

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

paraissant le jeudi de chaque semaine à Brazzaville

DESTINATIONS	ABONNEMENTS			NUMERO
	1 AN	6 MOIS	3 MOIS	
REPUBLIQUE DU CONGO	24.000	12.000	6.000	500 F CFA
	Voie aérienne exclusivement			
ETRANGER	38.400	19.200	9.600	800 F CFA

□ Annonces judiciaires et légales et avis divers : 460 frs la ligne (il ne sera pas compté moins de 5.000 frs par annonce ou avis).
Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du "JO".
□ Propriété foncière et minière : 8.400 frs le texte. □ Déclaration d'association : 15.000 frs le texte.

DIRECTION : TEL./FAX : (+242) 281.52.42 - BOÎTE POSTALE 2.087 BRAZZAVILLE - Email : journal.officiel@sgg.cg
Règlement : espèces, mandat postal, chèque visé et payable en République du Congo, libellé à l'ordre du **Journal officiel**
et adressé à la direction du Journal officiel et de la documentation.

S O M M A I R E

PARTIE OFFICIELLE

- LOIS -

- 11 oct. Loi n° 24-2013 autorisant la ratification de la charte africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles..... 999
- 16 oct. Loi n° 25-2013 autorisant la ratification de la convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer.. 999
- 16 oct. Loi n° 26-2013 autorisant la ratification de l'accord entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud relatif aux transports maritimes et la marine marchande..... 999.
- 16 oct. Loi n° 27-2013 autorisant la ratification de l'accord dans le domaine maritime entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement du Royaume du Maroc..... 999
- 16 oct. Loi n° 28-2013 autorisant la ratification de la charte africaine des transports maritimes..... 1000

- DECRETS ET ARRETES -

A - TEXTES GENERAUX

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

- 21 oct. Décret n° 2013-691 portant création, attributions et organisation de la direction générale des services de santé de la Présidence de la République... 1000

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DE LA COOPERATION

- 11 oct. Décret n° 2013-634 portant ratification de la charte africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles..... 1001
- 16 oct. Décret n° 2013-666 portant ratification de la convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer..... 1016
- 16 oct. Décret n° 2013-667 portant ratification de l'accord entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud relatif aux transports maritimes et la marine marchande..... 1042

16 oct.	Décret n° 2013-668 portant ratification de l'accord dans le domaine maritime entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement du Royaume du Maroc.....	1046
16 oct.	Décret n° 2013-669 portant ratification de la charte africaine des transports maritimes.....	1051

B - TEXTES PARTICULIERS

**MINISTERE DES MINES
ET DE LA GEOLOGIE**

- Autorisation (Renouvellement).....	1057
--------------------------------------	------

**MINISTERE DE LA FONCTION PUBLIQUE
ET DE LA REFORME DE L'ETAT**

- Nomination.....	1059
-------------------	------

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE

- Nomination.....	1059
-------------------	------

PARTIE NON OFFICIELLE

- ANNONCES -

- Associations.....	1060
- Erratum.....	1060

PARTIE OFFICIELLE

- LOIS -

Loi n° 24-2013 du 11 octobre 2013 autorisant la ratification de la charte africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré et adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier : Est autorisée la ratification de la charte africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles, adoptée à Maputo le 11 juillet 2003, dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2 : La présente loi sera publiée au Journal officiel et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Brazzaville, le 11 octobre 2013

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le ministre des affaires étrangères et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre de l'économie forestière et du développement durable,

Henri DJOMBO

Loi n° 25-2013 du 16 octobre 2013 autorisant la ratification de la convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré et adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier : Est autorisée la ratification de la convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2 : La présente loi sera publiée au Journal officiel et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Brazzaville, le 16 octobre 2013

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO.

Le ministre des affaires étrangères et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre d'Etat, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Rodolphe ADADA

Loi n° 26-2013 du 16 octobre 2013 autorisant la ratification de l'accord entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud relatif aux transports maritimes et à la marine marchande

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré et adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier : Est autorisée la ratification de l'accord entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud relatif aux transports maritimes et à la marine marchande, dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2 : La présente loi sera publiée au Journal officiel et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Brazzaville, le 16 octobre 2013

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le ministre des affaires étrangères et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre d'Etat, ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Rodolphe ADADA

Loi n° 27-2013 du 16 octobre 2013 autorisant la ratification de l'accord dans le domaine maritime entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement du Royaume du Maroc

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré et adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier : Est autorisée la ratification de l'accord dans le domaine maritime entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement du Royaume du Maroc, dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2 : La présente loi sera publiée au Journal officiel et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Brazzaville, le 16 octobre 2013

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le ministre des affaires étrangères
et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre d'Etat, ministre des transports,
de l'aviation civile et de la marine marchande,

Rodolphe ADADA

Loi n° 28-2013 du 16 octobre 2013 autorisant la ratification de la charte africaine des transports maritimes

L'Assemblée nationale et le Sénat
ont délibéré et adopté,

Le Président de la République promulgue
la loi dont la teneur suit :

Article premier : Est autorisée la ratification de la charte africaine des transports maritimes, dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2 : La présente loi sera publiée au Journal officiel et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Brazzaville, le 16 octobre 2013

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le ministre des affaires étrangères
et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre d'Etat, ministre des transports,
de l'aviation civile et de la marine marchande,

Rodolphe ADADA.

- DECRETS ET ARRETES -

A - TEXTES GENERAUX

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

Décret n° 2013 - 691 du 21 octobre 2013 portant création, attributions et organisation de la direction générale des services de santé de la Présidence de la République

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;

Vu le décret n° 2013-10 du 30 janvier 2013 portant attributions et organisation du cabinet du Président de la République.

Décète :

TITRE I : DE LA CREATION

Article premier : Il est créé, au cabinet du Président de la République, la direction générale des services de santé de la Présidence de la République.

Article 2 : La direction générale des services de santé de la Présidence de la République est rattachée au secrétariat général de la Présidence de la République.

TITRE II : DES ATTRIBUTIONS

Article 3 : La direction générale des services de santé de la Présidence de la République est dirigée et animée par un directeur général qui est médecin ou un administrateur de santé.

Elle est chargée, notamment, de :

- assurer les bilans cliniques et paracliniques du Président de la République et de sa famille ;
- assurer les soins médicaux du Président de la République et de sa famille ;
- assurer les soins médicaux des personnels de la Présidence de la République ;
- assurer les activités de médecine préventive et de médecine de travail aux personnels de la Présidence de la République ;
- assurer la prise en charge sociale des personnels de la Présidence de la République.

TITRE III : DE L'ORGANISATION

Article 4 : La direction des services de santé de la Présidence de la République, outre le secrétariat de direction, le service social, le service administratif et financier et le service du matériel et des approvisionnements, comprend :

- la clinique présidentielle ;
- le centre médical.

Chapitre 1 : Du secrétariat de direction

Article 5 : Le secrétariat de direction est dirigé et animé par un chef de secrétariat qui a rang de chef de service.

Il est chargé de tous les travaux de secrétariat, notamment, de :

- réceptionner et expédier le courrier ;
- analyser sommairement les correspondances et autres documents ;
- saisir et reprographier les correspondances et autres documents administratifs ;
- et, d'une manière générale, exécuter toute autre tâche qui peut lui être confiée.

Chapitre 2 : Du service social

Article 6 : Le service social est dirigé et animé par un chef de service.

Il est chargé d'assurer la prise en charge sociale des personnels de la Présidence de la République.

Chapitre 3 : Du service administratif et financier

Article 7 : Le service administratif et financier est dirigé et animé par un chef de service.

Il est chargé, notamment, de :

- gérer les affaires administratives et du personnel;
- gérer les finances.

Chapitre 4 : Du service du matériel et des approvisionnements

Article 8 : Le service du matériel et des approvisionnements est dirigé et animé par un chef de service.

Il est chargé d'assurer les approvisionnements en équipements, médicaments et autres consommables.

Chapitre 5 : De la clinique présidentielle

Article 9 : La clinique présidentielle est dirigée et animée par un médecin qui a rang de directeur.

Elle est chargée, notamment, de :

- assurer les bilans cliniques et paracliniques du Président de la République et de sa famille ;
- assurer les soins médicaux du Président de la République et de sa famille ;
- assurer, en cas de besoin, l'hospitalisation du Président de la République et de sa famille.

Article 10 : La clinique présidentielle, outre le secrétariat médical, comprend :

- le bloc opératoire et la réanimation ;
- la radiologie ;
- le laboratoire ;
- la pharmacie ;
- les cabinets de consultations spécialisées ;
- les salles d'hospitalisation.

Chapitre 6 : Du centre médical

Article 11 : Le centre médical civil est dirigé et animé par un médecin qui a rang de directeur.

Il est chargé, notamment, de :

- assurer les consultations médicales, les soins médicaux en ambulatoire du personnel de la Présidence de la République ;
- assurer les activités de médecine préventive et de médecine de travail.

Article 12 : Le centre médical comprend :

- les salles de consultations ;
- les salles de soins ;
- le laboratoire ;
- la pharmacie ;
- les salles d'hospitalisation du jour.

TITRE IV : DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 13 : Les attributions et l'organisation des services et bureaux à créer, en tant que de besoin, sont fixées par des textes spécifiques.

Article 14 : Le directeur général, les directeurs, les chefs de service et les chefs de bureau sont nommés conformément à la réglementation en vigueur.

Ils perçoivent les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Article 15 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 21 octobre 2013

Denis SASSOU-N'GUESSO

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DE LA COOPERATION

Décret n° 2013-634 du 11 octobre 2013 portant ratification de la charte africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;
Vu la loi n° 24-2013 du 11 octobre 2013 autorisant la ratification de la charte africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles ;
Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement.

En Conseil des ministres,

Décète :

Article premier : Est ratifiée la charte africaine sur la conservation de la nature et des ressources naturelles, dont le texte est annexé au présent décret.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 11 octobre 2013

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le ministre des affaires étrangères et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre de l'économie forestière
et du développement durable,

Henri DJOMBO

CONVENTION AFRICAINE SUR
LA CONSERVATION DE LA NATURE
ET DES RESSOURCES NATURELLES

Table des matières

PREAMBULE

Article I. CHAMP D'APPLICATION

Article II OBJECTIFS

Article III PRINCIPES

Article IV. OBLIGATION FONDAMENTALE

Article V. EMPLOI DES TERMES

Article VI. TERRES ET SOLS

Article VII. EAUX

Article VIII. COUVERT VÉGÉTAL

Article IX. ESPECES ET DIVERSITE GENETIQUE

Article X. ESPECES PROTEGEES

Article XI. COMMERCE DE SPECIMENS ET DE
LEURS PRODUITS

Article XII. AIRES DE CONSERVATION

Article XIII PROCESSUS ET ACTIVITES AYANT UNE
INCIDENCE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES
RESSOURCES NATURELLES

Article XIV. DEVELOPPEMENT DURABLE ET
RESSOURCES NATURELLES

Article XV. ACTIVITES MILITAIRES ET CONFLITS
ARMES

Article XVI. DROITS PROCEDURAUX

Article XVII. DROITS TRADITIONNELS DES COMMU-
NAUTES LOCALES ET CONNAISSANCES TRADI-
TIONNELLES

Article XVIII. RECHERCHE

Article XIX. DEVELOPPEMENT ET TRANSFERT DES
TECHNOLOGIES

Article XX. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS;
EDUCATION ET FORMATION

Article XXI. AUTORITES NATIONALES

Article XXII. COOPERATION

Article XXIII RESPECT DES DISPOSITIONS DE LA
CONVENTION

Article XXIV. RESPONSABILITE

Article XXV. DEROGATIONS

Article XXVI. CONFERENCE DES PARTIES

Article XXVII. SECRETARIAT

Article XXVIII. RESSOURCES FINANCIERES

Article XXIX. RAPPORTS ET INFORMATIONS

Article XXX. REGLEMENT DES DIFFERENDS

Article XXXI. AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article XXXII. ADOPTION ET AMENDEMENT DES
ANNEXES

Article XXXIII. DROIT DE VOTE

Article XXXIV. RELATIONS ENTRE LES PARTIES
CONTRACTANTES A LA CONVENTION REVISEE ET
LES PARTIES A LA CONVENTION D'ALGER DE 1968

Article XXXV. RELATIONS AVEC LES AUTRES CON-
VENTIONS INTERNATIONALES

Article XXXVI. SIGNATURE ET RATIFICATION

Article XXXVII. ADHESION

Article XXXVIII. ENTREE EN VIGUEUR

Article XXXIX. RÉSERVES

Article XL. RETRAIT

Article XLI. ARRANGEMENTS INTERIMAIRES POUR
LE SECRETARIAT

Article XLII. DEPOSITAIRE

Article XLIII. TEXTES FAISANT FOI

Annexe 1 Espèces menacées - Définitions

Annexe 2 Aires de conservation

Annexe 3 Moyens de prélèvement interdits

PREAMBULE

Nous, Chefs d'Etat et de gouvernement des Etats
membres de l'Union africaine (UA),

Conscients de ce que l'environnement naturel de
l'Afrique et les ressources naturelles dont elle est
dotée sont une part irremplaçable du patrimoine
africain et constituent un capital d'une importance
vitale pour le continent et l'humanité tout entière;

Réitérant, comme nous l'avons déclaré lors de notre
adhésion à la Charte de l'Organisation de l'unité
africaine, que notre devoir est de "mettre les
ressources naturelles et humaines de notre continent
au service du progrès général de nos peuples dans
tous les domaines de l'activité humaine";

Conscients de l'importance toujours grandissante
des ressources naturelles du point de vue
économique, social, culturel et environnemental;

Affirmant que la conservation de l'environnement
mondial est une préoccupation commune à l'hu-
manité tout entière, et celle de l'environnement
africain, une préoccupation majeure de tous les
africains,

Réaffirmant que les Etats ont, conformément à la
Charte des Nations Unies et aux principes du droit
international, le droit souverain d'exploiter leurs pro-
pres ressources selon leur politique en matière d'envi-
ronnement et de développement, et le devoir de faire en
sorte que les activités exercées dans les limites de leur
juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de
dommages à l'environnement dans d'autres Etats ou
dans des zones ne relevant d'aucune juridiction
nationale;

Réaffirmant également que les Etats ont la respon-
sabilité de protéger et conserver leur environnement
et leurs ressources naturelles, et de les utiliser de
manière durable, dans le but de répondre aux
besoins de l'homme en accord avec les capacités
limites de l'environnement;

Conscients des dangers qui menacent ce capital
irremplaçable;

Désireux d'entreprendre une action individuelle et
collective en vue de la conservation, de l'utilisation et
du développement de ce capital par l'établissement et
le maintien de son utilisation durable ;

Se référant au Plan d'action de Lagos pour le
développement économique de l'Afrique et à l'Acte final
de Lagos, ainsi qu'à la Charte africaine des droits de
l'homme et des peuples;

Prenant note de la Charte des droits et des devoirs économiques des Etats, et de la Charte mondiale de la nature, adoptées par l'Assemblée générale des Nations Unies;

Conscient de la nécessité de continuer à promouvoir les principes contenus dans la Déclaration de Stockholm, de contribuer à la mise en œuvre de la Déclaration de Rio et du Programme Action 21, et de coopérer étroitement à la mise en œuvre d'instruments mondiaux et régionaux conformes à ces objectifs;

Considérant les principes et objectifs énoncés dans le Traité instituant la Communauté économique africaine et l'Acte constitutif de l'Union africaine;

Convaincu que les objectifs susmentionnés seront plus facilement réalisés par l'amendement de la Convention de 1968 d'Alger pour la conservation de la nature et des ressources naturelles et au renforcement de ses éléments ayant trait au développement durable;

Sommes convenus de ce qui suit :

Article I. CHAMP D'APPLICATION

La présente Convention s'applique :

1. à toutes les zones qui se trouvent à l'intérieur des limites de la juridiction nationale de toute Partie; et
2. aux activités entreprises sous la juridiction ou le contrôle de toute Partie que ce soit à l'intérieur de la zone relevant de sa juridiction nationale ou en dehors des limites de sa juridiction nationale.

Article II. OBJECTIFS

La présente Convention a pour objectifs de:

- 1.- améliorer la protection de l'environnement;
2. promouvoir la conservation et l'utilisation durable des ressources naturelles;
3. harmoniser et coordonner les politiques dans ces domaines en vue de mettre en place des politiques et des programmes de développement qui soient écologiquement rationnels, économiquement sains et socialement acceptables.

Article III. PRINCIPES

En prenant des mesures pour réaliser les objectifs de la présente Convention et mettre en œuvre ses dispositions, les Parties seront guidées par :

1. le droit de tous les peuples à un environnement satisfaisant qui favorise leur développement;
2. le devoir des Etats, individuellement et collectivement, d'assurer l'exercice du droit au développement;
3. le devoir des Etats de veiller à ce que les besoins en matière de développement et d'environnement

soient satisfaits de manière durable, juste et équitable.

Article IV. OBLIGATION FONDAMENTALE

Les Parties prennent et mettent en œuvre toutes les mesures nécessaires pour réaliser les objectifs de la présente Convention, notamment par des mesures de prévention et l'application du principe de précaution, et en tenant compte des valeurs éthiques et traditionnelles ainsi que des connaissances scientifiques dans l'intérêt des générations présentes et futures.

Article V. EMPLOI DES TERMES

Aux fins de la présente Convention on entend par :

1. "ressources naturelles": les ressources naturelles renouvelables, tangibles et non tangibles, notamment les sols, les eaux, la flore et la faune, ainsi que les ressources non renouvelables. Chaque fois que le texte de la Convention se réfère aux ressources non renouvelables, cela est précisé.
2. "spécimen": tout animal, ou toute plante ou tout micro-organisme, vivants ou morts.
3. "produit": toute partie ou dérivé d'un spécimen.
4. "espèce": toute espèce, sous-espèce ou une de leurs populations géographiquement isolée.
5. "espèce menacée": toute espèce de faune ou de flore considérée comme en danger critique d'extinction, en danger ou vulnérable, conformément aux définitions figurant dans l'annexe I à la présente Convention et pour lesquelles des critères peuvent être adoptés, et de temps à autre révisés, par la Conférence des Parties, compte tenu des travaux des organisations internationales compétentes dans ce domaine.
6. "aire de conservation":
 - a). toute aire protégée, désignée et gérée principalement ou entièrement dans un des buts suivants:
 - i) protection à des fins scientifiques ou protection des ressources sauvages (réserve naturelle intégrale/ zone de nature sauvage);
 - ii) protection d'écosystèmes et à des fins récréatives (parcs nationaux);
 - iii) conservation d'éléments naturels spécifiques (monuments naturels);
 - iv) conservation avec interventions au niveau de la gestion (aires de gestion des habitats/des espèces);
 - v) conservation de paysages terrestres ou marins et à des fins récréatives (paysages terrestres ou marins protégés); .

vi) utilisation durable des écosystèmes naturels (aires protégées de ressources naturelles gérées); pour lesquelles les définitions et les objectifs de gestion sont contenus dans l'annexe 2 à la présente Convention; ainsi que :

b) d'autres zones désignées et/ou gérées principalement aux fins de la conservation et de l'utilisation durable de ressources naturelles, pour lesquelles des critères peuvent être adoptés, et de temps à autre révisés par la Conférence des Parties.

7. "diversité biologique": la variabilité des organismes vivants de toute origine, y compris, entre autres, les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie; cela comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces ainsi que celle des écosystèmes.

8. "Convention initiale : la Convention africaine pour la conservation de la nature et des ressources naturelles; adoptée à Alger en 1968.

Chaque fois qu'un terme particulier non défini dans la présente Convention a été défini dans des conventions mondiales, il peut être interprété tel qu'il est défini dans ces conventions. Lorsqu'il existe une convention africaine régionale ou sous-régionale dans laquelle ces termes sont définis, ces définitions prévalent.

Article. VI TERRES ET SOLS

1. Les Parties. prennent des mesures pour prévenir la dégradation des terres, et, à cet égard, adoptent des stratégies intégrées à long terme de conservation et de gestion durable des ressources en terres, y compris les sols, la végétation et les processus hydrologiques connexes.

2. En particulier, elles adoptent des mesures de conservation et d'amélioration des sols, entre autres, pour combattre l'érosion et la mauvaise utilisation des sols, ainsi que la dégradation de leurs propriétés physiques, chimiques, biologiques ou économiques.

3. A ces fins elles:

a) adoptent des plans d'utilisation des terres fondés sur des études scientifiques, ainsi que sur les connaissances et l'expérience locales et, en particulier, sur des classifications et la capacité d'utilisation des terres;

b) veillent, lors de l'application des pratiques agricoles et des réformes agraires, à :

i) améliorer la conservation des sols et à introduire des méthodes d'exploitation agricole et forestière durables et de nature à assurer la productivité des terres à long terme;

ii) lutter contre l'érosion causée par le mésusage et la mauvaise gestion des terres susceptibles de provo-

quer, à long terme, une perte des sols de surface et de couvert végétal;

iii) lutter contre la pollution causée par les activités agricoles, notamment l'aquaculture et la zootechnie;

c) veillent également à ce que les formes non agricoles d'utilisation des terres, telles que les travaux publics, l'extraction minière et l'élimination des déchets, ne favorisent pas l'érosion, la pollution ou toute autre forme de dégradation des terres;

d) planifient et mettent en oeuvre des mesures d'atténuation et de réhabilitation des zones touchées par la dégradation des terres.

4. Les Parties élaborent et mettent en oeuvre des politiques foncières susceptibles de faciliter les mesures ci-dessus, entre autres, en tenant compte des droits des communautés locales.

Article VII. EAUX

1. Les Parties gèrent leurs ressources en eau de manière à maintenir la quantité et la qualité de ces ressources aux plus hauts niveaux possibles. A cette fin, elles prennent des mesures destinées à:

a) maintenir les processus hydro-écologiques essentiels et à protéger la santé humaine contre les polluants et les maladies d'origine hydrique;

b) prévenir les dommages qui pourraient avoir des effets nocifs sur la santé humaine ou les ressources naturelles dans un autre Etat du fait de rejets de polluants;

c) empêcher le prélèvement excessif de ces ressources, au bénéfice des communautés et Etats situés en aval.

2. Les Parties instituent et mettent en oeuvre des politiques de planification, de conservation, de gestion, d'utilisation et de mise en valeur des eaux souterraines et de surface, ainsi que de collecte et d'utilisation des eaux de pluie, et s'efforcent de garantir aux populations un approvisionnement suffisant et continu en eau appropriée, en prenant les mesures appropriées eu égard:

a) à l'étude des cycles de l'eau et aux inventaires par bassin versant;

b) à la gestion intégrée des ressources en eau;

c) à la conservation des zones forestières et autres aires des bassins versants ainsi qu'à la coordination et planification des projets de mise en valeur des ressources en eau;

d) à l'inventaire et à la gestion de toutes les ressources en eau, y compris l'administration et le contrôle de toutes les formes d'utilisation des eaux;

e) à la prévention et au contrôle de leur pollution, grâce, entre autres, à l'établissement de normes en matière d'effluents et de qualité de l'eau.

