nationale de façon à exprimer la même valeur

réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en DTS.

III. TRANSPORT ROUTIER

A. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (1957)

Perte totale ou partielle des marchandises :

Conformément à l'article 23, la limite est de 25 francs Germinal par kilogramme du poids brut manquant. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise.

Endommagement des marchandises :

L'article 25-2 stipule que, si la totalité de l'expédition a été endommagée, la limite est le montant qui serait payable en cas de perte totale; si une partie seulement de l'expédition a été endommagée, la limite est le montant qui serait payable en cas de perte de la partie dépréciée.

Retard :

La limite est le prix du transport (article 23-5).

Autres dispositions :

En cas de perte totale ou partielle des marchandises, des montants dépassant la limite spécifiée dans la convention peuvent être demandés lorsque l'expéditeur a, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, fait, dans la lettre de voiture, une déclaration de la valeur de la marchandise (articles 23-6, 24). En cas de perte, endommagement ou retard, des montants dépassant les limites spécifiées dans la convention peuvent être demandés lorsque l'expéditeur a, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, fait une déclaration d'intérêt spécial à la livraison et inscrit le montant correspondant dans la lettre de voiture (articles 23-6, 26).

B. Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) (1978)

L'article 23 remplace la limite de 25 francs Germinal par kilogramme en cas de perte totale ou partielle des marchandises par une limite de 8,33 unités de compte par kilogramme. L'unité de compte est le DTS. Les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation du DTS peuvent appliquer la limite de 25 francs Germinal par kilogramme. Des dispositions similaires à celles des Règles de Hambourg sont incluses dans le Protocole pour promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaie nationale.

IV. TRANSPORT FERROVIAIRE

A. Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) (1966)

Perte totale ou partielle des marchandises :

La limite, telle qu'énoncée à l'article 24, est le prix des marchandises ou leur valeur déclarée. En cas de perte totale ou partielle de mobilier de ménage n'ayant pas de valeur déclarée, la limite est de 2,70 roubles par kilogramme.

Endommagement des marchandises :

En cas d'endommagement de la totalité des marchandises, la limite est le montant qui serait payable en cas de perte totale; en cas d'endommagement d'une partie de l'expédition, la limite est le montant qui serait payable en cas de perte des marchandises endommagées (article 25).

Retard :

L'article 26 fixe le montant du dédommagement en pourcentage graduel du prix du transport : de 6 % pour un retard ne dépassant pas un dixième du délai total de livraison jusqu'à 30 % pour un retard dépassant quatre dixièmes de ce délai. Le dédommagement total, en cas de perte, endommagement et retard, ne peut dépasser le montant payable en cas de perte totale des marchandises.

B. Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980

Perte totale ou partielle des marchandises :

En vertu de l'article 40, la limite est de 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute. Le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport doivent en outre être restitués.

L'article 7 stipule que l'unité de compte est le DTS. Pour les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation du DTS, l'unité de compte équivaut à 3 francs Germinal. Des dispositions similaires à celles des Règles de Hambourg sont incluses dans le Protocole pour promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaie nationale; toutefois, la disposition concernant le moment auquel la conversion doit être faite n'y figure pas.

Endommagement des marchandises :

En vertu de l'article 42, si la totalité de l'envoi est dépréciée, l'indemnité ne peut excéder le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale; si une partie seulement de l'envoi est dépréciée, l'indemnité ne peut excéder le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée. En outre, le prix de transport, des droits de douane et des autres sommes déboursées à l'occasion du transport doivent être restitués.

Retard :

La limite, fixée à l'article 43, représente le triple du prix de transport. En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité pour retard ne peut se cumuler avec celle payable pour la perte totale. En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité ne peut excéder le triple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi. En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du retard, l'indemnité prévue se cumule, s'il y a lieu, avec celle payable du fait de l'avarie. L'indemnité totale pour perte, avarie et retard ne peut dépasser le montant qui serait payable en cas de perte totale. D'autres modalités d'indemnisation pour retard peuvent être spécifiées dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales lorsque le délai de livraison est établi sur la base des plans de transport.

Autres dispositions :

Selon l'article 45, lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport comportant une réduction sur le prix de transport, il peut limiter l'indemnité due en cas de perte, d'avarie ou de retard, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif.

En vertu de l'article 46, en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé une indemnité supplémentaire dépassant les limites prévues dans la convention jusqu'à concurrence du montant déclaré.

V. TRANSPORT MULTIMODAL

Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (1980) (pas encore en vigueur)

Perte ou endommagement des marchandises :

Conformément à l'article 18, les limites sont de 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. Toutefois, 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.

L'article 31 stipule que l'unité de compte est le DTS. Les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas l'utilisation du DTS peuvent appliquer les limites suivantes, au lieu de celles exprimées en DTS :

- 13 750 francs Poincaré au lieu de 920 unités de compte;
- 41,25 francs Poincaré au lieu de 2,75 unités de compte;
- 124 francs Poincaré au lieu de 8,33 unités de compte.

L'article 31 énonce des dispositions similaires à celles des Règles de Hambourg visant à promouvoir l'uniformité de la conversion des limites en monnaie nationale.

Retard à la livraison :

L'article 18 stipule que la limite est de deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais qu'elle n'excède pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport multimodal. Le cumul des réparations dues par l'entrepreneur

de transport multimodal en cas de perte, endommagement et retard ne peut dépasser la limite fixée en cas de perte totale des marchandises.

Autres dispositions :

Par voie d'accord entre l'entrepreneur de transport multimodal et l'expéditeur, des limites de responsabilité pour perte, endommagement ou retard dépassant celles qui sont prescrites dans la convention peuvent être fixées dans le document de transport multimodal (article 18-6).

VI. TABLEAU RÉCAPITULATIF DES LIMITES DE RESPONSABILITÉ
EN CAS DE PERTE OU D'ENDOMMAGEMENT
DE MARCHANDISES EXPRIMÉES EN DTS

<i>Convention ou protocole</i>	<i>Par colis ou unité</i>	<i>Par kilogramme</i>
<i>Transport maritime</i>		
Règles de Hambourg (1978)	835	2,5
Protocole portant modification des Règles de La Haye/Protocole de Visby (1979)	666,67	2,0
<i>Transport aérien</i>		
Protocoles de Montréal (1975)	Sans objet	17
<i>Transport routier</i>		
Protocole portant modification de la Convention CMR (1978)	Sans objet	8,33
<i>Transport ferroviaire</i>		
COTIF (1980)	Sans objet	17
<i>Transport multimodal</i>		
Convention sur le transport multimodal (1980)		
Si le transport comporte un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures	920	2,75
Si le transport ne comporte pas un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures	Sans objet	8,33

C. Responsabilité des exploitants de terminaux de transport : projet de clauses finales pour le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/321) [Original : anglais]

Le présent document contient un projet de clauses finales à inclure dans le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. Il a été établi conformément à une demande faite à la vingt et unième session de la Commission¹.

CLAUSES FINALES

Article A

Dépositaire

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

¹Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-troisième session, supplément n° 17 (A/43/17), par. 29.