3. Lorsque les ressources en eau de surface ou souterraines et les écosystèmes qui y sont liés, notamment les terres humides, sont transfrontières à deux ou plusieurs Parties, celles-ci se consultent et, le cas échéant, constituent des Commissions inter-Étatiques, chargées de leur gestion rationnelle et de leur utilisation équitable, du règlement des différends afférents à l'utilisation de ces ressources et de leur mise en valeur, gestion et conservation en coopération.

4. Les Parties s'engagent, individuellement ou dans le cadre d'arrangements sous-régionaux, à coopérer dans la gestion rationnelle et la conservation des eaux dans l'agriculture irriguée, en vue d'assurer une plus grande sécurité alimentaire et une agro-industrialisation durable.

Article VIII COUVERT VÉGÉTAL

1. Les Parties prennent toutes les mesures nécessaires de protection, de conservation, d'utilisation durable et de restauration du couvert végétal. A cette fin, elles:

a) adoptent des » plans scientifiquement établis et qui s'appuient sur une tradition judicieuse pour la conservation, l'utilisation et l'aménagement des forêts, terres boisées, pâturages, zones humides et autres zones de couvert végétal, en tenant compte des besoins sociaux et économiques des populations concernées, de l'importance du couvert végétal pour le maintien de l'équilibre hydrologique d'une région, pour la productivité des sols et pour conserver les habitats des espèces;

b) prennent des mesures concrètes en vue de contrôler les feux, l'exploitation des forêts, le défrichage, le pâturage par les animaux domestiques et sauvages, et les espèces envahissantes;

c) créent des réserves forestières et appliquent des programmes de reboisement là où ils s'avèrent nécessaires;

d) limitent le pâturage en forêt à des saisons et à une intensité qui n'empêche pas la régénération forestière.

Article IX. ESPECES ET DIVERSITE GENETIQUE

1. Les Parties maintiennent et favorisent la diversité en espèces et la diversité génétique des plantes et des animaux, qu'elles soient terrestres, d'eau douce ou marines. A cette fin, elles instituent et mettent en oeuvre des politiques de conservation et d'utilisation durable de ces ressources; une attention particulière est accordée aux espèces présentant une valeur sociale, économique et écologique, à celles qui sont

menacées, et à celles qui se trouvent uniquement dans des zones sous la juridiction d'une Partie

2. Les parties assurent la conservation des espèces et de leurs habitats dans le cadre d'un plan d'utilisation des terres et du développement durable. La gestion des espèces et de leurs habitats s'appuie sur les résultats de la recherche scientifique continue et est adaptée, de façon appropriée, en fonction des résultats des contrôles continus. A ces fins, les Parties:

a) gèrent les populations animales et végétales à l'intérieur des aires de conservation, en fonction des objectifs assignés à ces aires;

b) gèrent les ressources exploitables en dehors de ces aires de manière durable, compatible et complémentaire avec les autres formes d'utilisation des terres;

c) créent et/ou renforcent les structures existantes de conservation ex situ en vue de perpétuer les espèces animales ou végétales présentant un intérêt particulier;

d), procèdent à l'aménagement et à la protection des milieux aquatiques, qu'ils soient d'eau douce, d'eau saumâtre ou d'eau marine, en vue d'atténuer au maximum les effets néfastes des pratiques d'utilisation des eaux et des terres pouvant avoir une incidence sur les habitats aquatiques;

e) procèdent à des inventaires des espèces animales et végétales, établissent des cartes de leur distribution et abondance, et procèdent régulièrement à leur révision, dans le but de faciliter la surveillance continue du statut de ces espèces et de leurs habitats, en vue de:

i) fournir une base scientifique, appropriée pour les décisions à prendre sur leur conservation et utilisation;

ii) identifier les espèces qui sont menacées, ou qui risquent de l'être, et de leur assurer en conséquence une protection appropriée;

iii) identifier les espèces qui sont migratrices ou qui sont grégaires et sont par conséquent regroupées dans des zones spécifiques à des saisons particulières et leur assurer une protection appropriée.

f) identifient les aires d'importance critique pour la survie des espèces animales et végétales qui sont menacées;

g) préservent un nombre aussi élevé que possible de variétés d'espèces domestiques ou cultivées et des espèces sauvages qui leur sont apparentées, ainsi que d'autres espèces d'importance économique, y compris les arbres forestiers et les micro-organismes;

h) assurent un contrôle rigoureux de l'introduction délibérée et, dans la mesure du possible, de l'introduction accidentelle, dans toute aire, d'espèces non indigènes à l'aire considérée, y compris d'organismes modifiés, et s'efforcent d'éradiquer les espèces déjà

introduites si leur présence a des conséquences nuisibles pour les espèces indigènes ou pour l'environnement d'une façon générale;

i) prennent des mesures appropriées de lutte contre les organismes nuisibles et d'éradication des maladies animales et végétales;

j) assurent un accès juste et équitable aux ressources génétiques dans des conditions convenues d'un commun accord entre les fournisseurs et les utilisateurs de ces ressources; et

k) assurent un partage juste et équitable des avantages résultant des biotechnologies fondées sur les ressources génétiques et les connaissances traditionnelles connexes, avec les fournisseurs de ces ressources.

3. Les Parties adoptent une législation réglementant toutes les formes de prélèvement, y compris la chasse, la capture et la pêche ainsi que la collecte de plantes ou de parties de plantes, par laquelle:

a) les conditions et procédures de délivrance des permis sont définies de manière appropriée:

b) les prélèvements sont réglementés afin d'assurer l'utilisation durable de toute population. Les mesures prises à cet effet comprennent: .

i) des périodes de fermeture;

ii) des interdictions temporaires ou locales d'exploitation, le cas échéant pour restaurer des niveaux de population satisfaisants;

iii) l'interdiction d'utilisation de toutes méthodes de prélèvement non sélectives et de toutes méthodes susceptibles de causer des destructions massives ainsi que la disparition locale ou la perturbation sérieuse des populations d'une espèce, en particulier les méthodes spécifiées à l'annexe 3;

c) aux fins d'assurer une utilisation aussi rationnelle que possible, les produits de la chasse et de la pêche, l'utilisation et l'abandon de ces produits, ainsi que la collecte des plantes, sont réglementés;

d) les opérations effectuées par ou sous le contrôle des autorités compétentes à des fins de gestion peuvent, néanmoins, être exemptées de restrictions spécifiques.

Article X. ESPECES PROTEGEES

1. Les Parties s'engagent à identifier, en vue de les éliminer, les facteurs qui sont les causes de l'appauvrissement des espèces animales et végétales menacées ou qui seraient susceptibles de le devenir, et à accorder une protection spéciale à ces espèces, qu'elles soient terrestres, d'eau douce ou ainsi qu'à habitat nécessaire à leur survie. Dans le cas où l'une de ces espèces ne serait représentée que sur le territoire d'une seule Partie, une responsabilité toute particulière pour sa protection incombe à cette Partie.

2. Les Parties adoptent une législation sur la protection des espèces visées au paragraphe 1 ci-dessus, en tenant particulièrement compte du besoin de développer et de maintenir, sur l'ensemble du continent africain, des mesures concertées de protection de ces espèces. Une ou plusieurs annexes à la présente Convention peuvent être adoptées par la Conférence des Parties à cet effet.

Article XI. COMMERCE DE SPECIMENS ET DE LEURS PRODUITS

1. Les Parties:

a) réglementent le commerce intérieur ainsi que le transport et la détention de spécimens et produits pour faire en sorte que les spécimens et produits concernés aient été prélevés ou obtenus en conformité avec la législation nationale et les obligations internationales relatives au commerce des espèces;

b) dans le cadre des mesures visées à l'alinéa a) ci-dessus, prévoient des sanctions pénales appropriées, y compris des mesures de confiscation.

2. Les Parties contractantes, le cas échéant, coopèrent, dans le cadre d'accords bilatéraux ou sous-régionaux, en vue de réduire et, à terme, d'éliminer le commerce illicite de faune et de flore, et de leurs spécimens ou produits.

Article XII. AIRES DE CONSERVATION

1. Les Parties créent, maintiennent et, si besoin, agrandissent les aires de conservation, Elles évaluent aussi, de préférence dans le cadre de politiques, législations et programmes relatifs à l'environnement et aux ressources naturelles, les impacts potentiels et la nécessité d'en créer de nouvelles et les désignent, dans toute la mesure du possible, en vue d'assurer la conservation à long terme de la diversité biologique, en particulier afin :

a) de conserver les écosystèmes les plus représentatifs et, spécialement, ceux qui sont particuliers à des zones relevant de leur juridiction, ou qui sont caractérisés par une diversité biologique importante;

b) d'assurer la conservation de toutes les espèces et plus particulièrement de celles;

i) qui ne sont représentées que dans des zones relevant de leur juridiction;

ii) qui sont menacées ou qui présentent une valeur scientifique ou esthétique spéciale; et des habitats critiques à leur survie.

2. Les Parties cherchent à identifier les aires d'importance critique pour les buts visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 ci-dessus qui ne sont pas encore comprises dans des aires de conservation, en tenant compte des travaux des organisations internationales compétentes dans ce domaine.

3. Les Parties favorisent l'établissement par les communautés locales d'aires gérées par elles principalement aux fins de la conservation et de l'utilisation durable de ressources naturelles.

4. Les Parties, là où cela s'avère nécessaire et dans la mesure du possible, réglementent les activités qui, bien qu'entreprises en dehors des aires de conservation compromettent la réalisation des objectifs pour lesquels ces aires ont été créées, et établissent à cette fin des zones tampons autour de telles aires.

Article XIII.

PROCESSUS ET ACTIVITES AYANT UNE INCIDENCE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES RESSOURCES NATURELLES

1. Les Parties individuellement et collectivement et en collaboration avec les organisations internationales compétentes concernées, prennent toutes les mesures appropriées pour prévenir, atténuer et éliminer, le plus possible, les effets nuisibles sur l'environnement, notamment, ceux causés par les substances radioactives, toxiques et autres substances et déchets dangereux. A cette fin, elles mettent en oeuvre les meilleures pratiques disponibles et s'efforcent d'harmoniser leurs politiques, en particulier dans le cadre des conventions pertinentes qu'elles soient mondiales, régionales ou sous-régionales auxquelles elles sont Parties.

2. A cet effet, les Parties:

a) adoptent, renforcent et mettent en oeuvre des normes nationales spécifiques, y compris en matière de qualité de l'environnement, d'émission et de rejets, de procédés et méthodes de production, et de produits;

b) prennent des mesures d'incitation économique destinées à prévenir ou à réduire les dommages à l'environnement, à restaurer ou à améliorer la qualité de l'environnement, à mettre en oeuvre les obligations internationales qui leur incombent dans ces domaines;

c) adoptent «les mesures nécessaires afin de faire en sorte que les matières premières, les ressources non renouvelables et les ressources énergétiques soient conservées et utilisées aussi efficacement que possible, que les matières utilisées soient réutilisées et recyclées dans toute la mesure du possible, et que les matières non dégradables soient éliminées de la façon la plus efficace et la plus sûre possible.

Article XIV.

DEVELOPPEMENT DURABLE ET RESSOURCES NATURELLES

1. Les Parties veillent à ce que :

a) la conservation et la gestion des ressources naturelles soient traitées comme une partie intégrante des plans de développement nationaux et/ou locaux,

b) dans la formulation de ces plans de développement, il soit pleinement tenu compte tant des facteurs écologiques que des facteurs économiques, sociaux et culturels;

en vue de promouvoir un développement durable.

2. A ces fins, les Parties:

a) dans toute la mesure du possible, prennent les mesures nécessaires pour que les activités et projets de développement soient fondés sur des politiques écologiquement rationnelles et n'aient pas d'effets nuisibles sur les ressources naturelles et sur l'environnement en général;

b) font en sorte que les politiques, plans, programmes, stratégies, projets et activités susceptibles d'affecter les ressources naturelles, les écosystèmes et l'environnement en général fassent l'objet d'études d'impact adéquates à un stade aussi précoce que possible, et que la surveillance et le contrôle continus des effets sur l'environnement soient régulièrement opérés;

c) surveille de façon continue l'état de leurs ressources naturelles ainsi que l'impact des activités et projets de développement sur ces ressources.

Article XV.

ACTIVITES MILITAIRES ET CONFLITS ARMES

1. Les Parties:

a) prennent toutes les mesures pratiques requises, pendant les périodes de conflit armé, pour protéger l'environnement contre tout effet néfaste;

b) s'abstiennent d'employer ou de menacer d'employer des méthodes ou moyens de combat visant ou de nature à causer une détérioration systématique, de longue durée ou grave de l'environnement, et font en sorte que de tels méthodes et moyens de combat ne soient pas développés, produits et ne fassent pas l'objet d'essais ou de transferts;

c) s'abstiennent de recourir à la destruction ou à la modification de l'environnement en tant que moyen de combat ou de représailles;

d) s'engagent à restaurer et à réhabiliter les zones détériorées au cours des conflits armés.

2. Les Parties contractantes coopèrent dans l'élaboration, l'amélioration et la mise en oeuvre de règles et mesures visant à protéger l'environnement pendant les périodes de conflit armé.

Article XVI.

DROITS PROCEDURAUX

1. Les Parties contractantes adoptent les mesures législatives et réglementaires nécessaires pour assurer à temps et de manière appropriée:

- a) la diffusion d'informations sur l'environnement;
- b) l'accès du public aux informations sur l'environnement;
- c) la participation du public à la prise des décisions pouvant avoir un impact important sur l'environnement;
- d) l'accès à la justice en ce qui concerne les questions liées à la protection de l'environnement et des ressources naturelles.

2. Toute Partie contractante à l'origine d'un dommage environnemental transfrontière, veille à ce que les personnes affectées par un tel dommage dans une autre Partie contractante aient un droit d'accès à ses procédures administratives et judiciaires, égal à celui accordé à ses nationaux ou résidents en cas de dommage à l'environnement dans les limites de ses frontières.

Article XVII.

DROITS TRADITIONNELS DES COMMUNAUTÉS LOCALES ET CONNAISSANCES TRADITIONNELLES

1. Les Parties prennent des mesures législatives et autres pour faire en sorte que les droits traditionnels et de propriété intellectuelle des communautés locales, y compris les droits des agriculteurs, soient respectés, en accord avec les dispositions de la présente Convention.
2. Les Parties font en sorte que l'accès aux connaissances traditionnelles et leur utilisation soient subordonnés au consentement préalable, en toute connaissance de cause, des communautés concernées ainsi qu'aux réglementations spécifiques reconnaissant les droits de ces communautés à ces connaissances et leur véritable valeur économique.
3. Les Parties prennent les mesures nécessaires pour permettre une participation active des communautés locales au processus de planification et de gestion des ressources naturelles dont elles dépendent en vue de susciter des incitations, sur le plan local, à la conservation et à l'utilisation durable de ces ressources,

Article XVIII. RECHERCHE

1. Les Parties renforcent leurs capacités à entreprendre la recherche scientifique et technologique en matière de conservation, d'utilisation durable et de gestion des ressources naturelles, en accordant une attention particulière aux facteurs écologiques et socioéconomiques et à leur intégration, et veillent à ce que les résultats de la recherche soient appliqués à l'élaboration et à la mise en oeuvre de leurs politiques de conservation de l'environnement
2. Les Parties contractantes oeuvrent à la promotion de la coopération, entre elles et avec des Parties

tierces, en matière de recherche scientifique et technologique, ainsi qu'en matière de systèmes économiques et de régimes de commercialisation dans le domaine de la conservation de l'environnement et de l'utilisation durable des ressources naturelles.

A cette fin et en particulier; elles:

- a) coordonnent leurs programmes de recherche pour réaliser le maximum de synergie et de complémentarité;
- b) procèdent à l'échange des résultats de la recherche; et
- c) oeuvrent à la promotion d'activités et de programmes conjoints de recherche dans les domaines régis par la présente Convention.

Article XIX.

DEVELOPPEMENT ET TRANSFERT DES TECHNOLOGIES

1. Les Parties contractantes favorisent et renforcent la coopération en matière de développement et d'utilisation de technologies respectueuses de l'environnement, ainsi qu'en matière d'accès à ces technologies et à leur transfert, dans des conditions mutuellement convenues, en vue d'accélérer la transition au développement durable, en particulier en établissant des programmes conjoints de recherche et des entreprises.
2. A cette fin, les Parties contractantes adoptent des mesures législatives et réglementaires qui mettent en place des incitations pour le développement, l'importation, le transfert et l'utilisation de technologies respectueuses de l'environnement, dans les secteurs privé et public.

Dans la mise en oeuvre des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'attention sera accordée aux technologies qui peuvent être utilisées localement par les particuliers, les communautés locales et les petites et moyennes entreprises.

Article XX. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS; EDUCATION ET FORMATION

1. a) Les Parties oeuvrent à la promotion de l'éducation, de la formation et de la sensibilisation des populations à tous les niveaux en matière d'environnement, afin qu'elles prennent mieux conscience de l'étroite dépendance dans laquelle elles se trouvent vis-à-vis des ressources naturelles et comprennent mieux les raisons et les règles de l'utilisation durable de ces ressources.
- b) A ces fins, elles veillent à ce que les questions d'environnement:
 - i) soient prises en compte dans les programmes d'éducation et de formation à tous les niveaux;
 - ii) fassent l'objet de campagnes d'information destinées à sensibiliser le public et à obtenir son adhé-

sion aux concepts de conservation et d'utilisation durable des ressources naturelles.

c) Pour la réalisation des alinéas a) et b) du paragraphe (1) ci-dessus, les Parties utilisent au maximum la valeur éducative et formatrice des aires de conservation, ainsi que l'expérience des communautés locales.

2. Les Parties développent leurs capacités dans le domaine de l'éducation et de la formation liées à la conservation de l'environnement et des ressources naturelles, en particulier par la promotion et le développement

- a) de programmes de formation des formateurs;
- b) de matériels appropriés d'enseignement et de formation;
- c) de possibilités et d'accès à l'éducation et à la formation à tous les niveaux appropriés.

3. Pour faciliter la mise en oeuvre des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, les Parties contractantes coopèrent entre elles, en particulier en vue du renforcement ou de la création:

- a) d'institutions régionales ou sous-régionales de formation;
- b) de programmes conjoints de formation;
- c) de bibliothèques et de centres de documentation; et
- d) de l'échange continu d'informations et d'expériences;

dans les domaines régis par la présente Convention.

Article XXI. AUTORITES NATIONALES

Chaque Partie crée ou désigne, s'il ne l'a déjà fait, une autorité nationale ayant dans ses attributions toutes les matières traitées par la présente Convention et/ou lorsque cela s'avère approprié met en place un mécanisme de coordination entre les institutions existantes.

Article XXII. COOPERATION

1. Les Parties coopèrent entre elles et, si cela s'avère approprié et nécessaire, avec d'autres Etats:

- a) pour donner plein d'effet aux dispositions de la présente Convention;
- b) chaque fois qu'une mesure nationale est susceptible d'affecter l'environnement ou les ressources naturelles d'un autre Etat ou des zones en dehors de toute juridiction nationale;
- c) pour promouvoir l'efficacité individuelle et conjointe de leurs politiques et législations, ainsi que de

mesures adoptées en vertu de la présente Convention et d'autres conventions internationales dans les domaines de la protection de l'environnement et de la conservation et de l'utilisation des ressources naturelles;

d) pour harmoniser leurs politiques et législations au niveau du continent africain ou au niveau régional, selon le cas.

2. En particulier :

a) lorsqu'une situation critique en matière d'environnement ou une catastrophe naturelle survenue dans une Partie est susceptible d'affecter les ressources naturelles d'un autre Etat, la Partie concernée fournit dès que possible à cet Etat toutes les données pertinentes disponibles;

b) lorsqu'une Partie a des raisons de croire, qu'un programme, une activité ou un projet projetés dans une zone relevant de sa juridiction peut avoir un impact négatif sur les ressources naturelles d'un autre Etat, elle fournit à cet autre Etat les informations pertinentes sur les mesures projetées et ses effets possibles, et tient des consultations avec ledit Etat;

c) lorsqu'une Partie est opposée à une activité visée à l'alinéa b) ci-dessus, elle engage des négociations avec l'Etat concerné;

d) les Parties élaborent des programmes d'alerte rapide, de prévention et de gestion des catastrophes et tiennent des consultations, lorsque le besoin s'en fait sentir, en vue d'adopter des initiatives d'assistance mutuelle;

e) lorsqu'une ressource naturelle ou un écosystème sont répartis de part et d'autre de frontières communes, les Parties concernées s'engagent à coopérer en vue de la conservation, mise en valeur et gestion d'une telle ressource ou d'un tel écosystème et, si le besoin s'en fait sentir, elles établissent des commissions inter-Etats pour leur conservation et leur utilisation durable;

f) les Parties s'engagent, pour toute exportation de substances dangereuses ou d'organismes non indigènes ou modifiés, à solliciter le consentement préalable de l'Etat importateur et, le cas échéant, de l'Etat ou des états de transit;

g) les Parties prennent des mesures concertées en matière de mouvements transfrontières, de gestion et de traitement des déchets dangereux, afin d'appuyer, individuellement et collectivement, les accords internationaux dans ce domaine, et de mettre en oeuvre les instruments africains pertinents;

h) les Parties échangent des informations sur le plan bilatéral ou par l'intermédiaire des institutions internationales compétentes sur les activités et événements susceptibles d'affecter les ressources naturelles et l'environnement de zones situées au-delà de toute juridiction nationale.

Article XXIII.
RESPECT DES DISPOSITIONS
DE LA CONVENTION

La Conférence des Parties élabore et adopte, le plus tôt possible, des procédures et mécanismes institutionnels pour oeuvrer à la promotion et à l'amélioration du respect des dispositions de la présente Convention.

Article XXIV.
RESPONSABILITE

Les Parties élaborent et adoptent, le plus tôt possible, les règles et les procédures concernant la responsabilité et l'indemnisation des dommages liés aux questions couvertes par la présente Convention.

Article XXV.
DEROGATIONS

1. Les dispositions de la présente Convention n'affectent pas les responsabilités des Parties en ce qui concerne:

- a) - la force majeure;
- b) la défense de la vie humaine.

2. Les dispositions de la présente Convention n'empêchent pas les Parties:

a) en cas de situation d'urgence déclarée résultant d'une catastrophe; b) pour la protection de la santé publique; d'adopter des mesures dérogatoires, clairement définies, aux dispositions de la présente Convention, à condition qu'elles soient limitées quant à leur objet, leur durée et leur lieu d'application.

3. Les Parties qui prennent des mesures conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article s'engagent à informer la Conférence des Parties sans délai, par l'intermédiaire du Secrétariat de la nature de ces mesures et des circonstances qui ont conduit à leur adoption.

Article XXVI.
CONFERENCE DES PARTIES .

1. Il est institué une Conférence des Parties, au niveau ministériel, en tant qu'organe de décision de la présente Convention. La première réunion de la Conférence des Parties est convoquée par le Président de la Commission de l'Union africaine, un an au plus tard après l'entrée en vigueur de la Convention. Par la suite, les réunions ordinaires sont convoquées au moins une fois tous les deux ans, à moins que la Conférence n'en décide autrement.

2. Des réunions extraordinaires de la Conférence des Parties se tiennent chaque fois que la Conférence le juge nécessaire, ou à la demande écrite de toute Partie, à condition que. cette demande soit appuyée par un tiers au moins des Parties dans les six mois qui suivent sa communication aux Parties par le Secrétariat.

3. A sa première réunion, la Conférence des Parties adopte son propre règlement intérieur ainsi que celui de tout autre organe subsidiaire qu'elle peut créer et détermine les règles devant régir le finances et le fonctionnement du Secrétariat. Les Parties n'épargnent aucun effort pour adopter ces décisions par consensus; si tous les efforts en ce sens sont demeurés vains et qu'aucun accord n'est réalisé, les décisions sont prises, en dernier recours, à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes.

4. La Conférence des Parties, à chacune de ses réunions ordinaires, adopte un programme et un budget pour l'exercice allant jusqu'à la réunion ordinaire suivante.

5. La Conférence des Parties examine et encourage la mise en oeuvre effective de la présente Convention et, à cet effet :

a) fait des recommandations aux Parties concernant toute question liée à la mise en oeuvre de la présente Convention;

b) reçoit et examine les informations et les rapports présentés par le Secrétariat ou par toute Partie, et fait des recommandations à leur sujet;

c) crée les organes subsidiaires qu'elle juge nécessaires à la mise en oeuvre de la présente Convention, en particulier pour donner des avis scientifiques et techniques;

d) examine les rapports soumis par les organes subsidiaires et donne des directives à ces organes;

e) encourage et facilite l'échange d'informations sur les mesures proposées ou adoptées par les Parties; .

f) examine et entreprend toute autre action requise pour la réalisation des objectifs de la présente Convention;

g) examine et adopte les amendements à la présente Convention;

h) examine et adopte les annexes supplémentaires et les amendements aux annexes à la présente Convention;

i) sollicite, par l'intermédiaire du Secrétariat, la coopération des institutions et organes compétents, nationaux ou internationaux, gouvernementaux ou non gouvernementaux, utilise les services et informations fournis par ces institutions et organes, et renforce les relations avec les autres conventions pertinentes;

j) examine toute autre question entrant dans le champ d'application de la présente Convention.

6. Les communautés économiques régionales africaines, ainsi que les organisations intergouvernementales régionales et sous-régionales africaines,

peuvent être représentées aux réunions de la Conférence des Parties, sans droit de vote. L'Organisation des Nations Unies, ses institutions spécialisées et tout Etat Partie à la Convention initiale, mais non-Partie à la présente Convention, peuvent être représentés aux réunions de la Conférence des Parties et y assister en qualité d'observateurs. Toute organisation non gouvernementale nationale, continentale, régionale, sous-régionale ou internationale compétente dans les domaines visés par la Convention et qui a informé le Secrétariat de son souhait d'être représentée à une réunion de la Conférence des Parties en tant qu'observateur peut y être admise, à moins qu'un tiers au moins des Parties présentes n'y fassent objection. La participation d'observateurs est régie par le règlement intérieur adopté par la Conférence des Parties.

Article XXVII. SECRETARIAT

1. Il est institué un Secrétariat de la présente Convention.

2. La Conférence des Parties, à sa première réunion, désigne une organisation pour exercer les fonctions de Secrétariat aux termes de la Convention, ou désigne son propre Secrétariat et détermine son siège.

3. Les fonctions du Secrétariat sont les suivantes:

a) organiser les réunions de la Conférence des Parties et de ses organes subsidiaires, et leur fournir les services voulus;

b) appliquer les décisions qui lui sont adressées par la Conférence des Parties;

c) attirer l'attention de la Conférence des Parties sur les questions liées aux objectifs de la présente Convention et à sa mise en oeuvre;

d) rassembler et diffuser auprès des Parties les textes des lois, décrets, règlements et instructions en vigueur, destinés à assurer la mise en oeuvre de la présente Convention ainsi que les rapports sur cette mise en oeuvre;

e) gérer le budget de la Convention ainsi que le fonds de conservation, dès sa création;

conclure les arrangements administratifs et contractuels qui pourraient lui être nécessaires pour s'acquitter efficacement de ses fonctions;

g) préparer des études et des rapports sur les activités menées dans l'exercice des fonctions qui lui sont dévolues par la Convention, et les présenter à la Conférence des Parties;

h) coordonner ses activités avec celles des secrétariats des autres conventions et organes internationaux pertinents;

i) informer le grand public sur la Convention et ses objectifs;

j) s'acquitter de toutes autres fonctions qui lui sont dévolues par la Convention ou qui pourraient lui être assignées par la Conférence des Parties.

Article XXVIII. RESSOURCES FINANCIERES

1. Etant donné l'importance capitale du financement pour la réalisation des objectifs de la présente Convention, chaque Partie doit, compte tenu de ses capacités, tout mettre en oeuvre pour faire en sorte que des ressources financières adéquates soient mises à disposition pour la mise en oeuvre de la Convention.

2. Les ressources financières au titre du budget de la Convention comprennent les contributions des Parties, les contributions annuelles de l'Union africaine et les contributions d'autres institutions. Les contributions des Parties au budget de la Convention sont fixées conformément au barème des contributions approuvé par la Conférence des Parties à sa première réunion.

3. La Conférence des Parties peut instituer un fonds de conservation, alimenté par des contributions volontaires des Parties ou toute autre source acceptée par la Conférence, aux fins de financement de projets et activités concernant la conservation de l'environnement et des ressources naturelles. Le Fonds fonctionne sous l'autorité de la Conférence des Parties et lui rend compte.

4. Les Parties, individuellement ou collectivement, s'efforcent de mobiliser des ressources financières additionnelles et, à cet effet, veillent à la pleine utilisation et à l'amélioration qualitative continue de tous les mécanismes et sources de financement nationaux, bilatéraux et multilatéraux, y compris les consortiums, les programmes conjoints et les sources de financement parallèles, et s'efforcent également d'associer les mécanismes et sources de financement du secteur privé, y compris ceux des organisations non gouvernementales.

Article XXIX. RAPPORTS ET INFORMATIONS

1. Les Parties, par l'intermédiaire du Secrétariat, présentent à la Conférence des Parties des rapports sur les mesures qu'elles auront adoptées dans le cadre de la mise en oeuvre de la Convention et sur les résultats de l'application des dispositions de la Convention, sous une forme et à des intervalles que la Conférence peut déterminer. Ces rapports sont accompagnés des observations du Secrétariat, en particulier en ce qui concerne la non-présentation de rapports, la pertinence des rapports et les mesures qu'ils décrivent.

2. Les Parties fournissent au Secrétariat:

a) les textes des lois, décrets, règlements et instructions en vigueur, destinés à assurer la mise en oeuvre de la présente Convention;

b) toute autre information nécessaire pour disposer d'une documentation complète sur les questions dont traite la présente Convention;

c) les noms des organismes ou institutions de coordination devant servir de correspondants pour les questions relevant de la Convention;

d) des informations sur les accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs à l'environnement et aux ressources naturelles auxquelles elles sont Parties.

Article XXX.

REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. Tout différend entre les Parties concernant l'interprétation ou l'application des dispositions de la présente Convention est réglé à l'amiable par voie d'accord direct entre les parties au différend ou grâce aux bons offices d'une tierce partie. Si les Parties concernées ne parviennent pas à régler le différend, chacune d'entre elles peut, dans un délai de douze mois, renvoyer la question à la Cour de l'Union africaine.

2. Les décisions de la Cour de justice sont définitives et sans appel.

Article XXXI.

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

1. Toute Partie peut proposer des amendements à la présente Convention.

2. Le texte de toute proposition d'amendement à la présente Convention est communiqué aux Parties par le Secrétariat six mois au moins avant la réunion de la Conférence des Parties à laquelle il est présenté pour adoption. Le Secrétariat communique également les propositions d'amendement aux signataires de la présente Convention, au moins trois mois avant la réunion.

3. Les Parties mettent tout en œuvre pour parvenir à un accord par consensus sur toute proposition d'amendement à la présente Convention. Si tous les efforts en ce sens sont demeurés vains et qu'aucun accord n'est réalisé, l'amendement est adopté en dernier recours par un vote à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes.

4. Le dépositaire communique l'adoption des amendements à toutes les Parties à la présente Convention et aux signataires.

5. La ratification, l'acceptation ou l'approbation des amendements est notifiée au dépositaire par écrit. Les amendements entrent en vigueur à l'égard des Parties qui les ont acceptés le quatre-vingt-dixième jour suivant le dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation par au moins deux tiers des Parties contractantes à la présente Convention. Par la suite, les amendements entrent en vigueur, à l'égard de toute autre partie, le quatre-vingt-dixième jour suivant le dépôt, par ladite partie, de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation des amendements.

6. Aux fins du présent article, "Parties présentes et votantes" s'entend des Parties présentes qui émettent un vote affirmatif ou négatif

Article XXXII.

ADOPTION ET AMENDEMENT DES ANNEXES

1. Les annexes à la présente Convention font partie intégrante de la Convention. Ces annexes ont exclusivement trait à des questions scientifiques, techniques, financières et administratives.

2. La proposition, l'adoption et l'entrée en vigueur d'annexes supplémentaires à la Convention sont régies par la procédure suivante:

a) toute Partie peut proposer une annexe supplémentaire à la présente Convention;

b) le texte de toute proposition d'annexe supplémentaire à la présente Convention est communiqué aux Parties par le Secrétariat, au moins six mois avant la réunion de la Conférence des Parties à laquelle il est présenté pour adoption. Le Secrétariat communique également le texte de toute annexe supplémentaire proposée aux signataires de la présente Convention, au moins trois mois avant la réunion;

c) les Parties n'épargnent aucun effort pour parvenir à un accord par consensus sur toute proposition d'annexe supplémentaire à la présente Convention. Si tous les efforts en ce sens sont demeurés vains et qu'aucun accord n'a pu être réalisé, l'annexe supplémentaire est adoptée, en dernier recours, par un vote à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes;

d) le dépositaire communique l'adoption de l'annexe à toutes les Parties à la présente Convention et aux signataires;

e) toute Partie qui n'est pas en mesure d'accepter une annexe supplémentaire à la présente Convention en notifie le dépositaire, par écrit, dans un délai de six mois à compter de la date de la communication de l'adoption par le dépositaire: celui-ci informe sans délai toutes les Parties de toute notification reçue. Une Partie peut, à tout moment, remplacer une déclaration d'objection par une acceptation, et les annexes entrent alors en vigueur à l'égard de cette Partie ;

f) à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de sa communication par le dépositaire, l'annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties à la présente Convention qui n'ont pas communiqué de notification conformément aux dispositions de l'alinéa e) ci-dessus.

3. La proposition, l'adoption et l'entrée en vigueur d'amendements aux annexes à la présente Convention sont soumises à la même procédure que la proposition, l'adoption et l'entrée en vigueur d'annexes supplémentaires à la Convention.

4. Lorsqu'une annexe supplémentaire ou un amendement à une annexe se rapporte à un amendement à la présente Convention, ladite annexe supplémentaire ou l'amendement n'entre en vigueur que lorsque l'amendement à la Convention entre lui-même en vigueur.

Article XXXIII.
DROIT DE VOTE

Chaque Partie à la présente Convention dispose d'une voix.

Article XXXIV.
RELATIONS ENTRE LES PARTIES CONTRACTANTES A LA CONVENTION REVISEE ET LES PARTIES A LA CONVENTION D'ALGER DE 1968

1. Les relations entre les Parties à la présente Convention ne sont régies que par celle-ci.

2. Les relations entre les Parties à la Convention initiale et les Parties à la présente Convention sont régies par les dispositions de la Convention initiale.

Article XXXV.
RELATIONS AVEC LES AUTRES CONVENTIONS INTERNATIONALES

Les dispositions de la présente Convention n'affectent pas les droits et les obligations des Parties aux termes des traités, conventions ou accords internationaux existants.

Article XXXVI.
SIGNATURE ET RATIFICATION

1. La présente Convention est ouverte à la signature immédiatement après son adoption par la Conférence de l'Union africaine.

2. Elle est soumise à ratification, acceptation ou approbation par chaque Etat visé au paragraphe 1. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés auprès du dépositaire.

Article XXXVII.
ADHESION

1. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les Etats membres de l'Union africaine à compter de la date à laquelle elle cesse d'être ouverte à la signature.

2. Les instruments d'adhésion sont déposés auprès du dépositaire.

Article XXXVIII.
ENTREE EN VIGUEUR

1. La présente Convention entre en vigueur le trentième

jour suivant la date du dépôt du quinzième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire, qui en informe les Etats visés aux articles XXXVI et XXXVII.

2. A l'égard des Etats qui ratifient, acceptent ou approuvent la Convention ou y adhèrent après le dépôt du quinzième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le trentième jour suivant la date du dépôt par ces Etats de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Tout Etat non Partie à la Convention d'Alger de 1968 qui devient Partie à la présente Convention prend les mesures nécessaires pour dénoncer la convention de Londres de 1933 relative à la conservation de la faune et de la flore à l'état naturel.

4. Aucun instrument d'adhésion à la Convention d'Alger de 1968 ne peut être déposé après l'adoption de la présente Convention.

Article XXXIX.
RÉSERVES

Aucune réserve se peut être faite à la présente Convention.

Article XL.
RETRAIT

1. Toute Partie peut dénoncer la présente Convention, par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prend effet, pour ladite Partie, un an après la date de réception de la notification par le dépositaire.

3. Toutefois, aucune dénonciation ne prend effet avant l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention pour la Partie concernée.

Article XLI.
ARRANGEMENTS INTERIMAIRES POUR LE SECRETARIAT

Les fonctions du Secrétariat décrites au paragraphe 3 de l'article XXVII sont exercées à titre intérimaire par le Président de la Commission de l'Union africaine jusqu'à l'adoption de la décision de la Conférence des Parties mentionnée au paragraphe 2 de l'article XXVII.

Article XLII.
DEPOSITAIRE

Le Président de la Commission de l'Union africaine est le dépositaire de la présente Convention.

Article XLIII.
TEXTES FAISANT FOI

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, arabe, français et portugais font également foi, est déposé auprès du dépositaire.

ADOPTÉE PAR LA DEUXIÈME SESSION ORDINAIRE DE LA CONFÉRENCE DE L'UNION TENUE À MAPUTO (MOZAMBIQUE)

LE ONZIÈME JOUR DE JUILLET,
DEUX MILLE TROIS

ANNEXE 1

ESPECES MENACEES - DEFINITION

Une espèce menacée est une espèce qui est, soit:

a) En danger critique d'extinction:

Un taxon est dit "en danger critique d'extinction" lorsque les meilleures données disponibles indiquent qu'il est confronté à un risque extrêmement élevé d'extinction à l'état sauvage.

b) En danger:

Un taxon est dit "en danger" lorsque les meilleures données disponibles indiquent qu'il est confronté à un risque très élevé d'extinction à l'état sauvage.

c) Vulnérable:

Un taxon est dit "vulnérable" lorsque les meilleures données disponibles indiquent qu'il est confronté à un risque élevé d'extinction à l'état sauvage.

ANNEXE 2

AIRES DE CONSERVATION

Définitions et objectifs de gestion

Réserve naturelle intégrale: aire protégée gérée principalement à des fins scientifiques

Définition

Espace terrestre et/ou marin comportant des écosystèmes, des caractéristiques géologiques ou physiologiques et/ou des espèces remarquables ou représentatifs, géré principalement à des fins de recherche scientifique et/ou de surveillance continue de l'environnement.

Objectifs de la conservation

- préserver des biotopes, des écosystèmes et des espèces dans des conditions aussi peu perturbées que possible;

- maintenir des ressources génétiques dans un état dynamique et évolutif;
- maintenir des processus écologiques établis;
- sauvegarder des éléments structures du paysage ou des formations rocheuses;
- conserver des milieux naturels exemplaires à des fins d'étude scientifique, de surveillance continue de l'environnement et d'éducation à l'environnement, y compris des aires de référence, en excluant tout accès évitable;
- réduire au minimum les perturbations, en planifiant et en menant avec circonspection les activités autorisées, de recherche et autres;
- limiter l'accès au public.

Zone de nature sauvage: aire protégée gérée principalement à des fins de protection des ressources sauvages

Définition

Vaste espace terrestre et/ou marin, intact ou peu modifié, ayant conservé son caractère et son influence naturels, dépourvu d'établissements permanents ou important, protégé et géré aux fins de préserver son état naturel.

Objectifs de gestion

- garantir aux générations futures la possibilité de connaître et de jouir de régions demeurées largement à l'abri des activités humaines, pendant une longue période;
- conserver, à long terme, les qualités et éléments naturels essentiels de l'environnement;
- prévoir l'accès du public, de manière à garantir le bien-être physique et spirituel des visiteurs, tout en conservant les qualités naturelles sauvages de la région pour les générations actuelles et futures;

pour permettre à des communautés, locales, de faible densité et vivant en harmonie avec les ressources disponibles, de conserver leur mode de vie.

Parc national: aire gérée principalement dans le but de protéger les écosystèmes et à des fins récréatives

Définition

Zone naturelle, terrestre et/ou marine, désignée (a) pour protéger l'intégrité écologique dans un ou plusieurs écosystèmes dans l'intérêt des générations actuelles et futures, (b) pour exclure toute exploitation ou occupation incompatible avec les objectifs de la désignation et (c) pour offrir des possibilités de visite, à des fins spirituelles, scientifiques, éducatives, récréatives et touristiques, dans le respect du milieu naturel et de la culture des communautés locales.

Objectifs de gestion

- protéger des régions naturelles et des paysages d'importance nationale et internationale, à des fins spirituelles, scientifiques, éducatives, récréatives ou touristiques;
- perpétuer, dans des conditions aussi naturelles que possible, des exemples représentatifs de régions physiographiques, de communautés biologiques, de ressources génétiques et d'espèces de manière à garantir une stabilité et une diversité écologique;
- limiter le nombre de visiteurs aux motivations spirituelles, éducatives, culturelles ou récréatives, afin que l'aire reste dans un état naturel ou quasi-naturel;
- éliminer et, ultérieurement, prévenir toute forme d'exploitation ou d'occupation incompatible avec les objectifs de la désignation;
- garantir le respect des éléments écologiques, géomorphologiques, sacrés ou esthétiques justifiant la désignation;
- tenir compte des besoins des communautés locales, y compris l'utilisation des ressources à des fins de subsistance, dans la mesure où ceux-ci n'ont aucune incidence négative sur les autres objectifs de gestion.

Monument naturel: aire protégée gérée principalement dans le but de préserver des éléments naturels spécifiques

Définition

Aire contenant un ou plusieurs éléments naturels ou naturels/culturels particuliers, d'importance exceptionnelle ou unique, méritant d'être protégée du fait de sa rareté de sa représentativité, de ses qualités esthétiques ou de son importance culturelle intrinsèque.

Objectifs de gestion

- protéger ou préserver, à jamais, des éléments naturels particuliers, exceptionnels du fait de leur importance naturelle et/ou caractère unique ou représentatif, et/ou de leur connotation spirituelle;
- dans une mesure compatible avec l'objectif susmentionné, offrir des possibilités de recherche, d'éducation, d'interprétation et de loisirs;
- éliminer et, ultérieurement, prévenir toute forme d'exploitation ou d'occupation incompatible avec l'objectif de la désignation;
- offrir à la population résidente des avantages compatibles avec les autres objectifs de gestion.

Aire de gestion des habitats ou des espèces: aire protégée gérée principalement à des fins de conservation, avec intervention au niveau de la gestion

Définition

Aire terrestre et/ou marine faisant l'objet d'une intervention active au niveau de la gestion, de façon à garantir le maintien des habitats et/ou à satisfaire aux exigences d'espèces particulières.

Objectifs de gestion

- garantir et maintenir les conditions d'habitat nécessaires à la préservation d'espèces, de groupes d'espèces, de communautés biologiques ou d'éléments physiques important du milieu naturel, lorsqu'une intervention humaine s'impose pour optimiser la gestion;
- privilégier les activités de recherche et de surveillance continue de l'environnement parallèlement à la gestion durable des ressources;
- consacrer des secteurs limités à l'éducation du public, afin de le sensibiliser aux caractéristiques des habitats concernés et au travail de gestion des espèces sauvages;
- éliminer et, ultérieurement, prévenir toute exploitation ou occupation incompatible avec les objectifs de la désignation;
- offrir aux communautés vivant à l'intérieur de l'aire des avantages compatibles avec les autres objectifs de gestion.

Paysage terrestre ou marin protégé: aire protégée gérée principalement dans le but d'assurer la conservation de paysages, terrestres ou marins et à des fins récréatives

Définition

Zone terrestre, comprenant parfois le littoral et les eaux adjacentes, où l'interaction entre l'homme et la nature a, au fil du temps, modelé le paysage aux qualités esthétiques, écologiques et/ou culturelles particulières et exceptionnelles, et présentant souvent une grande diversité biologique. Préserver l'intégrité de cette interaction traditionnelle est essentiel à la protection, au maintien et à l'évolution d'une telle aire.

Objectifs de gestion

- maintenir l'interaction harmonieuse de la nature et de la culture, en protégeant le paysage terrestre et/ou marin et en garantissant le maintien des

formes traditionnelles d'occupation du sol et de construction, ainsi que l'expression des faits socio-culturels;

- encourager les modes de vie et les activités économiques en harmonie avec la nature, ainsi que la préservation du tissu socio-culturel des communautés concernées;
- maintenir la diversité du paysage et de l'habitat, ainsi que des espèces et écosystèmes associés;
- éliminer le cas échéant, et ultérieurement, prévenir toute forme d'occupation du sol et activité incompatibles avec les objectifs visés, du fait de leur ampleur ou nature;
- offrir au public toute une gamme de loisirs de plein air respectant les qualités essentielles de l'aire;
- encourager les activités scientifiques et pédagogiques -contribuant au bien-être à long terme des communautés résidentes tout en sensibilisant le public à la protection de tels paysages;
- offrir des avantages à la communauté locale et contribuer à son bien-être, sous forme de produits naturels (par exemple forestiers ou de la pêche) et de services (eau potable ou revenus tirés de formes durables de tourisme):

Aire protégée de ressources naturelles gérée: aire protégée gérée principalement à des fins d'utilisation durable des écosystèmes naturels

Définition

Aire contenant des systèmes naturels, en grande partie non modifiés, gérée aux fins d'assurer la protection et le maintien à long terme de la diversité biologique, tout en garantissant la durabilité des fonctions et produits naturels nécessaires au bien-être de la communauté.

Objectifs de gestion

- assurer la protection et le maintien à long terme de la diversité biologique et des autres valeurs naturelles du site;
- promouvoir des pratiques rationnelles de gestion afin d'assurer une productivité durable;
- protéger le capital de ressources naturelles contre toute forme d'aliénation engendrée par d'autres formes d'utilisations du sol susceptible de porter préjudice à la diversité biologique de la région;
- contribuer au développement régional et national.

ANNEXE 3

Moyens de prélèvement interdits

- Collets
- Animaux vivants utilisés comme appelants aveuglés

ou mutilés

- Enregistreurs
- Appareils électriques capables de tuer ou d'assommer
- Sources lumineuses artificielles
- Miroirs et autres objets aveuglants
- Dispositifs pour éclairer les cibles
- Dispositifs de visée comportant un convertisseur d'image ou un amplificateur d'image électronique pour tir de nuit
- Explosifs
- Feu
- Filets (excepté dans les cas spécifiés par la Conférence des Parties)
- Pièges-trappes
- Poison et appâts empoisonnés ou tranquillisants
- Gazage et enfumage
- Armes semi-automatiques dont le chargeur peut contenir plus de deux cartouches
- Avions
- Véhicules automobiles en déplacement

ANNEX 3
Prohibited means of taking

- Snares
- Live animals used as decoys which are blind or mutilated
- Tape recorders
- Electrical devices capable of killing and stunning
- Artificial light sources
- Mirrors and other dazzling devices
- Devices for illuminating targets
- Sighting devices for night shooting comprising an electronic image magnifier or image converter
- Explosives
- Fire
- Nets (except as specified by the Conference of the Parties)
- Traps
- Poison and poisoned or anaesthetic bait
- Gassing or smoking out
- Semi-automatic or automatic - weapons with a magazine capable of holding more than two rounds of ammunition
- Aircraft
- Motor vehicles in motion

Décret n° 2013-666 du 16 octobre 2013
portant ratification de la convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;

Vu la loi n° 25-2013 du 16 octobre 2013 autorisant le ratification de la convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ;
Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement.

Décète :

Article premier : Est ratifiée la convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, dont le texte est annexé au présent décret.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 16 octobre 2013

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO.

Le ministre des affaires étrangères
et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre d'Etat, ministre des transports,
de l'aviation civile et de la marine marchande,

Rodolphe ADADA.

Convention des Nations Unies sur le contrat de
transport international de marchandises effectué
entièrement ou partiellement par mer

COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR
LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente: F09.V.9

ISBN 978-92-1-233473-8

Table des matières

Résolution adoptée par l'Assemblée générale
CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE CON-
TRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE
MARCHANDISES EFFECTUÉ ENTIEREMENT OU
PARTIELLEMENT PAR MER

Chapitre premier. Dispositions générales

Article premier. Définitions

Article 2. Interprétation de la présente Convention

Article 3. Conditions de forme

Article 4. Applicabilité des moyens de défense et
des limites de responsabilité

Chapitre 2. Champ d'application

Article 5. Champ d'application général

Article 6. Exclusions particulières

Article 7. Application à certaines parties

Chapitre 3. Documents électroniques de transport

Article 8. Utilisation et effet des documents électroniques
de transport

Article 9. Procédures d'utilisation des documents
électroniques de transport négociables

Article 10. Substitution d'un document de transport
négociable ou d'un document électronique de trans-
port négociable

Chapitre 4. Obligations du transporteur

Article 11. Transport et livraison des marchandises

Article 12. Durée de la responsabilité du transporteur

Article 13. Obligations particulières

Article 14. Obligations particulières applicables au
voyage par mer

Article 15. Marchandises pouvant présenter un danger

Article 16. Sacrifice des marchandises pendant le
voyage par mer

Chapitre 5. Responsabilité du transporteur pour
perte, dommage ou retard

Article 17. Fondement de la responsabilité

Article 18. Responsabilité du transporteur pour fait
d'autrui

Article 19. Responsabilité des parties exécutantes
maritimes

Article 20. Responsabilité solidaire

Article 21. Retard

Article 22. Calcul de la réparation

Article 23. Avis, en cas de perte, de dommage ou de
retard

Chapitre 6. Dispositions supplémentaires relatives à
des étapes particulières du transport

Article 24. Déroutement

Article 25. Marchandises en pontée

Article 26. Transport précédant ou suivant un trans-
port par mer

Chapitre 7. Obligations du chargeur envers le trans-
porteur

Article 27. Remise des marchandises pour le transport

Article 28. Coopération entre le chargeur et le trans-
porteur pour la fourniture d'informations et d'in-
structions

Article 29. Obligation du chargeur de fournir des
informations, instructions et documents

Article 30. Fondement de la responsabilité du
chargeur envers le transporteur

Article 31. Informations pour l'établissement des
données du contrat

Article 32. Règles spéciales concernant les marchan-
dises dangereuses

Article 33. Droits et obligations du chargeur repris
par le chargeur documentaire

Article 34. Responsabilité du chargeur pour fait
d'autrui

Chapitre 8. Documents de transport et documents
électroniques de transport

Article 35. Émission du document de transport ou du
document électronique de transport

Article 36. Données du contrat

Article 37. Identification du transporteur

Article 38. Signature

Article 39. Omissions dans les données du contrat

Article 40. Réserves concernant les informations
relatives aux marchandises dans les données du
contrat

Article 41. Force probante des données du contrat

Article 42. Fret payé d'avance

Chapitre 9. Livraison des marchandises

Article 43. Obligation de prendre livraison

Article 44. Obligation d'accuser réception
 Article 45. Livraison en l'absence de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable
 Article 46. Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis
 Article 47. Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable
 Article 48. Marchandises en souffrance
 Article 49. Rétention des marchandises

Chapitre 10. Droits de la partie contrôlante
 Article 50. Exercice et étendue du droit de contrôle
 Article 51. Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle
 Article 52. Exécution des instructions par le transporteur
 Article 53. Marchandises réputées livrées
 Article 54. Modifications du contrat de transport
 Article 55. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur
 Article 56. Dérogation conventionnelle

Chapitre 11. Transfert de droits
 Article 57. Transfert en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable
 Article 58. Responsabilité du porteur

Chapitre 12. Limites de responsabilité
 Article 59. Limites de responsabilité
 Article 60. Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard
 Article 61. Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité

Chapitre 13. Délai pour agir
 Article 62. Durée du délai pour agir
 Article 63. Prorogation du délai pour agir
 Article 64. Action récursoire
 Article 65. Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur

Chapitre 14. Compétence
 Article 66. Actions contre le transporteur
 Article 67. Accords d'élection de for
 Article 68. Actions contre la partie exécutante maritime

Article 69. Absence de chef de compétence supplémentaire
 Article 70. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires
 Article 71. Jonction et désistement d'instances
 Article 72. Accord après la naissance d'un litige et compétence en cas de comparution du défendeur
 Article 73. Reconnaissance et exécution
 Article 74. Application du chapitre 14
 Chapitre 15. Arbitrage
 Article 75. Conventions d'arbitrage
 Article 76. Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière
 Article 77. Convention d'arbitrage après la naissance d'un litige
 Article 78. Application du chapitre 15

Chapitre 16. Validité des clauses contractuelles
 Article 79. Dispositions générales
 Article 80. Règles spéciales pour les contrats de volume
 Article 81. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises

Chapitre 17. Matières non régies par la présente Convention
 Article 82. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes
 Article 83. Limitation globale de la responsabilité
 Article 84. Avaries communes
 Article 86. Passagers et bagages
 Article 86. Dommages causés par un accident nucléaire

Chapitre 18. Clauses finales
 Article 87. Dépositaire
 Article 88. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion
 Article 89. Dénonciation d'autres conventions
 Article 90. Réserves
 Article 91. Procédure de déclaration et effet des déclarations
 Article 92. Effet dans les unités territoriales nationales
 Article 93. Participation d'organisations régionales d'intégration économique
 Article 94. Entrée en vigueur
 Article 95. Révision et amendement
 Article 96. Dénonciation de la présente Convention

Résolution adoptée par l'Assemblée générale

63/122. Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer

L'Assemblée générale,

Rappelant sa résolution 2205 (XXI) du 17 décembre 1966 portant création de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et donnant pour mandat à celle-ci d'encourager l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international et, ce faisant, de prendre en considération l'intérêt qu'ont tous les peuples, particulièrement ceux des pays en développement, à voir se développer largement le commerce international,

Constatant avec préoccupation que le régime juridique actuel du transport international de marchandises par mer manque d'homogénéité et ne prend pas suffisamment en compte les pratiques de transport modernes, notamment la conteneurisation, le transport de porte à porte et l'utilisation de documents de transport électroniques,

Notant que le développement du commerce international sur la base de l'égalité et des avantages mutuels est très favorable aux relations amicales entre les États,

Convaincue que l'adoption de règles uniformes de modernisation et d'harmonisation des textes qui régissent le transport international de marchandises effectué partiellement par mer renforcerait la certitude juridique, améliorerait l'efficacité et la prévisibilité commerciale du transport international de marchandises et réduirait les obstacles juridiques aux échanges internationaux entre tous les États,

Estimant que l'adoption de normes uniformes pour régir les contrats de transport international effectué entièrement ou partiellement par mer renforcerait la certitude juridique, améliorerait l'efficacité du transport international de marchandises, offrirait de nouveaux débouchés à des acteurs et des marchés auparavant isolés et serait donc d'une importance décisive pour la promotion du commerce et du développement économique aux niveaux national et international,

Notant que les chargeurs et les transporteurs ne bénéficient pas d'un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution de contrat de transport multimodal,

Rappelant que, à ses trente-quatrième et trente-cinquième sessions, en 2001 et 2002, la Commission a décidé d'élaborer un instrument de droit international applicable aux opérations de transport de porte à porte comportant une partie maritime.

Considérant que tous les États et les institutions internationales intéressées ont été invités à concourir à l'élaboration du projet de Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer et à participer à la quarante et unième session de la Commission en qualité de membres ou d'observateurs; et qu'ils ont eu l'occasion de faire des déclarations et des propositions,

Notant avec satisfaction que le texte du projet de Convention a été distribué, pour observations, à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux organisations intergouvernementales invitées à participer aux travaux de la Commission en qualité d'observateurs, et que la Commission a été saisie des observations reçues avant sa quarante et unième session²,

Notant également avec satisfaction que la Commission a décidé à sa quarante et unième session de lui présenter le projet de Convention pour examen³,

Prenant note du projet de Convention adopté par la Commission⁴.

Remerciant le Gouvernement néerlandais d'avoir proposé d'organiser une cérémonie de signature de la Convention à Rotterdam,

1. Félicite la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international d'avoir établi le projet

de Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer,

2. Adopte la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer qui figure en annexe à la présente résolution;

3. Autorise la tenue d'une cérémonie d'ouverture à la signature le 23 septembre 2009 à Rotterdam (Pays-Bas) et recommande que les règles fixées dans la Convention soient connues sous le nom de "Règles de Rotterdam";

4. Invite tous les gouvernements à envisager de devenir partie à la Convention.

1 Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session. Supplément n° 17 et rectificatifs (A/56117 et Cowr.1 et 3), par. 319 à 345; et ibid, cinquante-septième session. Supplément n° 17 (A/57/I7), par. 210 à 224.

2 A/CN.9/658 et Add.1 à 14 et Add. 14/Corr. 1.

3 Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-troisième session. Supplément n° 17 et rectificatifs (A/63/I7 et Corr1 et 2), par. 298.

4 Ibid. annexe 1.

67^e séance plénière
11 décembre 2008

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR
LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES EFFECTUÉ ENTIÈREMENT
OU PARTIELLEMENT PAR MER

Les États Parties à la présente Convention,

Réaffirmant leur conviction que le commerce international sur la base de l'égalité et des avantages mutuels est un élément important dans la promotion de relations amicales entre les États,

Convaincus que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, contribuent de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les États, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'au bien-être de tous les peuples,

Reconnaissant que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, et ses Protocoles, ainsi que la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978, ont contribué dans une large mesure à l'harmonisation du droit régissant le transport de marchandises par mer,

Conscients des évolutions technologiques et commerciales qui sont intervenues depuis l'adoption de ces conventions et de la nécessité de refondre et de moderniser celles-ci,

Notant que les chargeurs et les transporteurs ne bénéficient pas d'un régime universel contraignant pour l'exécution des contrats de transport maritime dans lequel sont également utilisés d'autres modes de transport,

Estimant que l'adoption de normes uniformes pour régir les contrats de transport international effectué entièrement ou partiellement par mer renforcerait la certitude juridique, améliorerait l'efficacité du transport international de marchandises, offrirait de nouveaux débouchés à des acteurs et des marchés auparavant isolés, et serait donc d'une importance décisive pour la promotion du commerce et du développement économique aux niveaux national et international,

Sont convenus de ce qui suit:

Chapitre premier Dispositions générales

Article premier Définitions

Aux fins de la présente Convention:

1. Le terme "contrat de transport" désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes.

2. Le terme "contrat de volume" désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette.

3. Le terme "transport de ligne régulière" désigne le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une liaison régulière entre des ports déterminés suivant un calendrier de départs accessible au public.

4. Le terme "transport autre que de ligne régulière" désigne tout transport qui n'est pas un transport de ligne régulière.

5. Le terme "transporteur" désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur.

6. a) Le terme "partie exécutante" désigne une personne, autre que le transporteur, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d'un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle.

b) Une personne aux services de laquelle a recours, directement ou indirectement, un chargeur, un chargeur documentaire, la partie contrôlante ou destinataire, et non le transporteur, n'est pas une "partie exécutante".

7. Le terme "partie exécutante maritime" désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire. La qualité de "partie exécutante maritime" ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.

8. Le terme "chargeur" désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur.

9. Le terme "chargeur documentaire" désigne une personne, autre que le chargeur, qui accepte d'être désignée comme "chargeur" dans le document de transport ou le document électronique de transport.

10. Le terme "porteur" désigne:

a) La personne qui est en possession d'un document de transport négociable; et i) s'il s'agit d'un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé; ou ii) s'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur dudit document; ou

b) La personne en faveur de laquelle a été émis ou à laquelle a été transféré un document électronique de transport négociable conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.

11. Le terme "destinataire" désigne la personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

12. Le terme "droit de contrôle" des marchandises désigne le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises conformément au chapitre 10.

13. Le terme "partie contrôlante" désigne la personne qui, en vertu de l'article 51, est autorisée à exercer le droit de contrôle.

14. Le terme "document de transport" désigne un document émis en vertu d'un contrat de transport par le transporteur qui:

a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et

b) Constate ou contient le contrat de transport.

15. Le terme "document de transport négociable" désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui ne porte pas la mention "non négociable".

16. Le terme "document de transport non négociable" désigne un document de transport qui n'est pas négociable.

17. Le terme "communication électronique" désigne l'information créée, transmise, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens analogues de sorte que l'information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement.

18. Le terme "document électronique de transport" désigne l'information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d'une communication électronique par un transporteur en vertu d'un contrat de transport, y compris l'information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui:

a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutive; des marchandises en vertu du contrat de transport; et

b) Constate ou contient le contrat de transport.

19. Le terme "document électronique de transport négociable" désigne un document électronique de transport:

a) Qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur ou du destinataire, et qui ne porte pas la mention "non négociable"; et

b) Dont l'utilisation répond aux exigences du paragraphe 1 de l'article 9.

20. Le terme "document électronique de transport non négociable" désigne un document électronique de transport qui n'est pas négociable.

21. L'émission" d'un document électronique de transport négociable désigner l'émission du document conformément à des procédures qui en garantissent le contrôle exclusif depuis sa création jusqu'au moment où il cesse d'être valable ou de produire effet.

22. Le "transfert" d'un document électronique de transport négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif.

23. Le terme « données du contrat» désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements) qui figure dans un document de transport ou un document électronique de transport.

24. Le terme "marchandises" désigne les biens de nature quelconque qu'un transporteur s'engage à déplacer en vertu d'un contrat de transport et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur qui ne sont pas fournis par le transporteur ou pour son compte.

25. Le terme "navire" désigne tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer.

26. Le terme "conteneur" désigne tout type de conteneur, de citerne ou de plate-forme transportable, de caisse mobile ou toute unité de charge similaire, utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge.

27. Le terme "véhicule" désigne un véhicule routier ou ferroviaire.

28. Le terme "fret" désigne la rémunération due au transporteur en contrepartie du déplacement de marchandises en vertu d'un contrat de transport.

29. Le terme "domicile" désigne: a) dans le cas d'une société ou autre personne morale ou d'une association de personnes physiques ou morales i) son siège statutaire, son lieu de constitution (place of incorporation) ou son siège central inscrit (central registered office), selon le cas, ii) son administration centrale, ou iii) son établissement principal; et b) dans le cas d'une personne physique, sa résidence habituelle.

30. Le terme "tribunal compétent" désigne un tribunal d'un État contractant qui, selon les règles relatives à la répartition interne des compétences entre les tribunaux de cet État, peut connaître du litige.

Article 2

Interprétation de la présente Convention

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.

Article 3

Conditions de forme

Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles 19, paragraphe 2; 23, paragraphes 1 à 4; 36, paragraphe 1, alinéas b, c et d; 40, paragraphe 4, alinéa b; 44; 48, paragraphe 3; 51, paragraphe 1, alinéa b; 59, paragraphe 1; 63; 66; 67, paragraphe 2; 75, paragraphe 4; et 80, paragraphes 2 et 5, se présentent sous forme écrite. Des communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à con-

dition qu'elles le soient avec l'accord de leur auteur et de leur destinataire.

Article 4 Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité

1. Toute disposition de la présente Convention écartant ou limitant la responsabilité du transporteur s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre les personnes suivantes pour une perte, un dommage ou un retard de livraison subi par les marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans la présente Convention:

- a) Le transporteur ou une partie exécutante maritime;
- b) Le capitaine, l'équipage ou toute autre personne fournissant des services à bord du navire; ou
- c) Les préposés du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

2. Toute disposition de la présente Convention reconnaissant un moyen de défense au chargeur ou au chargeur documentaire s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre le chargeur, le chargeur documentaire, ou contre leurs sous-traitants, mandataires ou préposés.

Chapitre 2 Champ d'application

Article 5 Champ d'application général

1. Sous réserve de l'article 6, la présente Convention s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des États différents, si, selon le contrat de transport, l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un État contractant:

- a) Le lieu de réception;
- b) Le port de chargement;
- c) Le lieu de livraison; ou
- d) Le port de déchargement.

2. La présente Convention s'applique quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

Article 6 Exclusions particulières

1. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne régulière:

- a) Les chartes-parties; et

b) Les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire.

2. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière. Elle s'applique néanmoins:

- a) En l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire; et
- b) En cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

Article 7 Application à certaines parties

Nonobstant l'article 6, la présente Convention s'applique dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlante ou le porteur qui n'est pas une partie initiale à la charte-partie ou à un autre contrat de transport exclu de son champ d'application. Elle ne s'applique pas, en revanche, dans les relations entre les parties initiales à un contrat de transport exclu conformément à l'article 6.

Chapitre 3 Documents électroniques de transport

Article 8 Utilisation et effet des documents électroniques de transport

Sous réserve des exigences énoncées dans la présente Convention:

- a) Tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu de la présente Convention peut être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur, et
- b) L'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport.

Article 9 Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables

1. L'utilisation d'un document électronique de transport négociable est soumise à des procédures qui prévoient:

- a) La méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer;
 - b) Les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité;
 - c) La façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité de porteur;
- et
- d) La façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu, ou qu' en vertu du paragraphe 2 de l'article 10 ou des alinéas a ii et c du paragraphe 1 de l'article 47 le document a cessé d'être valable ou de produire effet.

2. Les procédures visées au paragraphe 1 du présent article sont mentionnées dans les données du contrat et sont aisément vérifiables.

Article 10

Substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. Si un document de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur restitue le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur ;

b) Le transporteur émet en faveur du porteur un document électronique de transport négociable mentionnant qu'il se substitue au document de transport négociable; et

c) Le document de transport négociable cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

2. Si un document électronique de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document de transport négociable:

a) Le transporteur émet en faveur du porteur, en lieu et place du document électronique, un document de transport négociable mentionnant qu'il se substitue à ce dernier; et

b) Le document électronique cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

Chapitre 4

Obligations du transporteur

Article 11

Transport et livraison des marchandises

Le transporteur, dans les conditions prévues par la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

Article 12

Durée de la responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison.

2. a) Si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette

autorité ou de ce tiers.

b) Si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers.

3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit:

a) Que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat; ou

b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat.

Article 13

Obligations particulières

1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 12 et sous réserve de l'article 26, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du chapitre 4 et des chapitres 5 à 7, le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.

Article 14

Obligations particulières applicables au voyage par mer

Le transporteur est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé, équipé et approvisionné tout au long du voyage; et

c) Approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriés et en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

Article 15

Marchandises pouvant présenter un danger

Nonobstant les articles 11 et 13, le transporteur ou une partie exécutante peut refuser de recevoir ou de charger les marchandises et peut prendre toute autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser, si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Article 16

Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer

Nonobstant les articles 11, 13 et 14, le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune.

Chapitre 5

Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard

Article 17

Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4.

2. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.

3. Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué:

- a) "Acte de Dieu";
- b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie; terrorisme, émeutes et troubles civils;
- d) Restriction de quarantaine; intervention ou obstacles de la part d'États, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisa-

tion, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18;

e) Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail;

f) Incendie à bord du navire;

g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

h) Acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 33 ou 34;

i) Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément au paragraphe 2 de l'article 13, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire;

j) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;

k) Insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage réalisé par le transporteur ou en son nom;

l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer.

m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer,

n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement; ou.

o) Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16.

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si:

a) L'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 18 a causé l'événement ou la circonstance invoquée le transporteur ou y a contribué; ou

b) L'ayant droit prouve qu'un événement ou une circonstance autre que ceux énumérés au paragraphe 3 du présent article a contribué à la perte, au dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.

5. Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 de présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du-retard si:

a) L'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard y ont effectivement ou probablement contribué: i) le navire n'était pas en état de navigabilité; ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation; et

b) Le transporteur ne peut prouver: i) qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 5 du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 14.

6. Lorsque le transporteur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article.

Article 18 Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui

Le transporteur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions:

- a) D'une partie exécutante;
- b) Du capitaine ou de l'équipage du navire;
- c). De ses propres préposés de ceux d'une partie exécutante; ou
- d) De toute autre personne qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous son contrôle.

Article 19 Responsabilité des parties exécutantes maritimes

1. Une partie exécutante maritime est soumise aux obligations et responsabilités imposées et bénéficie des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par la présente Convention si:

- a) Elle a reçu les marchandises à transporter dans un État contractant, les a livrées dans un État contractant, ou a exécuté ses opérations concernant les marchandises dans un port d'un État contractant; et
- b) L'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu: i) pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement du navire; ii) lorsqu'elle avait la garde des marchandises; ou iii) à tout autre moment dans la mesure où elle participait à l'exécution de l'une quel-

conque des opérations prévues par le contrat de transport.

2. Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par la présente Convention ou s'il accepte que les limites de sa responsabilité soient plus élevées que celles spécifiées dans la présente Convention, une partie exécutante maritime n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle ne consente expressément à ces obligations ou à ces limites plus élevées.

3. Une partie exécutante maritime répond du manquement aux obligations que lui impose la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne à qui elle a confié l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, sous les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article.

4. Aucune disposition de la présente Convention n'impose de responsabilité au capitaine ou à l'équipage du navire ni à un préposé du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

Article 20 Responsabilité solidaire

1. Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes ponsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, ils assument une responsabilité solidaire mais uniquement limites prévues par la présente Convention.

2. Sans préjudice de l'article 61, le cumul des réparations dues par toutes ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans présente Convention.

Article 21 Retard

Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu.

Article 22 Calcul de la réparation

1. Sous réserve de l'article 59, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison établis conformément à l'article 43.

2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité au lieu de livraison.

3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est

prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article sauf lorsqu'il a convenu avec le chargeur de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites du chapitre 16.

Article 23

Avis en cas de perte, de dommage ou de retard

1. Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises indiquant la nature générale de la perte ou du dommage n'ait été donné au transporteur ou à la partie exécutante qui les a livrées, avant ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans un délai de sept jours ouvrables au lieu de livraison à compter de la livraison.

2. L'absence d'avis n'a pas d'incidence sur le droit de demander réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en vertu de la présente Convention ni sur le régime de la preuve prévu à l'article 17.

3. Aucun avis n'est nécessaire en cas de perte ou de dommage constaté lors d'une inspection contradictoire des marchandises effectuée par la personne à laquelle elles ont été livrées et le transporteur ou la partie exécutante maritime dont la responsabilité est invoquée.

4. Aucune réparation pour retard n'est due à moins qu'un avis de préjudice résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la livraison.

5. Un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné à une partie exécutante maritime.

6. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties au litige se donnent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et donnent accès aux documents concernant le transport des marchandises.

Chapitre 6

Dispositions supplémentaires relatives à étapes particulières du transport

Article 24 Déroulement

Lorsque la loi applicable considère un déroutement comme un manquement de la part du transporteur, un tel déroutement ne prive le transporteur ou une partie exécutante maritime d'aucun moyen de défense ni d'aucune limitation prévus par la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 61.

Article 25 Marchandises en pontée

Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport :

a) est exigé par la loi ;

b) s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules ; ou

c) est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.

2. Les dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité du transporteur s'appliquent à la perte, au dommage ou au retard de livraison subi par des marchandises transportées en pontée conformément au paragraphe du présent article. Cependant, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises du fait des risques particuliers que comporte ce transport si les marchandises sont transportées conformément à l'alinéa a ou c du paragraphe 1 du présent article.

3. Si les marchandises ont été transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée et ne peut se prévaloir des moyens de défense prévus à l'article 17.

4. Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa c du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.

5. S'il a expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée.

Article 26 Transport précédant ou suivant un transport par mer

Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions de la présente Convention ne

l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ayant causé le retard:

a) Se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit;

b) Prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir, et

c) N'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur.

Chapitre 7 Obligations du chargeur envers le transporteur

Article 27 Remise des marchandises pour le transport

1. À moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport, le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport. Dans tous les cas,

il les remet dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage aux personnes ou aux biens.

2. Le chargeur s'acquitte de façon appropriée et soigneuse de toute obligation qu'il assume conformément à une convention conclue dans les termes du paragraphe 2 de l'article 3.

3. Lorsqu'il empote un conteneur ou charge un véhicule, le chargeur procède à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu dans ou sur le conteneur ou véhicule de façon appropriée et soigneuse et de telle manière qu'il ne causera pas de dommage aux personnes ou aux biens.

Article 28 Coopération entre le chargeur et le transporteur pour la fourniture d'informations et d'instructions

Le transporteur et le chargeur répondent aux demandes mutuelle d'informations et l'instructions requises pour la manutention et le transport appropriés des marchandises. Ils le font si ces informations sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées ou si ces instructions peuvent raisonnablement être fournies par la partie à laquelle elles sont demandées et si elles ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande.

Article 29

Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents

1. Le chargeur fournit au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents concernant les marchandises qui ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens au transporteur et qui sont raisonnablement nécessaires pour:

a) Assurer la manutention et le transport appropriés des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante; et

b) Permettre au transporteur de respecter la loi, la réglementation ou d'autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu, à condition que celui-ci notifie en temps utile au chargeur les informations, instructions et documents dont il a besoin.

2. Aucune disposition du présent article n'a d'incidence sur une obligation particulière de fournir des informations, instructions et documents déterminés sur les marchandises, conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu.

Article 30

Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur.

1. Le chargeur est responsable de la perte ou du dommage subi par le transporteur si ce dernier prouve que cette perte ou ce dommage résulte d'un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

2. Sauf en cas de perte ou de dommage causé par un manquement de sa part aux obligations lui incombant en vertu des articles 31, paragraphe 2 et 32, le chargeur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité si la cause ou l'une des causes de la perte ou du dommage n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.

3. Lorsque le chargeur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte ou du dommage qui est imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.

Article 31 Informations pour l'établissement des données du contrat

1. Le chargeur fournit au transporteur, en temps utile, les informations exactes nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport, y compris les données visées au paragraphe 1 de l'article 36; le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les

données du contrat; le nom du destinataire, le cas échéant; et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou le document électronique de transport doit le cas échéant être émis.

2. Le chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude, au moment de leur réception par le transporteur, des informations fournies conformément au paragraphe 1 du présent article. Il indemnise le transporteur de la perte ou du dommage résultant de l'inexactitude de ces informations.

Article 32

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Lorsque les marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement:

a) Le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante. À défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement; et

b) Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la 161, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu. À défaut, il est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement.

Article 33

Droits et obligations du chargeur repris par le chargeur documentaire

1. Un chargeur documentaire est soumis aux obligations et responsabilités imposées au chargeur par le présent chapitre et l'article 55 et bénéficie des droits et moyens de défense reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre 13.

2 Le paragraphe 1 du présent article n'a pas d'incidence sur les obligations, responsabilités, droits ou moyens de défense du chargeur.

Article 34

Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui

Le chargeur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne, y compris des préposés, mandataires et sous-traitants, à qui il a confié l'exécution de l'une quelconque de ses obligations. Il ne répond cependant pas des actes ou omissions du transporteur, ou d'une partie exécutante agissant pour le compte de ce dernier, à qui il a confié l'exécution des obligations qui lui incombent.

Chapitre 8

Documents de transport et documents électroniques de transport

Article 35

Émission du document de transport ou du document électronique de transport

À moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport ou de document électronique de transport, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser, lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante en vue de leur transport, le chargeur ou, si ce dernier y consent, le chargeur documentaire est en droit d'obtenir du transporteur, au choix du chargeur.

a) Un document de transport non négociable ou, sous réserve de l'alinéa a de l'article 8, un document électronique de transport non négociable; ou

b) Un document de transport négociable approprié ou, sous réserve de l'alinéa a de l'article 8, un document électronique de transport négociable, à moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport négociable ou de document électronique de transport négociable, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser.

Article 36

Données du contrat

1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent les informations suivantes, fournies par le chargeur:

a) Une description des marchandises appropriée pour le transport;

b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises;

c) Le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité de marchandises; et

d) S'il est fourni par le chargeur, le poids des marchandises.

2. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent également:

a) Une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment de leur réception par le transporteur ou une partie exécutante en vue de leur transport;

b) Le nom et l'adresse du transporteur,

c) La date de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante, de leur chargement à bord du navire, ou de l'émission du document de transport ou du document électronique de transport et

d) Si le document de transport est négociable, le nombre d'originaux de ce document lorsque plusieurs originaux sont émis.

3. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent en outre:

- a) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il a été désigné par le chargeur
- b) Le nom d'un navire, s'il est mentionné dans le contrat de transport;
- c) Le lieu de réception et, s'il est connu du transporteur, le lieu de livraison; et
- d) Le port de chargement et le port de déchargement, s'ils sont mentionnés dans le contrat de transport.

4. Aux fins du présent article, l'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:

- a) D'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et
- b) De toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou le document électronique de transport.

Article 37

Identification du transporteur

1. Si un transporteur est identifié par son nom dans les données du contrat, toute autre information figurant sur le document de transport ou le document électronique de transport, relative à l'identité du transporteur est sans effet dans la mesure où elle est incompatible avec cette identification.

2. Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur conformément aux exigences à l'alinéa b du paragraphe 2 de l'article 36, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur, à moins qu'il ne prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport, qu'il n'identifie l'affrèteur coque nue et n'en indique l'adresse, auquel cas ledit affrèteur est présumé être le transporteur, le propriétaire inscrit peut aussi réfuter cette présomption en identifiant le transporteur et en indiquant l'adresse de ce dernier. L'affrèteur coque nue peut réfuter de la même manière toute présomption selon laquelle il est le transporteur.

3. Aucune disposition du présent article n'empêche l'ayant droit de prouver qu'une personne autre que celle identifiée dans les données du contrat ou conformément au paragraphe 2 du présent article, est le transporteur.

Article 38

Signature

1. Le document de transport est signé par le transporteur ou par une personne agissant en son nom.

2. Le document électronique de transport comporte la signature électronique du transporteur ou d'une personne agissant en son nom. Cette signature électronique identifie le signataire dans le cadre du document électronique et indique que le transporteur autorise ce document.

Article 39

Omissions dans les données du contrat

1. L'absence ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs données du contrat visées au paragraphe 1, 2 ou 3 de l'article 36 n'affecte pas en soi la nature juridique ou la validité du document de transport ou du document électronique de transport.

2. Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, cette date est réputée être:

a) Celle à laquelle toutes les marchandises mentionnées dans le document de transport ou le document électronique de transport ont été chargées à bord du navire, si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire; ou

b) Celle à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises, si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire.

3. Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit, elles sont réputées avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de leur remise au transporteur ou à une partie exécutante.

Article 40

Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat

1. Le transporteur fait des réserves pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies conformément au paragraphe 1 de l'article 36 par le chargeur si:

a) Il sait effectivement que l'une quelconque des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse; ou

b) Il a des motifs raisonnables de croire que l'une des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut faire des réserves, dans les cas et de la manière décrits dans les paragraphes 3 et 4 du présent article, pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies, conformément au paragraphe 1 de l'article 36 par le chargeur.

3. Lorsque les marchandises ne sont pas remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, ou lorsqu'elles sont remises dans un conteneur ou un véhicule fermé et font l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou une partie exécutante, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées au paragraphe 1 de l'article 36 si :

a) Il n'avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur, auquel cas il peut indiquer les informations qu'il n'a pas pu vérifier, ou

b) Il a des motifs raisonnables de croire que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, auquel cas il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.

4. Lorsque les marchandises sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées :

a) A l'alinéa a, b ou c du paragraphe 1 de l'article 36 si :

i) Les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou du véhicule n'ont pas fait l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou la partie exécutante; et

ii) Ni lui, ni la partie exécutante n'ont, d'une autre manière, effectivement connaissance de son contenu avant l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et

b) A l'alinéa d du paragraphe I de l'article 36 si :

i) Ni lui, ni la partie exécutante n'ont pesé le conteneur ou le véhicule et si le chargeur et le transporteur n'étaient pas convenus avant l'expédition de le peser et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou

ii) Il n'y avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur ou du véhicule.

Article 41

Force probante des données du Contrat

Sauf lorsque des réserves ont été faites relativement aux données du contrat dans les cas et de la manière décrits à l'article 40:

a) Un document de transport ou un document électronique de transport fait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises indiquées dans les données du contrat;

b) La preuve contraire par le transporteur en ce qui concerne l'une quelconque des données du contrat n'est pas admise lorsque ces données figurent dans :

i) Un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable qui est transféré à un tiers agissant de bonne foi; ou

ii) Un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises et qui est transféré au destinataire agissant de bonne foi.

c) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise à l'encontre d'un dire qui a agi de bonne foi en se fiant à l'une des données du contrat ci-après figurant dans un document de transport non négociable ou un document électronique de transport non négociable:

i) Les données du contrat mentionnées au paragraphe 1 de l'article 36, lorsqu'elles sont fournies par le transporteur ;

ii) Le nombre, le type et les numéros d'identification des conteneurs, mais non les numéros d'identification des plombes apposés sur les conteneurs; et

iii) Les données du contrat mentionnées au paragraphe 2 de l'article 36.

Article 42

"Fret payé d'avance"

Si les données du contrat contiennent la mention "fret payé d'avance" ou une mention similaire, le transporteur ne peut pas se prévaloir à l'encontre du porteur ou du destinataire du non-paiement du fret. Le présent article ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

Chapitre 9

Livraison des marchandises

Article 43

Obligation de prendre livraison

Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui les réclame en vertu du contrat de transport en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, au moment et au lieu auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles soient livrées.

Article 44

Obligation d'accuser réception

À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire accuse réception des marchandises livrées par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est habituelle au lieu de livraison. Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire refuse d'en accuser réception.

Article 45

Livraison en l'absence de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable

En l'absence d'émission d'un document de transport négociable et d'un document électronique de transport négociable:

a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43. Il peut refuser de les livrer si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle alors que le transporteur le lui demande;

b) Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas mentionnés dans les données du contrat, la partie contrôlante les indique au transporteur avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination;

c) Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une-fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser la partie contrôlante et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

d) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction de la partie contrôlante, du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa c du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport.

Article 46

Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis

En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:

a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43 à condition que ce dernier s'identifie dûment à sa demande et contre remise du document non négociable il peut refuser de livrer les marchandises si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment alors que le transporteur le lui demande. Il

refuse de les livrer si le document non négociable n'est pas remis. Si plusieurs originaux du document non négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet;

b) Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle ou ne remet pas le document, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

c) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément -à l'alinéa b du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport, que le document de transport non négociable lui ait été remis ou non.

Article 47

Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur du document est en droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur les lui livre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43 :

i) Contre remise du document de transport négociable et, si le porteur est l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i de l'alinéa a du paragraphe 10 de l'article premier, à condition qu'il s'identifie dûment; ou

ii) A condition qu'il démontre, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur du document électronique de transport négociable.

b) Le transporteur refuse de livrer les marchandises si les exigences du sous-alinéa i ou ü de l'alinéa a du présent paragraphe ne sont pas remplies;

c) Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis et si le nombre de ces originaux

est mentionné dans le document, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet. Lorsqu'un document électronique de transport négociable a été utilisé, il cesse d'être valable ou de produire effet lorsque les marchandises sont livrées au porteur conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 de l'article 48, lorsqu'il est expressément stipulé sur le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable que les marchandises peuvent être livrées sans que ce document soit remis, la règle suivante s'applique:

a) Si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le porteur, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant porteur ne s'identifie pas dûment comme étant l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i ou iii de l'alinéa a du paragraphe 10 de l'article premier que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le porteur afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

b) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises au porteur en vertu du contrat de transport, que le document de transport négociable lui ait été remis ou non, ou que la personne réclamant la livraison en vertu d'un document électronique de transport négociable ait démontré ou non, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur ;

c). La personne donnant des instructions conformément l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article indemnise le transporteur dont la responsabilité est engagée envers le porteur en vertu de l'alinéa e du paragraphe 2 du présent article. Le transporteur peut refuser de suivre ces instructions si la personne ne fournit pas une garantie suffisante qu'il peut raisonnablement exiger ;

d) Lorsque, après la livraison des marchandises par le transporteur conformément à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article, une personne devient le porteur du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable en vertu d'un arrangement contractuel ou d'une autre nature conclu avant cette livraison, elle acquiert des droits opposables au transporteur en venir du contrat de transport, à l'exception du droit de réclamer la livraison des marchandises ;

e) Nonobstant les alinéas b et d du paragraphe 2 du présent article, une personne, qui devient porteur après cette livraison alors qu'elle n'avait pas et n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans le document électronique de transport négociable. Lorsque les données du contrat mentionnent l'heure d'arrivée prévue des marchandises ou indiquent la façon d'obtenir des informations pour voir si la livraison a eu lieu, cette connaissance est présumée chez le porteur au moment où il acquiert cette qualité.

Article 48

Marchandises en souffrance

1. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées en souffrance uniquement si, après leur arrivée au lieu de destination:

a) Le destinataire n'en prend pas livraison conformément .au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43;

b) La partie contrôlante, le porteur, le chargeur ou le chargeur documentaire ne peut être localisé ou ne donne pas au transporteur des instructions appropriées conformément aux articles 45, 46 et 47;

c) Le transporteur est en droit ou est tenu de refuser de livrer les marchandises conformément aux articles 44, 45, 46 et 47;

d) Le transporteur n'est pas autorisé à livrer les marchandises au destinataire par la loi ou la réglementation du lieu où est demandée la livraison; ou

e) Les marchandises ne peuvent pas être livrées par le transporteur pour une autre raison.

2. Sans préjudice des autres droits dont il peut se prévaloir contre le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, si les marchandises sont en souffrance, le transporteur peut, aux risques et aux frais de la personne ayant droit aux marchandises, prendre vis-à-vis de ces dernières les mesures que les circonstances peuvent raisonnablement exiger, y compris:

a) Les entreposer en tout lieu approprié;

b) Les décharger si elles sont chargées dans des conteneurs ou véhicules, ou prendre d'autres mesures, notamment en les déplaçant; et

e) Les faire vendre ou détruire conformément aux pratiques, à la loi ou à la réglementation du lieu où elles se trouvent.

3. Le transporteur ne peut exercer les droits prévus au paragraphe 2 du présent article qu'après avoir avisé, de manière appropriée, de la mesure qu'il a l'intention de prendre en vertu de ce paragraphe, la personne indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à prévenir le cas échéant,

de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, et l'une des personnes suivantes, dans l'ordre indiqué, si elles sont connues du transporteur: le destinataire, la partie contrôlante ou le chargeur.

4. Si les marchandises sont vendues conformément à l'alinéa c du paragraphe 2 du présent article, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire toute dépense qu'il a effectuée et toute autre somme qui lui est due en rapport avec le transport de ces marchandises.

5. Le transporteur ne répond pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises pendant la période de souffrance. Il en répond si l'ayant droit prouve que cette perte ou ce dommage résulte du fait que le transporteur n'a pas pris les mesures qui auraient été raisonnables en l'espèce pour conserver les marchandises tout en sachant ou en ayant dû savoir qu'il en résulterait une telle perte ou un tel dommage.

Article 49

Rétention des marchandises

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de rétention que le contrat de transport ou la loi applicable accorde au transporteur ou à une partie exécutante en garantie de sa créance.

Chapitre 10

Droits de la partie contrôlante

Article 50

Exercice et étendue du droit de contrôle

1. Le droit de contrôle ne peut être exercé que par la partie contrôlante et se limite au droit:

a) De donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans qu'elles constituent une modification du contrat de transport;

b) D'obtenir la livraison des marchandises dans un port d'escale, prévu ou, pour un transport intérieur, dans tout lieu en cours de route; et

c) De remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante.

2. Le droit de contrôle existe pendant toute la période de responsabilité du transporteur prévue à l'article 12 et s'éteint à l'expiration de cette période.

Article 51

Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle

1. Sauf dans les cas mentionnés aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article:

a) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que, lors de la conclusion du contrat de transport, il ne

désigne le destinataire, le chargeur documentaire ou une autre personne comme partie contrôlante;

b) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne. Ce transfert prend effet à l'égard du transporteur dès que ce dernier en est avisé par l'auteur du transfert, et le bénéficiaire du transfert devient la partie contrôlante; et

c) La partie contrôlante s'identifie dûment lorsqu'elle exerce le droit de contrôle.

2. En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises :

a) Le chargeur est la partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle au destinataire désigné dans le document en transférant le document à cette personne sans endossement Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont transférés pour que le droit de contrôle soit transféré; et

b) Pour exercer son droit de contrôle, la partie contrôlante produit le document et s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

3. En cas d'émission d'un document de transport négociable:

a) Le porteur ou, si plusieurs originaux du document sont émis, le porteur de tous les originaux est la partie contrôlante;

b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transférant le document à une autre personne conformément à l'article 57. Si plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux sont transférés à cette personne pour que le droit de contrôle soit transféré; et

c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document au transporteur et, s'il est l'une des personnes mentionnées au sous-alinéa i de l'alinéa a du paragraphe 10 de l'article premier, s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

4. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur est la partie contrôlante;

b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transférant le document conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9; et

c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur démontre, conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9, sa qualité de porteur.

Article 52
Exécution des instructions
par le transporteur

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, le transporteur exécute les instructions mentionnées à l'article 50 si:

a) La personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;

b) Les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur; et

c) Les instructions n'affecteront pas les opérations normales du transporteur, ni ses pratiques de livraison.

2. Dans tous les cas, la partie contrôlante rembourse au transporteur toute dépense additionnelle raisonnable qu'il pourrait effectuer et l'indemnise du préjudice qu'il pourrait subir en exécutant de manière diligente une instruction quelconque en vertu du présent article, y compris des réparations qu'il pourrait être tenu d'accorder pour la perte ou le dommage subi par d'autres marchandises transportées.

3. Le transporteur est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie couvrant le montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du préjudice auquel il s'attend raisonnablement du fait de l'exécution d'une instruction en vertu du présent article. Il peut refuser d'exécuter les instructions si une telle garantie n'est pas fournie.

4. Lorsque le transporteur n'a pas exécuté les instructions de la partie contrôlante contrairement à l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 du présent article, sa responsabilité pour la perte, le dommage ou le retard de livraison subi en conséquence par les marchandises est soumise aux articles 17 à 23 et la réparation qu'il doit est soumise aux articles 59 à 61.

Article 53
Marchandises réputées livrées

Les marchandises livrées suivant une instruction donnée conformément au paragraphe 1 de l'article 52 sont réputées livrées au lieu de destination et les dispositions du chapitre 9 relatives à cette livraison leur sont applicables.

Article 54
Modifications du contrat de transport

1. La partie contrôlante est la seule personne pouvant convenir avec le transporteur de modifications du contrat de transport autres que celles visées aux alinéas b et c du paragraphe 1 de l'article 50.

2. Les modifications du contrat de transport, y compris celles visées aux alinéas b et c du paragraphe 1 de l'article 50, sont mentionnées sur un document de

transport négociable ou sur un document de transport non négociable devant être remis, ou incorporées dans un document électronique de transport négociable ou, à la demande de la partie contrôlante, sont mentionnées sur un document de transport non négociable ou incorporées dans un document électronique de transport non négociable. Les modifications ainsi mentionnées ou incorporées sont signées conformément à l'article 38.

Article 55
Fourniture d'informations, d'instructions ou
de documents supplémentaires au transporteur

1. La partie contrôlante, à la demande du transporteur ou d'une partie exécutante, fournit en temps utile les informations, instructions ou documents concernant les marchandises dont le transporteur peut raisonnablement avoir besoin pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, à condition que le chargeur ne les ait pas déjà fournis et qu'ils ne soient pas raisonnablement accessibles au transporteur par d'autres moyens.

2. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents appropriés, le chargeur les fournit. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser le chargeur, le chargeur documentaire fournit ces informations, instructions ou documents.

Article 56
Dérogation conventionnelle

Les parties au contrat de transport peuvent déroger aux articles 50, paragraphes 1, alinéas b et c, et 2, et 52. Elles peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visée à l'alinéa b du paragraphe 1 de l'article 51.

Chapitre 11
Transfert de droits

Article 57
Transfert en cas d'émission d'un document de
transport négociable ou d'un document électronique
de transport négociable

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable, le porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document en le transférant à une autre personne:

a) Dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou

b) Sans endossement, s'il s'agit: i) d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou ii) d'un document établi au nom d'une personne déterminée qui est transféré entre le premier porteur et cette personne.

2. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable, son porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document, que celui-ci soit établi à ordre ou au nom d'une personne déterminée, en le transférant conformément aux procédures visées au paragraphe 1 de l'article 9.

Article 58

Responsabilité du porteur

1. Sans préjudice de l'article 55, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat en cette seule qualité de porteur.

2. Un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui exerce un droit quelconque découlant du contrat de transport assume toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où elles sont énoncées dans le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable ou peuvent en être inférées.

3. Aux fins des paragraphes 1 et 2 du présent article, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport au seul motif que:

a) Il convient avec le transporteur, en vertu de l'article 10, de substituer à un document de transport négociable un document électronique de transport négociable ou de substituer à un document électronique de transport négociable un document de transport négociable; ou

b) Il transfère ses droits en vertu de l'article 57.

Chapitre 12

Limites de responsabilité

Article 59

Limites de responsabilité

1. Sous réserve du paragraphe 1 des articles 60 et 61, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention est limitée à 875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la valeur des marchandises a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.

2. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises, ou dans ou sur un véhicule, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérés

comme des colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérées comme une unité de chargement.

3. L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État 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 État 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 État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

Article 60

Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard

Sous réserve du paragraphe 2 de l'article 61, le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 22 et la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et du paragraphe 1 de l'article 59 ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément au paragraphe 1 de l'article 59 pour la perte totale des marchandises concernées.

Article 61

Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité

1. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 59, ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

2. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 60, si l'ayant droit prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû

au retard, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

Chapitre 13. Délai pour agir

Article 62 Durée du délai pour agir

1. Aucune action judiciaire ou arbitrale relative à des réclamations ou des litiges découlant d'un manquement à une obligation prévue dans la présente Convention ne peut être engagée après l'expiration d'un délai de deux ans.

2. Le délai visé au paragraphe 1 du présent article court à partir du jour où les marchandises ont été livrées par le transporteur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans la computation.

3. Nonobstant l'expiration du délai visé au paragraphe 1 du présent article, une partie peut invoquer un droit et l'opposer à l'autre partie comme moyen de défense ou de compensation.

Article 63 Prorogation du délai pour agir

Le délai prévu à l'article 62 ne peut être ni suspendu ni interrompu mais la personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le cours du délai proroger celui-ci par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations.

Article 64 Action récursoire

Une personne tenue responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 62 si elle le fait dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu:

a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'Etat où l'action est engagée; ou

b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation, soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier.

Article 65 Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur

Une action contre l'affrèteur coque nue ou la personne identifiée comme étant le transporteur conformément au paragraphe 2 de l'article 37, peut être intentée après l'expiration du délai prévu à l'article 62, si elle l'est dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu:

a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'Etat où l'action est engagée; ou

b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle le transporteur a été identifié, ou le propriétaire inscrit ou l'affrèteur coque nue a réfuté la présomption selon laquelle il est le transporteur conformément au paragraphe 2 de l'article 37.

Chapitre 14 Compétence

Article 66 Actions contre le transporteur

A-moins que le contrat de transport ne contienne un accord exclusif d'élection de for conforme à l'article 67 ou 72, le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre le transporteur en vertu de la présente Convention:

a) Devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve un des lieux ci-après:

i) Le domicile du transporteur ;

ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;

iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou

iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire; ou

b) Devant un tribunal ou des tribunaux compétents désignés par un accord entre le chargeur et le transporteur pour trancher les réclamations pouvant naître contre ce dernier dans le cadre de la présente Convention.

Article 67 Accords d' élection de for

1. La compétence d'un tribunal choisi conformément à l'alinéa b de l'article 66 est exclusive pour les litiges entre les parties au contrat uniquement si ces dernières en conviennent et si l'accord attributif de compétence:

a) Est contenu dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties, et soit i) a fait l'objet d'une négociation individuelle; soit ii) indique de manière apparente qu'un accord exclusif d'élection de for a été conclu et spécifie dans quelles clauses du contrat se trouve cet accord; et

b) Désigne clairement les tribunaux d'un Etat contractant, ou un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un Etat contractant.

2. Une personne qui n'est pas partie au contrat de volume n'est liée par un accord exclusif d'élection de for conclu conformément au paragraphe 1 du présent article que si:

a) Le tribunal est situé dans l'un des lieux mentionnés à l'alinéa a de l'article 66;

b) Cet accord est contenu dans le document de transport ou le document électronique de transport;

c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du tribunal où l'action sera intentée et de la compétence exclusive de ce tribunal; et

d) La loi du tribunal saisi reconnaît que cette personne peut être liée par l'accord exclusif d'élection de for.

Article 68.

Actions contre la partie exécutante maritime

Le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre la partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve un des lieux ci-après:

a) Le domicile de la partie exécutante maritime; ou

b) Le port où la partie exécutante maritime reçoit les marchandises, le port où elle livre les marchandises, ou le port où elle réalise ses opérations concernant les marchandises. .

Article 69

Absence de chef de compétence supplémentaire

Sous réserve des articles 71 et 72, aucune action judiciaire contre le transporteur ou contre une partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément à l'article 66 ou 68.

Article 70

Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires

Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur la compétence en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires, y compris la saisie conservatoire. Un tribunal d'un Etat dans lequel a été prise une mesure provisoire ou conservatoire n'a pas compétence pour juger l'affaire sur le fond sauf:

a) Si les exigences du présent chapitre sont satisfaites; ou

b) Si une convention internationale qui s'applique dans cet Etat le prévoit.

Article 71

Jonction et désistement d'instances

1. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for à force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, si une seule et même action est intentée à la fois contre le transporteur et la partie exécutante maritime pour un seul et même fait, elle peut l'être

uniquement devant un tribunal désigné conformément à la fois à l'article 66 et à l'article 68. À défaut d'un tel tribunal, cette action peut être intentée devant un tribunal désigné conformément à l'alinéa b de l'article 68, si un tel tribunal existe.

2. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for à force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, un transporteur ou une partie exécutante maritime intentant une action en déclaration de non-responsabilité ou toute autre action qui priverait une personne de son droit de choisir le for conformément à l'article 66 ou 68 renonce à cette action à la demande du défendeur une fois que ce dernier a choisi un tribunal désigné conformément à l'article 66 ou 68, selon le cas, devant lequel l'action peut être réintroduite.

Article 72

Accord après la naissance d'un litige et compétence en cas de comparution du défendeur

1. Après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de régler celui-ci devant tout tribunal compétent.

2. Un tribunal compétent devant lequel un défendeur comparait sans contester sa compétence, conformément aux règles de ce tribunal, a compétence.

Article 73

Reconnaissance et exécution

1. Une décision rendue dans un Etat contractant par un tribunal qui avait compétence conformément à la présente Convention est reconnue et exécutée dans un autre Etat contractant conformément à la loi de cet autre Etat lorsque les deux Etats ont fait une déclaration conformément à l'article 74.

2. Un tribunal peut refuser la reconnaissance et l'exécution en se fondant sur les motifs de refus de la reconnaissance et de l'exécution prévus dans sa loi.

3. Le présent chapitre est sans incidence sur l'application des règles d'une organisation régionale d'intégration économique qui est partie à la présente Convention, en ce qui concerne la reconnaissance ou l'exécution des jugements entre ses Etats membres, qu'elles aient été adoptées avant ou après la présente Convention.

Article 74

Application du chapitre 14

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les Etats contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

Chapitre 15 Arbitrage

Article 75

Conventions d'arbitrage

1. Sous réserve du présent chapitre, les parties peu-

vent convenir que tout litige susceptible de naître à propos du transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. La procédure d'arbitrage se déroule, au choix de la personne faisant valoir un droit contre le transporteur

a) En tout lieu désigné à cette fin dans la convention d'arbitrage; ou

b) En tout autre lieu situé dans un Etat où se trouve l'un quelconque des lieux suivants:

i) Le domicile du transporteur;

ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;

iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou

iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire.

3. La désignation du lieu de l'arbitrage dans la convention d'arbitrage a force obligatoire pour les litiges entre les parties à cette convention si elle est contenue dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties et soit:

a) A fait l'objet d'une négociation individuelle; soit

b) Indique de manière apparente qu'une convention d'arbitrage a été conclue et spécifie dans quelles clauses du contrat elle se trouve.

4. Lorsqu'une convention d'arbitrage a été conclue conformément au paragraphe 3 du présent article, une personne qui n'est pas partie au contrat de volume est liée par la désignation du lieu de l'arbitrage dans cette convention uniquement si:

a) Le lieu de l'arbitrage désigné dans la convention correspond à l'un des lieux mentionnés à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article;

b) La convention est contenue dans le document de transport ou le document électronique de transport;

c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du lieu de l'arbitrage; et

d) La loi applicable prévoit que cette personne peut être liée par la convention d'arbitrage.

5. Les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte est nulle dans la mesure où elle y serait contraire.

Article 76

Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière

1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur le caractère obligatoire d'une convention d'arbitrage figurant dans un contrat de transport dans un transport autre que de ligne régulière auquel la présente Convention ou les dispositions de la présente Convention s'appliquent:

a) Par le jeu de l'article 7; ou

b) Du fait que les parties ont volontairement incorporé la présente Convention dans un contrat de transport qui autrement n'y serait pas soumis.

2. Nonobstant le paragraphe I du présent article, une convention d'arbitrage dans un document de transport ou dans un document électronique de transport auquel la présente Convention s'applique par le jeu de l'article 7 est soumise au présent chapitre sauf si ce document:

a) Identifie les parties à la charte-partie ou à un autre contrat exclu du champ d'application de la présente Convention par le jeu de l'article 6 et indique la date de cette charte partie ou de ce contrat; et

b) Incorpore par référence expresse la clause de la charte partie ou de l'autre contrat qui contient les termes de la convention d'arbitrage.

Article 77

Convention d'arbitrage après la naissance d'un litige

Nonobstant les dispositions du présent chapitre et du chapitre 14, après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de soumettre celui-ci à l'arbitrage en quelque lieu que ce soit.

Article 78

Application du chapitre 15

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les Etats contractants qui Conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

Chapitre 16

Validité des clauses contractuelles

Article 79

Dispositions générales

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:

a) Ecarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention;

b) Ecarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention; ou

c) Cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 18 le bénéfice de l'assurance des marchandises.

2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:

a) Ecarte, limite ou étend directement ou indirectement les obligations ; du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur ' : documentaire prévues dans la présente Convention; ou

b) Ecarte, limite ou accroît directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans la présente Convention. .

Article 80

Règles spéciales pour les contrats de volume

1. Nonobstant l'article 79, dans les relations entre le transporteur, et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique là présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans cette dernière.

2. Une dérogation conforme au paragraphe 1 du présent article n'a force obligatoire que si:

a) Le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge à la présente Convention;

b) Le contrat de volume i) a fait l'objet d'une négociation individuelle, ou ii) indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent les dérogations;

c) Le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article et est informé de cette possibilité; et

d) La dérogation n'est ni i) incorporée par référence ni ii) contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.

3. Un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire n'est pas un contrat de volume aux fins du paragraphe 1 du présent article. Un contrat de volume peut néanmoins incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles.

4. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux droits et obligations prévus aux articles 14,

alinéas a et b, 29 et 32 ou à la responsabilité en découlant. Il ne s'applique pas non plus à la responsabilité résultant d'un acte ou d'une omission visés à l'article 61.

5. Les clauses du contrat de volume qui dérogent à la présente Convention, si ce contrat satisfait aux exigences du paragraphe 2 da présent article, s'appliquent dans les relations entre le transporteur et une personne autre que le chargeur à condition:

a) Que cette personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge à la présente Convention et consente expressément à être liée par ces dérogations; et

b) Que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport.

6. Il incombe à la partie qui se prévaut de la dérogation de prouver que celle-ci a été faite conformément aux conditions requises.

Article 81

Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises

Nonobstant l'article 79 et sans préjudice de l'article 80, le contrat de transport peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si:

a) Les marchandises sont des animaux vivants. Cependant, une telle exclusion ou limitation ne s'applique pas lorsque l'ayant droit prouve que la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou une personne mentionnée à l'article 18 a commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage ou le préjudice dû au retard, soit témérement et avec conscience que cette perte ou ce dommage, ou que ce préjudice dû au retard, en résulterait probablement; ou

b) Le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances, termes et conditions dans lesquels le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que ce contrat de transport ne concerne pas des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires et qu'aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable ne soit émis pour le transport des marchandises.

Chapitre 17

Matières non régies par la présente Convention

Article 82

Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des conventions internationales

suivantes qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention et qui régissent la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, ni l'application des amendements futurs à ces conventions:

a) Toute convention régissant le transport de marchandises par air dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à une partie quelconque du contrat de transport;

b) Toute convention régissant le transport de marchandises par route dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule routier transporté à bord d'un navire;

c) Toute convention régissant le transport de marchandises par rail dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport de marchandises par mer, qui complète un transport ferroviaire; ou

d) Toute convention régissant le transport de marchandises par voie d'eau intérieure dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport sans transbordement à la fois par voie d'eau intérieure et par mer

Article 83

Limitation globale de la responsabilité

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale quelconque régissant la limitation globale de la responsabilité des propriétaires de bâtiments.

Article 84

Avaries communes

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des clauses du contrat de transport ou des dispositions de la loi nationale relatives au règlement des avaries communes.

Article 85

Passagers et bagages

La présente Convention ne s'applique pas à un contrat de transport de passagers et de leurs bagages.

Article 86

Dommages causés par un accident nucléaire

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 de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964

et par ses Protocoles du 16 novembre 1982 et du 12 février 2004, de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21 septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997, y compris tout amendement à ces conventions et toute convention future concernant la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires pour les dommages causés par un accident nucléaire; ou

b) En vertu de la loi nationale applicable à la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que ladite loi soit à tous égards aussi favorable pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires.

Chapitre 13 Clauses finales

Article 87 Dépositaire

Le Secrétaire général de l'ONU est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 88

Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats à Rotterdam (Pays-Bas), le 23 septembre 2009, puis au Siège de l'ONU à New York.

2. La présente Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle est ouverte à la signature.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'ONU

Article 89

Dénonciation d'autres conventions

1. Tout Etat qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, au Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 23 février 1968, ou au Protocole, signé à Bruxelles le 21 décembre 1979,

portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968, dénonce en même temps cette convention et le ou les protocoles qui s'y rapportent auxquels il est partie en adressant une notification au Gouvernement belge à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Tout Etat qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer conclue à Hambourg le 31 mars 1978 dénonce en même temps cette convention en adressant une notification au Secrétaire général de l'ONU à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

3. Aux fins du présent article, les ratifications, acceptations, approbations et adhésions effectuées à l'égard de la présente Convention par des Etats parties Aux instruments énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, qui sont notifiées au dépositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ne prendront effet qu'à la date à laquelle les dénonciations éventuellement requises de la part desdits Etats pour ces instruments auront pris effet. Le dépositaire de la présente Convention s'entend avec le Gouvernement belge, dépositaire des instruments mentionnés au paragraphe 1 du présent article, pour assurer la coordination nécessaire à cet égard.

Article 90 Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 91 Procédure de déclaration et effet des déclarations

1. Les déclarations autorisées par les articles 74 et 78 peuvent être faites à tout moment. Les déclarations initiales autorisées par le paragraphe 1 de l'article 92 et par le paragraphe 2 de l'article 93 sont faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion. Aucune autre déclaration n'est autorisée par la présente Convention.

2. Les déclarations faites lors de la signature sont soumises à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Les déclarations et leur confirmation sont faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.

4. Les déclarations prennent effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat concerné. Cependant, une déclaration dont le dépositaire reçoit notification formelle après cette

date prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de sa réception par le dépositaire.

5. Tout Etat qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Le retrait d'une déclaration, ou sa modification lorsque celle-ci est autorisée par la présente Convention, prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 92

Effet dans les unités territoriales nationales

1. Si un Etat contractant comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou uniquement à l'une ou plusieurs d'entre elles et peut à tout moment modifier sa déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations sont notifiées au dépositaire et désignent expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Lorsque, conformément au présent article, un Etat contractant déclare que la présente Convention s'applique à l'une ou à plusieurs de ses unités territoriales, mais non pas à toutes, un lieu se trouvant dans une unité territoriale à laquelle ne s'applique pas la présente Convention n'est pas considéré comme étant situé dans un Etat contractant aux fins de la présente Convention.

4. Si un Etat contractant ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'applique à toutes les unités territoriales de cet Etat.

Article 93

Participation d'organisations régionales d'intégration économique

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des Etats souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par la présente Convention peut elle aussi signer, ratifier, accepter ou approuver la présente Convention ou y adhérer. En pareil cas, elle aura les mêmes droits et obligations qu'un Etat contractant, dans la mesure où elle a compétence sur des matières régies par la présente Convention. Lorsque le nombre d'Etats contractants est pertinent pour l'application des dispositions de la présente Convention, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme Etat contractant en plus de ses Etats membres qui sont des Etats contractants.

2. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'or-

ganisation régionale d'intégration économique effectuée auprès du dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par la présente Convention pour lesquelles ses Etats membres lui ont transféré leur compétence. Elle informe sans retard le dépositaire de toute modification intervenue dans la répartition de compétence, y compris de nouveaux transferts de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.

3. Toute référence à " Etat contractant" ou " Etats contractants" dans la présente Convention s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

Article 94 Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

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

Article 95 Révision et amendement

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

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

Article 96 Dénonciation de la présente Convention

1. Tout Etat contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du

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

FAIT à New York, le onze. décembre deux mille huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

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

Décret n° 2013-667 du 16 octobre 2013 portant ratification de l'accord entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud relatif aux transports maritimes et à la marine marchande

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;
Vu la loi n° 26-2013 du 16 octobre 2013 autorisant la ratification de l'accord entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud relatif aux transports maritimes et à la marine marchande ;
Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement.

Décète :

Article premier : Est ratifié l'accord entre le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud relatif aux transports maritimes et à la marine marchande dont le texte est annexé au présent décret.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 16 octobre 2013

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO.

Le ministre des affaires étrangères
et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre d'Etat, ministre des transports,
de l'aviation civile et de la marine marchande,

Rodolphe ADADA.

ACCORD ENTRE
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE
DU CONGO ET LE GOUVERNEMENT DE LA
REPUBLIQUE D'AFRIQUE DU SUD RELATIF AUX
TRANSPORTS MARITIMES ET LA MARINE
MARCHANDE

TABLE DES MATIERES

ARTICLES

1. - DEFINITIONS
2. DEVELOPPEMENT ET COOPERATION
3. TRAITEMENT RESERVE AUX NAVIRES DANS LES PORTS
4. PROTECTION DU MILIEU MARIN
5. RECONNAISSANCE DES DOCUMENTS
6. LEGISLATION NATIONALE
7. DROITS DE TRANSIT ET SEJOUR DES GENS DE MER
8. OBLIGATION SPECIALE CONCERNANT LES NAVIRES EN ESCALE
9. NAVIRES EN DETRESSE
10. PAIEMENT DES FRAIS ET DROITS
11. COMITE MARITIME MIXTE
12. CONSULTATIONS ET REGLEMENT DES DIFFERENDS
13. AMENDEMENTS
14. ENTREE EN VIGUEUR
15. DUREE ET DENONCIATION

PREAMBULE

Le Gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud (ci-après dénommées collectivement « **les Parties** » et individuellement comme « Partie ») ;

CONSCIENTS des relations d'amitié existant entre les deux parties ;

CONSIDERANT l'Accord de coopération signé à Brazzaville le 25 Novembre 2003 entre le gouvernement de la République du Congo et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud ;

DESIREUX d'établir une coopération effective entre les deux pays sur la base de leur attachement partagé au principe de souveraineté nationale et au respect des principes du droit international et de l'égalité souveraine des Etats ;

CONVAINCUS que le renforcement et le développement des relations dans les domaines des transports maritimes et de la marine marchande contribueront au développement des relations économiques et commerciales bilatérales ;

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1

DEFINITIONS

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire, les termes suivants désignent

1. « Autorité maritime compétente »

a) Dans le cas de la République du Congo, le Ministre des transports Maritimes et de la Marine Marchande et /ou les fonctionnaires investis de tout ou partie de ses pouvoirs et

b) Dans le cas de la République d'Afrique du Sud, le Ministre des transports et/ les fonctionnaires investis de tout ou partie de ses pouvoirs.

2. « Droit interne » : la législation nationale du pays d'une partie et comprend les lois et règlements en la matière ;

3. « membre de l'équipage du navire » : le Capitaine et toute personne employée à bord du navire pendant le voyage, exerçant les fonctions liées à la gestion au fonctionnement et à la maintenance du navire, et toute autre personne dont le nom figure sur le rôle d'équipage de ce navire et détentrice d'un document lui conférant la qualité de marin ;

4. « compagnie maritime » : toute compagnie maritime enregistrée auprès de l'autorité maritime compétente de chaque Partie ;

5. « navire » et « navire d'une Partie » : tout navire marchand immatriculé dans le registre du pays de cette Partie et battant pavillon national, conformément au droit interne.

Sont exclus de cette définition :

1. Les navires de guerre ;
2. Les navires effectuant des campagnes hydrographiques, océanographiques et de recherches scientifiques ;
3. Les navires couverts par les dispositions sur le cabotage et la navigation fluviale ;
4. Les navires destinés à la plaisance, à la fourniture des services portuaires tels que le pilotage, le remorquage, l'assistance, la recherche et le sauvetage en mer ;
5. Les navires de pêches ;
6. Les navires de servitude en matière d'exploitation et de production d'hydrocarbures.

6. « **L'Autorité portuaire** »

a) Dans le cas de la République du Congo, le Directeur du Port ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs, notamment le Directeur des Opérations Maritimes, Commandant du port pour tout ce qui concerne la police portuaire ; et

b) Dans le cas de la République d'Afrique du Sud, l'Autorité Portuaire Nationale instituée conformément à la législation nationale portuaire.

ARTICLE 2

DEVELOPPEMENT ET COOPERATION

Les Parties coopèrent entre elles pour développer des relations mutuellement avantageuses dans les domaines, des transports maritimes, de la marine marchande et des questions connexes, sur la base de l'égalité souveraine et de la réciprocité.

En particulier, les Parties :

a) Encouragent et facilitent le développement des relations maritimes entre leurs organisations et entreprises maritimes, et agissent également très étroitement dans le but d'encourager et de stimuler le développement soutenu du trafic maritime entre les deux pays ;

b) Encouragent et facilitent le développement des ressources humaines à travers la formation du personnel et d'étudiants dans les diverses institutions d'enseignement maritime et portuaire ;

c) Encouragent la reconnaissance mutuelle des brevets et des qualifications en conformité avec les normes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ;

d) Encouragent et facilitent l'échange d'expertise entre les administrations maritimes des deux Parties par le biais du transfert de technologie. l'échange d'expertise et d'informations nécessaires à l'accélération et à la facilitation du flux des produits commerciaux en mer et au port, et encouragent le renforcement de la coopération entre les flottes marchandes;

e) S'efforcent d'éliminer les obstacles et les conditions tendant à entraver le développement de la coopération maritime dans les domaines de la sécurité et la sûreté maritimes, la protection du milieu marin, la préparation, la lutte et la coopération contre la pollution marine l'érosion côtière, la recherche et le sauvetage. le tourisme et la surveillance des espaces maritimes ;

f) Encouragent et facilitent la promotion de l'industrie maritime notamment la création d'entreprises mixtes (joint venture), le développement portuaire, la construction et la réparation navales ;

g) Facilitent le financement, l'immatriculation. l'exploitation et la certification des navires et encouragent la mise en oeuvre des dispositions relatives au contrôle des navires par l'état du port.

ARTICLE 3

TRAITEMENT A ACCORDER AUX NAVIRES DANS LES PORTS

1) Sous réserve de sa législation nationale, une Partie accorde aux navires de l'autre Partie se trouvant dans ses ports, le même traitement qu'elle accorde à ses navires en matière d'accès aux ports, de liberté d'entrée, de séjour au port et d'appareillage, d'utilisation des installations portuaires et toute autre installation garantie par elle en raison des opérations de navigation et de commerce ;

2) Chaque Partie accorde aux navires de l'autre Partie, un traitement non discriminatoire par rapport aux frais et droits portuaires tel que stipulés dans la tarification portuaire en vigueur applicable aux navires sous pavillons étrangers ;

3) Les parties. dans le cadre de leur législation nationale. s'efforceront de réduire, dans la mesure du possible, la durée de rotation des navires dans leurs ports et de simplifier les formalités administratives, douanières, sanitaires et phytosanitaires en vigueur dans ces ports ;

4) La législation nationale en vigueur dans le pays de chaque Partie en matière de douane, s'applique à tous les approvisionnements et pièces de rechange se trouvant à bord des navires d'une Partie, dans les ports de l'autre Partie ;

5) Les Parties conviennent que les dispositions de toutes les conventions maritimes internationales auxquelles les deux(2) Parties ont adhéré et/ou le caractère d'obligations irrévocables ;

6) Les dispositions du présent Accord n'influent pas sur les droits et les obligations découlant d'une convention internationale relative aux questions maritimes et portuaires auxquelles les Parties respectives ont adhéré.

ARTICLE 4

PROTECTION DU MILIEU MARIN

1) Les navires des pays des Parties sont soumis à la législation nationale en vigueur dans les pays des Parties en ce qui concerne la protection du milieu marin ;

2) Les navires du pays de chaque Partie prennent des mesures préventives contre la pollution des eaux territoriales de l'autre Partie;

3) En cas de pollution due à une violation de l'alinéa 2, le navire du délinquant est responsable dans le cadre de la législation nationale concernée et des conventions internationales auxquelles la Partie a adhéré, quant à la nature de cette pollution.

ARTICLE 5

RECONNAISSANCE DES DOCUMENTS

1) Chaque Partie reconnaît la nationalité des navires telle qu'indiquée dans les documents se trouvant à bord et délivrés par l'autorité maritime compétente de l'autre Partie, conformément à la législation nationale en vigueur ;

2) Les autres documents de bord, délivrés ou reconnus par une Partie, sont reconnus par l'autre Partie quant aux navires de cette Partie ;

3) Le Certificat Internationale de jaugeage délivré par l'Autorité maritime compétente d'une Partie, est reconnu dans les ports de autre Partie, pourvu qu'en cas de différend les Autorités compétentes du pays où le port est situé, puissent ordonner à l'inspecteur de décider conformément à la législation nationale ou, si nécessaire, conformément à l'Article 12 de la Convention de l'OMI de 1969 sur le jaugeage des Navires.

4) Chaque Partie reconnaît les documents d'identité délivrés par l'autorité compétente de l'autre Partie, à ses membres d'équipage.

ARTICLE 6 LEGISLATION NATIONALE

Tous les navires d'une Partie, aussi bien que les marchandises, passagers et équipages de ces navires, lorsqu'ils se trouvent dans les eaux territoriales et intérieures de l'autre Partie, sont soumis à la législation nationale en vigueur du pays de l'autre Partie et, en particulier en ce qui concerne la sécurité de la navigation la sûreté maritime, la pollution marine, les frontières, les douanes, les devises étrangères, la santé les mesures sanitaires, vétérinaires et phytosanitaires.

ARTICLE 7 DROITS DE TRANSIT ET SEJOUR DES MARINS

1) Toute personne détenant les documents d'identité visés à l'Article 5, ayant des fonds suffisants de voyage et un ordre de service lui enjoignant de rejoindre un navire dans un port d'une Partie bénéficie du droit de transit à n'importe quel moment où elle rejoint ce navire.

2) Dans tous les cas visés à l'alinéa 1 du présent article, la personne obtient le visa exigé auprès de l'autre Partie les Parties s'efforcent de faciliter la délivrance rapide des visas.

3) Lorsqu'un membre d'équipage se trouvant à bord du navire de la partie est en possession des documents d'identité visés à l'Article 5, débarque dans un port de l'autre Partie pour des raisons de santé, de service ou pour d'autre raison connues valables par les autorités maritimes compétentes, ces dernières donnent à la personne concernée, l'autorisation nécessaire pour séjourner sur leur territoire en cas d'hospitalisation et pour repartir dans son pays d'origine ou continuer vers un autre port d'embarquement, par n'importe quel moyen de transport.

4) Aux mêmes fins que celles énumérées à l'alinéa 1, et sous réserve des alinéa 5 et 6 toute personne détenant les documents d'identité visés à l'article 5 et qui n'a pas la nationalité de l'une des Parties, bénéficie des visas d'entrée et de transit requis sur le territoire de l'autre Partie, pourvu qu'une nouvelle autorisation d'entrée sur le territoire de la Partie qui a délivré les documents d'identité soit garantie.

5) La législation nationale en vigueur dans le pays des Parties, relative à l'entrée, au séjour et à la circulation des étrangers, reste applicable.

6) Les Parties se réservent le droit d'interdire l'entrée dans leurs pays respectifs à toute personne détenant les documents d'identité visés à l'Article 5 et qu'elles jugent indésirables.

7) Un membre de l'équipage d'un navire d'une Partie se trouvant dans le port de l'autre Partie, qui est en

possession d'un document d'identité visé à l'Article 5, peut débarquer de son navire et, sous réserve de la législation nationale en vigueur dans les pays respectifs des Parties, avoir accès à la ville où se trouve le port, pourvu que le rôle d'équipage soit remis aux autorités maritimes compétentes, conformément aux règles applicables dans ce port. Cette personne se conforme au contrôle réglementaire aussi bien pour le débarquement que pour le réembarquement dans le navire.

8) Tout changement intervenant dans la composition de l'équipage d'un navire est enregistré dans les documents de bord en mentionnant la date et la raison de ce changement, et communiqué aux autorités portuaires de l'Etat sur le territoire duquel, navire séjourne.

ARTICLE 8 OBLIGATION SPECIALE CONCERNANT LES NAVIRES EN ESCALE

Les navires des Parties s'abstiennent de tout acte constituant une menace pour la paix, l'ordre public et la sûreté des Parties et toute activité n'ayant aucun rapport direct avec leur mission

ARTICLE 9 NAVIRES EN DETRESSE

1) Si le navire d'une Partie est en détresse dans la zone de recherche et de sauvetage de l'autre Partie, celle-ci apporte l'assistance et la protection à ce navire comme elle l'aurait pour ses propres navires.

2) Toutes les marchandises déchargées ou sauvées d'un navire en détresse d'une Partie par l'autre Partie ne sont pas soumises aux droits de douane dans les cas où ces marchandises ne sont pas destinées à la consommation ou à être utilisées dans le pays de la Partie ayant porté assistance.

ARTICLE 10 PAIEMENT DES DROITS ET TAXES

1) Le paiement des droits et taxes portuaires par un navire d'une Partie se trouvant dans un port de l'autre Partie, se fait en monnaie librement convertible conformément à la législation nationale en vigueur en matière de contrôle des changes.

2) Sous réserve de la législation nationale en vigueur dans les pays respectifs des Parties, les revenus directs reçus dans le pays d'une Partie par les compagnies maritimes enregistrées dans le pays de l'autre Partie, peuvent être utilisés pour le paiement des droits et taxes dans le pays de la première partie ou peuvent être transférés conformément aux dispositions applicables régissant les transactions monétaires et le contrôle des changes.

3) Le paiement des droits et taxes de stationnement par un navire d'une Partie se trouvant dans un port de l'autre Partie, se fait en monnaie librement convertible, conformément à la législation nationale en vigueur en matière de contrôle des changes.

4) Les revenus directs reçus dans le pays d'une Partie par les compagnies maritimes enregistrées dans le pays de l'autre Partie, peuvent être utilisés pour le paiement des droits et taxes dans le pays de la première Partie mentionnée ou peuvent être transférés conformément aux lois régissant les transactions monétaires et le contrôle des changes.

5) Les règlements douaniers en vigueur dans les pays des Parties respectives, sont applicables à tous les approvisionnements et pièces détachées reçus à bord des navires d'une Partie dans les ports de l'autre Partie.

ARTICLE 11 COMITE MARITIME MIXTE

1) Les Parties mettent en place un Comité Maritime Mixte (ci-après désigné le « Comité ») aux fins de promouvoir une coopération soutenue entre les Parties dans le domaine des transports maritimes et de la marine marchande et pour encourager la mise en œuvre du présent Accord en faisant des recommandations aux Parties.

2) Le Comité est composé de représentants qui doivent être désignés par chaque Partie le plus tôt possible après l'entrée en vigueur de l'Accord.

3) Le Comité se réunit aux périodes et lieux convenus par les Parties.

4) Le Comité élabore son règlement intérieur.

ARTICLE 12 LES CONSULTATIONS ET REGLEMENT DES DIFFERENDS

1- Le Comité doit être consulté pour tout différend né de l'interprétation et de l'application du présent Accord.

2- Si le litige n'est pas réglé après consultation du Comité, il doit être soumis aux autorités maritimes compétentes pour des négociations directes.

3- Si le différend ne peut être résolu par des négociations directes entre les dernières autorités maritimes compétentes des deux Parties, ces dernières font recours aux plus hautes autorités pour une résolution du différend par voie diplomatique.

ARTICLE 13 AMENDEMENTS

Le présent Accord peut-être amendé par consentement mutuel des parties par échange de notes entre les Parties par voie diplomatique.

ARTICLE 14 ENTREE EN VIGUEUR

Le présent Accord est soumis et entre en vigueur à la date à laquelle chaque Partie aura notifié à l'autre Partie par écrit, par voie diplomatique, l'accomplisse-

ment des procédures constitutionnelles requises pour sa mise en œuvre. La date de l'entrée en vigueur doit être la date de la dernière notification.

ARTICLE 15 DUREE ET DENONCIATION

Le présent Accord est conclu pour une période de cinq (5) ans et est renouvelable par tacite reconduction sauf dénonciation par l'une ou l'autre Partie sur notification d'un préavis écrit de six (6) mois à l'autre Partie, de son intention de le dénoncer, par voie diplomatique.

En foi de quoi, les soussignés dûment mandatés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord en deux textes originaux en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Fait à Pretoria, le 8 avril 2010

Pour le Gouvernement
de la République du Congo

Le Ministre des Affaires Etrangères
et de la Coopération
Basil IKOUEBE

Pour le Gouvernement de la République
d'Afrique du Sud

Décret n° 2013-668 du 16 octobre 2013
portant ratification de l'accord dans le domaine
maritime entre le Gouvernement de la République du
Congo et le Gouvernement du Royaume du Maroc

Le Président de la République,

Vu la Constitution

Vu la loi n° 27-2013 du 16 octobre 2013 autorisant
la ratification de l'accord dans le domaine maritime
entre le Gouvernement de la République du Congo et
le Gouvernement du Royaume du Maroc ;
Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012
portant nomination des membres du Gouvernement.

Décète :

Article premier : Est ratifié l'accord dans le domaine
maritime entre le Gouvernement de la République du
Congo et le Gouvernement du Royaume du Maroc
dont le texte est annexé au présent décret.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié
au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 16 octobre 2013

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO.

Le ministre des affaires étrangères
et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre d'Etat, ministre des transports,
de l'aviation civile et de la marine marchande,

Rodolphe ADADA.

ACCORD DE COOPÉRATION DANS
LE DOMAINE MARITIME

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE
DU CONGO

ET

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME
DU MAROC

Le Gouvernement de la République du Congo et le
Gouvernement du Royaume du Maroc ci-dessous
dénommés « Parties Contractantes »,

Reconnaissant les principes de souveraineté, d'égalité
et d'intégrité territoriale des Etats,

Reconnaissant la nécessité d'entretenir des relations
amicales entre eux et les peuples de leurs pays
respectifs,

Prenant en considération des dispositions des con-
ventions internationales pertinentes. auxquelles les
deux pays sont parties,

Conscients des avantages qui peuvent résulter d'une
coopération étroite entre eux,

Désireux d'assurer la prospérité et le développement
soutenus de leurs pays respectifs,

Désireux de se porter mutuellement assistance et
conseil dans le domaine maritime et d'autres ques-
tions afférentes,

Convientent de ce qui suit :

Article 1^{er}
Définitions

Aux fins du présent Accord, on désigne par :

1. « Autorité Maritime Compétente »

- pour la République du Congo : Le Ministre chargé
de la Marine Marchande et les fonctionnaires
d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de
ses pouvoirs.

- pour le Royaume du Maroc: Le Ministre chargé de
la Marine Marchande et toute autre Autorité
à laquelle il a délégué tout ou partie de ses
pouvoirs,

2. « **Navire d'une Partie Contractante** » : tout navire
de commerce immatriculé dans le territoire de cette

partie et battant son pavillon conformément à sa
législation il s'entend également de tout navire
affrété.

3. « **Navire affrété** » : tout navire immatriculé dans
un Etat tiers et affrété en totalité par une ou
plusieurs compagnies maritimes légalement consti-
tuées sur le territoire de l'une ou de l'autre Partie
Contractante.

Néanmoins, le terme « navire » et « navire affrété »
d'une partie contractante, ne désigne pas :

- a) Les navires au service exclusif des forces armées;
- b) Les navires de recherche hydrographique,
océanographique, et/ou scientifique;
- c) Les navires de pêche;
- d) Les navires employés dans la navigation de cabo-
tage entre les ports de chaque partie contractante et
les navires employés dans la navigation intérieure;
- e) Les unités employées pour l'apprentissage, le
pilotage, le lamanage, le remorquage, le sauvetage et
l'assistance maritime ainsi que dans les opérations
d'appui aux activités maritimes « off-shore » ;
- f) Les navires à propulsion nucléaire;
- g) Les navires sous normes.

4 « **Armement national** » : toute compagnie de navi-
gation maritime enregistrée sur le territoire de l'une
ou de l'autre partie contractante et reconnue comme
telle par l'Autorité Maritime Compétente de chacune
des Parties Contractantes.

5. « **Port** » d'une Partie Contractante désigne tout port
y compris les rades, de chacune des parties contrac-
tantes ouvert à la navigation internationale.

6. « **Equipage** » : l'ensemble des personnes (y compris
le capitaine) inscrites sur le rôle d'équipage
employées en quelque qualité que ce soit à bord du
navire pour son entretien, sa conduite et son
exploitation ou pour servir les personnes se trouvant
à bord:

7. « **Compagnie maritime** ».: toute compagnie répon-
dant aux conditions ci-après :

- a) appartenant effectivement au secteur public et /ou
privé de l'une des Parties Contractantes ou les deux
en même temps;
- b) ayant son siège social sur le territoire de l'une des
deux Parties Contractantes ;
- c) ou étant reconnue en qualité de compagnie maritime
par l'Autorité Maritime Compétente.

8. « **Chargeur** » : tout exportateur ou importateur de
marchandises par mer.

Article 2
Objet

Le présent Accord a pour objet, notamment de :

- Etablir et promouvoir les relations maritimes
entre la République du Congo et le Royaume du
Maroc ;

- assurer une meilleure coordination du trafic maritime bilatéral et du transport maritime y afférent;
- prévenir toutes mesures de nature à porter préjudice au développement des transports maritimes entre les deux Pays;
- développer la coopération technique en matière de formation, d'assistance, et d'échanges d'informations dans le domaine maritime ;
- Promouvoir la coopération entre les opérateurs-économiques du secteur des transports maritimes;
- contribuer de manière générale au développement des relations économiques et commerciales entre les deux Pays.

Article 3 :
Champ d'application

Le présent Accord s'applique au territoire de la République du Congo d'une part, et au territoire du Royaume du Maroc d'autre part.

Les navires de chacune des Parties Contractantes interviennent dans le transport de marchandises entre les ports respectifs des parties contractantes.

Article 4 :
Engagement des Parties Contractantes

1. Les Parties Contractantes s'engagent à coopérer de façon à éliminer tous les obstacles qui pourraient entraver le développement de la navigation entre les ports des deux pays.

2. Les Parties Contractantes encourageront les armements nationaux à prendre les mesures nécessaires pour assurer des services de transport performants dans l'intérêt mutuel des armateurs et des chargeurs des deux pays et, à conclure des partenariats pour garantir une participation effective de leurs flottes au trafic maritime entre les deux pays.

Article 5 :
Application des lois et règlements

1. les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes, relatifs à la navigation maritime, au trafic maritime, à la sécurité et sûreté maritimes, aux frontières, aux douanes, aux devises, à la santé et à la réglementation vétérinaire et phytosanitaire s'appliquent aux navires de l'autre partie contractante dans les limites des espaces maritimes sous sa juridiction

2. les passagers, les équipages, les armateurs et chargeurs sont tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises.

3. les Parties Contractantes conviennent que les dispositions de toutes les conventions internationales maritimes qu'elles ont ratifiées ainsi que les règlements internationaux appropriés, s'imposent à elles.

4. les dispositions du présent accord ne portent pas préjudice aux droits et obligations acquis des Parties Contractantes vis-à-vis des autres conventions internationales auxquelles elles sont parties.

5. les dispositions à l'égard de la taxation ou de l'exemption de la taxation, des reventes et des profits tirés des affaires dans le domaine du transport maritime dans le territoire de l'une des Parties Contractantes, font l'objet d'un accord séparé à conclure entre les deux parties Contractantes.

Article 6 :
Activités réservées à l'armement national

Les dispositions du présent Accord ne s'appliquent pas au trafic de cabotage réservé au seul pavillon national ainsi que les services de pilotage, de remorquage et d'assistance réservés aux entreprises des Parties Contractantes.

N'est pas considéré comme cabotage le fait pour les navires d'une Partie Contractante d'opérer d'un port de l'autre partie contractante à un autre pour décharger des marchandises provenant de l'étranger ou pour charger des Marchandises à destination de l'étranger.

Article 7 :
Traitement des navires dans les ports

1. chacune des Parties Contractantes assure, dans ses ports, aux navires, marchandises, passagers, ainsi qu'aux membres d'équipage de l'autre partie contractante, les mêmes . facilités qu'à ses propres navires, marchandises, passagère et membres d'équipage. Elle doit appliquer les mêmes droits et redevances portuaires aussi bien à ses propres navires qu'à ceux de l'autre Partie Contractante.

2. les Parties Contractantes sont tenues de prendre toutes les dispositions nécessaires pour faciliter sur leurs territoires respectifs, le transit des marchandises destinées aux pays voisins.

3. le paiement par un navire d' une partie contractante des charges et droits portuaires dans un port de l'autre Partie Contractante est effectué en une devise librement convertible, conformément à la réglementation de change en vigueur.

4. les recettes et revenuss perçus sur le territoire d'une Partie Contractante par les compagnies de navigation enregistrées sur le territoire de l'autre Partie Contractante peuvent être utilisés pour le paiement de tous charges et droits sur le territoire de la première partie contractante ou transférés, conformément à la réglementation en vigueur régissant les transactions monétaires et le contrôle des changes.

5. la réglementation douanière en vigueur sur le territoire de l'une ou de l'autre Partie Contractante est applicable à tous les chargements et pièces de rechange embarqués par les navires de l'une des Parties Contractantes dans les ports de l'autre Partie Contractante.

6. dans le cas de navires affrétés, les clauses de cet article réglementant les questions fiscales s'appliquent uniquement aux dépenses portées au débit de l'affrèteur, conformément au contrat d'affrètement.

7. chacune des Parties Contractantes-assiste, dans la mesure du possible et dans les limites des lois et règlements applicables, les navires de l'autre Partie Contractante dans ses ports et facilite l'exécution des formalités qui y sont appliquées en vue de réduire leur temps d'escale.

8. Le règlement du fret au titre des opérations de transport maritime entre les deux Parties Contractantes s'effectue en monnaie librement convertible et acceptée par elles, conformément à la législation des changes en vigueur dans chacune des deux Parties Contractantes.

Article 8

Obligations particulières incombant aux navires en Escale

Les navires des Parties Contractantes s'abstiennent de tout acte-pouvant porter atteinte à la paix, à l'ordre ou à la sécurité de l'Etat, ainsi que de toute activité n'étant pas en rapport direct avec leur mission et leur escale.

Article 9:

Documents de bord et nationalité des navires

1. Chacune des Parties Contractantes reconnaît la nationalité des navires telle qu'établie par les documents se trouvant à bord de ces navires et délivrés par l'Autorité-Maritime Compétente telle que définie à l'article 1^{er}.

2. les autres documents de bord émis ou reconnus par une des Parties Contractantes sont également reconnus par l'autre Partie.

3. les certificats de jauge émis par l'Autorité Maritime Compétente d'une Partie Contractante ou par un organisme reconnu par celle-ci sont reconnus dans les ports de l'autre Partie Contractante. En cas de litige, l'Autorité Maritime Compétente du pays du port statue conformément aux dispositions de l'article 12 de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Article 10 :

Documents d'identité des gens de mer

1. Chacune des Parties Contractantes reconnaît les documents d'identité de marin délivrés par l'Autorité Maritime Compétente de l'autre Partie Contractante.

2. Lesdits documents d'identité sont :

a) Pour la République du Congo
- Le livret professionnel maritime.

b) Pour le Royaume du Maroc
- Le Livret Maritime

Article 11:

Droits reconnus aux gens de mer titulaires des documents d'identité.

1. Le membre d'équipage d'un navire de l'une des deux Parties Contractantes en possession des documents spécifiés à l'article 10 ci-dessus peut, dans un port de l'autre Partie Contractante, débarquer et se rendre dans la ville où le port est situé, conformément aux lois et règlements de cette Partie.

2. Tout changement dans la composition de l'équipage d'un navire doit être mentionné sur le rôle d'équipage et communiqué aux Autorités Compétentes dans le port où le navire séjourne.

Lors de leur descente à terre et de leur retour à bord du navire, ces membres d'équipage doivent se soumettre aux contrôles réglementaires de sortie et d'accès au port.

3. Les membres d'équipage d'un navire de l'une des Parties Contractantes débarqués dans les ports de l'autre partie contractante sont rapatriés à la diligence du consignataire du navire, les frais de rapatriement étant à la charge de ce dernier pour le compte de l'armateur ou pour le compte de l'effrèteur qui emploie l'équipage.

4. Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article 10 ci-dessus qui ne possèdent par la nationalité de l'une des Parties Contractantes reçoivent les visas d'entrée ou de transit requis sur le territoire de l'autre Partie Contractante à condition que la réadmission sur le territoire de la Partie Contractante qui a délivré le document d'identité soit garantie.

5. Dans le cas où un membre de l'équipage d'un navire de l'une des Parties Contractantes, titulaire des documents spécifiés à l'article 10 ci-dessus, débarque dans un port de l'autre Partie Contractante pour des raisons de santé, de nécessité de service ou pour toute autre raison tenue pour valable par l'Autorité Maritime Compétente de cette dernière, ladite Autorité prend les mesures nécessaires permettant à ce membre d'équipage de :

- a) rester sur le territoire de cette autre Partie Contractante afin de recevoir un traitement médical ou d'être hospitalisé ;
- b) retourner dans son pays d'origine aussitôt que possible ;
- c) rejoindre un autre port pour embarquer sur un navire de la première Partie Contractante selon le cas.

6. Le commandant d'un navire d'une Partie Contractante se trouvant dans un port de l'autre Partie Contractante ou, tout membre d'équipage désigné par lui a le droit de rendre visite au représentant officiel de son Pays ou au représentant de sa compagnie de navigation maritime.

7. Chacune des Parties Contractantes accorde au représentant officiel de l'autre-Partie Contractante ou

à une personne déléguée par lui le libre accès aux ports afin de lui permettre de porter assistance aux navires, passagers ou membres d'équipages et/ou de sauvegarder la cargaison.

8. Nonobstant toute disposition contraire à cet Accord, l'entrée, le séjour et la sortie des membres : d'équipage d'un navire d'une Partie Contractante sur le et à partir du territoire de l'autre Partie Contractante sont assujettis aux lois et règlements en vigueur sur ce territoire. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit d'interdire sur son territoire l'entrée et le séjour de tout membre d'équipage dont elle juge la présence indésirable.

Article 12:
Poursuites judiciaires contre
un membre d'équipage

Lorsqu'un membre d'équipage d'un navire d'une Partie Contractante commet à bord de ce navire une infraction pendant que le navire se trouve dans les eaux territoriales de l'autre Partie Contractante, les Autorités de cette Partie Contractante, en cas de poursuite judiciaire contre ce membre d'équipage, doivent aviser au préalable la Mission Diplomatique ou Consulaire de l'Etat dont le navire bat pavillon, sauf si :

1. Les conséquences de l'infraction affectent le territoire de l'Etat où le navire se trouve;
2. L'infraction est de nature à compromettre l'ordre et la sécurité publics ;
3. L'infraction est commise contre une personne étrangère à l'équipage ;
- 4 L'institution d'une poursuite est indispensable pour la répression du trafic de stupéfiants, d'armes à feu et d'explosifs.

Article 13:
Exercice du transport maritime.

1. Les deux Parties Contractantes œuvrent à :
 - L'organisation du trafic maritime entre les deux Parties Contractantes en vue d'une meilleure exploitation de leurs flottes à maritimes;
 - L'exploitation commune de lignes par leurs compagnies maritimes.

2 Les navrés de chacune des Parties Contractantes ont le droit de naviguer entre les ports des deux Parties Contractantes, ouverts au trafic commercial international et d'effectuer des transports de passagers et de marchandises entre les Parties Contractantes dans le respect de la législation et réglementation nationales.

Article 14 :
Représentation des compagnies maritimes

Les compagnies de transport maritime de chacune des deux Parties Contractantes ont le droit d'avoir sur le territoire de l'autre Partie des représentations

nécessaires à leurs activités maritimes, conformément à la législation en vigueur dans cette Partie Contractante.

Article 15 :
Investissement mixte

Les deux Parties Contractantes encourageront la création de projets et de sociétés mixtes, d'investissement dans le domaine maritime, le développement de leurs flottes marchandes et les activités de leurs ports ainsi que la mise en place d'accords spécifiques à cet effet entre les secteurs concernés dans les deux pays.

Article 16:
Evènements de mer

1. Si un navire de l'une des deux Parties Contractantes fait naufrage, échoue ou subit une avarié importante près des côtes de l'autre Partie Contractante, les Autorités compétentes de cette dernière accordent aux membres de l'équipage, aux passagers ainsi qu'au navire et à sa cargaison, les mêmes protection et assistance qu'à un navire battant son propre pavillon.

2. Pour l'évènement de mer qui survient à un navire de l'une des deux Parties Contractantes, dans les eaux sous juridiction nationale de l'autre Partie Contractante et qui nécessite l'ouverture d'une enquête nautique, les Autorités Maritimes Compétentes des deux Parties Contractantes doivent coopérer pour un bon déroulement de cette enquête et pour l'échange des informations y afférentes.

3. Si un navire de l'une des deux Parties Contractantes est l'objet d'un évènement de mer entraînant sa perte dans les eaux sous juridiction nationale de l'autre Partie Contractante, sa cargaison et ses provisions de bord ne sont pas passibles des droits de douanes, à condition qu'elles ne soient pas mises à la consommation locale.

Article 17 :
Formation dans le domaine maritime et portuaire.

Les deux Parties Contractantes œuvrent à coordonner les activités de leurs centres et écoles de formation maritime et portuaire en vue d'une utilisation optimale des capacités offertes en matière d'échange d'informations et d'expériences.

Chacune des deux Parties Contractantes facilite l'accès à la formation théorique et pratique, la qualification, le perfectionnement, le recyclage et l'échange d'expériences aux ressortissants de l'autre Partie Contractante.

Article 18:
Reconnaissance des titres et diplômes.

Chacune des deux Parties Contractantes reconnaît les diplômes professionnels maritimes et les titres de navigations maritimes délivrés et agréés par l'autre Partie Contractante, à conditions qu'ils remplissent

les conditions minimales de formation et de qualification prévues par les conventions internationales en vigueur.

Article 19 :
Assistance, Conseil et Information

Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement assistance, conseil et information demandés dans les limites de leurs ressources concernant toutes les affaires maritimes y compris la sécurité des vies humaines et des biens en mer, la prévention et la lutte contre la pollution en mer par les navires, la recherche et le sauvetage marines et la formation du personnel maritime à condition que lesdits assistance; conseil et information demandés ne soient pas en contradiction avec leurs lois et/ou les dispositions des conventions internationales auxquelles elles sont parties.

Article 20:
Commission Maritime Mixte

1. En vue de l'application effective du présent Accord et afin de faciliter les consultations en matière de Marine Marchande, les Parties Contractantes constituent une Copmission Maritime Mixte, composée de représentants désignés par les Autorités Compétentes des deux Parties Contractantes.

2. Cette commission se réunit en cas de besoin, sur proposition de l'une des Parties Contractantes dans un délai de trois mois, à partir de la date de réception de la proposition précitée.

3. Cette Commission est habilitée à présenter aux Parties Contractantes toute recommandation qu'elle juge utile pour la consolidation et le renforcement de la coopération entre les deux pays en matière de Marine Marchande.

Article 21:
Consultations

1. La Commission est consultée pour tout litige pouvant surgir quant à l'interprétation ou l'exécution du présent Accord.

2. Si le litige n'est pas résolu après consultations de la Commission, il sera soumis aux Autorités Compétentes pour des négociations directes.

3. Si le litige ne peut être résolu par les négociations directes entre les Autorités Compétentes des deux Parties Contractantes, ces dernières ont alors recours à la voie diplomatique.

Article 22:
Entrée en vigueur

Le présent Accord est appliqué provisoirement dès sa signature et définitivement dès que les deux Parties Contractantes se sont mutuellement notifiées, par voie diplomatique, l'accomplissement des procédures relatives à son entrée en vigueur.

La date de réception de la dernière notification est la date d'entrée en vigueur.

Article 23:
Amendements

Tout amendement au présent Accord accepté par les Parties Contractantes entre en vigueur à une date déterminée par L'échange. de notes diplomatiques, une fois accomplies les procédures internes par chacune des Parties Contractantes.

Article 24:
Dénonciation

Cet Accord demeure en vigueur pour une durée de cinq (5) ans, et sera reconduit automatiquement pour la même durée, à moins que l'une des Parties Contractantes notifie par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, son intention de le dénoncer six (6) mois avant la fin de la durée de sa validité.

La dénonciation par l'une des Parties prend effet six (6) mois après la date de réception de sa notification par voie diplomatique par l'autre Partie.

En foi de quoi, les soussignés dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Accord en deux exemplaires originaux en langues arabe et française, les deux textes faisant également foi.

Fait à Rabat, le 23 février 2010.

Pour le Gouvernement de la République du Congo

Martin Parfait Aimé
COUSSOUD- MAVOUNGOU
Ministre Délégué chargé de la Marine Marchande

Pour le Gouvernement du Royaume du Marge

Karim GHELLAB
Ministre de l'Équipement et des Transports

Décret n° 2013-669 du 16 octobre 2013
portant ratification de la charte africaine des transports maritimes

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;
Vu la loi n° 28 du 16 octobre 2013 autorisant la ratification de la charte africaine des transports maritimes ;
Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement.

Décrète :

Article premier : Est ratifiée la charte africaine des transports maritimes dont le texte est annexé au présent décret.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 16 octobre 2013

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO.

Le ministre des affaires étrangères
et de la coopération,

Basile IKOUEBE

Le ministre d'Etat, ministre des transports,
de l'aviation civile et de la marine marchande,

Rodolphe ADADA.

CHARTE AFRICAINE DES TRANSPORTS MARITIMES

PRÉFACE

Depuis quelque temps, un certain nombre de pays africains déploient des efforts louables pour développer le secteur du transport maritime. Toutefois, en dépit de ces efforts, le secteur du transport maritime en Afrique demeure relativement sous-développé par rapport à celui des autres pays en développement. L'état rudimentaire du secteur maritime en Afrique est clairement démontré par la faible participation de l'Afrique au transport maritime des marchandises, le temps très limité que les navires passent dans les ports africains et les tarifs très élevés pour le fret et les frais de port exigés en échange des services rudimentaires offerts.

Toutefois, au niveau mondial, le secteur subit des changements institutionnels, structurels et technologiques qui ont un impact sérieux sur ce secteur en Afrique. Compte tenu de la taille réduite de ce secteur dans les pays africains pris individuellement, la Conférence des ministres africains des transports maritimes, réunie en sa troisième session à Addis Abéba du 13 au 15 décembre 1993, a réitéré l'importance de la coopération entre pays africains dans ce secteur afin de trouver des solutions appropriées aux problèmes entravant le développement du transport maritime et relever les défis occasionnés par les changements susmentionnés. La Conférence a, à cet effet, adopté une Charte Africaine sur les transports maritimes pour servir de cadre de coopération entre les pays africains d'une part et, entre les pays africains et les pays non africains, d'autre part.

Par sa résolution CM/Res.1520(XI) sur les résultats de la troisième Conférence des ministres des transports maritimes, le Conseil des ministres de l'OUA a souligné l'importance du secteur du transport maritime et approuvé la Charte des transports maritimes. J'exhorte donc tous les Etats membres de l'OUA à signer et ratifier la Charte Africaine des transports maritimes car j'ai la ferme conviction

qu'elle renforcera la coopération entre pays africains dans le secteur du transport maritime et par là, le développement de ce secteur vital.

Salim Ahmed Salim

Secrétaire Général Organisation de l'Unité Africaine

Addis Abéba, le 26 juillet 1994

CHARTE AFRICAINE DES TRANSPORTS MARITIMES

PREAMBULE

Les Etats membres de l'organisation de l'Unité Africaine, Parties à la présente Charte,

Considérant les objectifs de coopération énoncés par la Charte de l'organisation de l'Unité Africaine ;

Considérant le Traité instituant la Communauté Economique Africaine, notamment ses dispositions pertinentes consacrées aux transports maritimes ;

Considérant les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des Conférences Maritimes ;

Considérant les dispositions pertinentes de la Convention relative au Commerce de Transit des Etats sans littoral signé le 8 juillet 1965 à New York;

Considérant le développement économique comme une priorité ;

Considérant l'importance des transports maritimes dans la promotion des échanges extérieurs et dans le développement économique ;

Considérant les transports maritimes comme un facteur d'intégration économique régionale et continentale ;

Reconnaissant le caractère spécifique des transports maritimes en tant qu'activité internationale ;

Conscients de la nécessité d'oeuvrer à une expansion ordonnée des flottes marchandes africaines et d'assurer un développement harmonieux des transports maritimes en Afrique, notamment par le maintien d'un juste équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des exploitants de navires dans nos Etats respectifs ;

Conscients des problèmes spécifiques des Etats membres sans littoral ;

Résolus de coopérer dans tous les domaines de l'activité maritime ;

Conscients de la nécessité d'asseoir cette coopération en vue d'une coordination et d'une harmonisation des politiques maritimes de nos Etats, tant dans leurs relations mutuelles que dans leurs relations avec les Etat tiers ;

ONT DECIDE D'ADOPTER UNE CHARTE
AFRICAINNE DES TRANSPORTS MARITIMES ET
SONT CONVENUS DE CE QUI SUIIT :

CHAPITRE I

DEFINITIONS

Article 1 : Aux fins de la présente charte, on entend par :

(a) "Charte", la Charte Africaine sur les Transports Maritimes ;

(b) "Région", la région de l'Organisation de l'Unité Africaine telle que prévue par la résolution CM/Res.464(XXVI) du Conseil des Ministres de l'Organisation de l'Unité Africaine relative à la répartition de l'Afrique en cinq régions, à savoir : Afrique du nord, Afrique de l'Ouest, Afrique Centrale, Afrique de l'Est et Afrique Australe ;

(c) "Sous-région", l'ensemble d'au moins trois Etats d'une même (ou plusieurs) région (s) telle (s) que définie (s) au paragraphe (b) du présent article ;

(d) "Etats membres", les Etats membres de l'Organisation de l'Unité Africaine, Parties contractantes à la présente Charte ;

(e) "Etat-tiers", l'Etat autre qu'un Etat membre ;

(f) "Etat membre sans littoral", l'Etat membre sans façade maritime ;

(g) "Etat membre de transit", l'Etat membre avec ou sans façade maritime dont le territoire sert de voie d'acheminement des marchandises à l'importation et à l'exportation pour un" ou plusieurs Etats membres;

(h) "Transport multimodal", le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents dont au moins un est maritime, en vertu d'un contrat de transport unique 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 ;

(i) "Chargeur", la personne physique ou morale qui a conclu ou qui manifeste l'intention de conclure un accord contractuel ou autre avec une conférence ou une compagnie maritime en vue du transport de marchandises sur lesquelles elle a un titre privilégié;

(j) "Organisation de chargeurs", association ou organisation équivalente qui soutient, représente et protège les intérêts des chargeurs et que l'autorité compétente ou les autorités compétentes du pays dont elle représente les chargeurs, reconnaissent à ce titre si elles le désirent ;

(k) "Comité maritime portuaire", comité établi au niveau portuaire d'un Etat membre et composé, nota-

nent, des représentants des chargeurs, des armateurs, des administrations maritimes, des douanes et du port et chargé de la répartition des cargaisons.

CHAPITRE II

PRINCIPES ET OBJECTIFS DE COOPERATION

Article 2 : Principes

Les Etats membres déclarent leur adhésion aux principes fondamentaux de coopération maritime suivants :

- Solidarité et interdépendance des Etats ;
- Harmonisation et coordination des politiques des Etats membres dans tous les domaines liés au transport maritime international et aux ports ;
- Recherche d'une efficacité accrue des activités et services maritimes et portuaires à des fins de développement économique et social ;
- Droit au libre accès à la mer pour tout Etat membre sans littoral sous réserve du respect des lois et règlements des Etats de transit.

Article 3 : Objectifs

Les objectifs assignés à la coopération maritime africaine sont notamment les suivants :

- Définir et mettre en oeuvre des politiques maritimes harmonisées, capables de favoriser un développement harmonieux et soutien des flottes maritimes africaines, et promouvoir une coopération étroite entre Etats d'une même région ou sous-région et entre régions ou sous-régions d'Afrique ;
- Susciter une concertation régulière en vue de déterminer des positions communes africaines sur toutes les questions de politique maritime internationale et définir, pour chaque problème donné, des solutions concertées ;
- Harmoniser les vues des Etats membres en ce qui concerne la mise en oeuvre des Conventions maritimes internationales auxquelles ils sont Parties contractantes ;
- Promouvoir une coopération bilatérale et multilatérale entre les administrations maritimes des Etats membres, entre leurs organismes opérationnels respectifs dans le domaine des transports maritimes ;
- Mener toutes les études susceptibles de favoriser la promotion et le développement de la coopération maritime et portuaire entre Etats, entre sous-régions ou régions d'Afrique ;
- Encourager la création de compagnies régionales et sous-régionales de transport maritime.

CHAPITRE III

ORGANES

Article 4 : Unité continentale de coordination des Actions de Coopération Maritime et Portuaire en Afrique

Aux fins d'assurer une coordination effective des politiques, actions et programmes de développement et d'intégration maritimes et portuaires, les Etats membres conviennent de créer une Unité Continentale de Coordination des Actions des Organisations Régionales de Coopération Maritime et Portuaire en Afrique (UCOMAR) au sein du Secrétariat Général de l'OUA.

Article 5 : Organisations régionales et sous-régionales de coopération maritime

1. Les Etats membres conviennent de créer, là où elles n'existent pas encore, des organisations régionales et sous-régionales de coopération maritime et portuaire et à les rendre fonctionnelles le plus tôt possible.

2. Les Etats membres s'engagent, par ailleurs, à œuvrer au renforcement des organisations existantes et à développer et entretenir une coopération active entre les différents institutions maritimes régionales et sous-régionales.

Article 6 : Création et Renforcement Maritimes d'organismes Maritimes Nationaux

Les Etats membres conviennent :

1. De créer, afin qu'ils soient fonctionnels le plus tôt possible, ou de renforcer le fonctionnement des conseils nationaux de chargeurs ou des organismes en tenant lieu, des compagnies nationales de navigation maritime, là où il est possible, des ports, des comités maritimes portuaires et des institutions nationales, sous régionales ou régionales de formation et de recherche maritimes ;

2. De regrouper ces divers organismes nationaux, au sein d'organismes spécialisés régionaux ou sous-régionaux de coopération maritime et portuaire ;

3. D'œuvrer au renforcement des organismes spécialisés régionaux ou sous-régionaux de coopération maritime et portuaire déjà existants.

CHAPITRE IV

COOPERATION DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS MARITIMES

Article 7 : Coopération entre armements africains

Dans le cadre de la promotion de la coopération entre les compagnies de navigation maritime africaines, les Etats membres conviennent :

1. D'encourager, là où il est nécessaire, la création de

pools, de bureaux de réservation du fret et la mise en commun des droits de trafic aux niveaux sous-régional, régional et continental, en vue d'une exploitation optimale des moyens de transports maritimes disponibles. A cette fin, les armements africains sont encouragés à conclure des accords de pool et à exploiter des services conjoints ;

2. De promouvoir la mise en place, tant en Afrique qu'à l'étranger, d'agences maritimes communes en vue de permettre aux armements africains de mieux coordonner leurs opérations de consignation et de manutention de navires.

Article 8 : Trafic maritime

Les Etats membres conviennent :

1. D'adopter des principes directeurs et un cadre de réallocation des parts de trafic, dans chaque région, où cela est possible, en vue de promouvoir, notamment, de consortiums ;

2. De mettre en place un système harmonisé de répartition des cargaisons ;

3. De garantir une part équitable du trafic aux armements nationaux tout en assurant la qualité de service à des coûts compétitifs.

Article 9 : Emploi des gens de mer

1. Les Etats membres conviennent d'asseoir, à travers la création de bourses régionales d'emploi des gens de mer, une coopération efficace en matière d'armement des navires entre les Etats africains ne disposant pas de main-d'oeuvre maritime formée en quantité suffisante et ceux qui possèdent une main-d'oeuvre qualifiée en excédent par rapport à leurs besoins nationaux ;

2. A cet égard, ils conviennent de respecter la réglementation maritime internationale en matière de transport maritime, de formation et de qualification de gens de mer.

Article 10 : Transport multimodal

Les Etats membres conviennent de promouvoir la mise en place d'entreprises conjointes de transport multimodal dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le Transport multimodal international des marchandises en vue de permettre aux compagnies maritimes africaines de mettre en œuvre des systèmes modernes de transport de bout en bout, d'améliorer leurs prestations maritimes et d'accroître leurs possibilités de financement de flottes modernes et performantes.

Article 11 : Cabotage maritime

Les Etats membres s'engagent à promouvoir le cabotage maritime au niveau sous-régional, régional et continental.

Article 12 : Services Auxiliaires des Transports Maritimes

Les Etats-membres s'engagent à organiser l'activité des services auxiliaires des transports maritimes en vue d'assurer une plus grande compétitivité et une meilleure qualité de leurs prestations au profit de leurs économies.

Article 13 : Cadre juridique

Les Etats membres conviennent d'oeuvrer à la mise en place d'un cadre législatif et réglementaire harmonisé capable d'assurer la promotion et de garantir la stabilité des entreprises conjointes de transports maritimes, notamment des entreprises de transport multimodal.

Article 14 : Suivi, évaluation et financement des flottes marchandes

Dans le cadre de la mise en oeuvre d'actions de suivi, d'évaluation et de recherche de financement de leurs marchandes, les Etats membres, conviennent de :

1. Conduire , périodiquement, une étude sur la situation des compagnies maritimes africaines et de prendre, au vu des résultats de cette étude, les décisions les plus appropriées ;

2. Faire appel aux organismes africains de financement et aux organisations financières internationales, afin qu'ils soutiennent les Etats africains dans leur politique d'acquisition et d'exploitation de navire ainsi que des équipements annexes ;

3. Promouvoir la création de fonds régionaux de développement des services de transport maritime et une exploitation plus rationnelle des possibilités existantes au niveau de la Banque Africaine de Développement et des banques de développement sous-régionales et régionales.

Article 15 : Soutien au développement des transports maritimes

En vue d'assurer le soutien indispensable au développement des transports maritimes en Afrique, les Etats membres s'engagent notamment à :

1. Promouvoir la coopération dans le domaine de la réparation navale par :

a) la coordination de leurs besoins en matière de réparation navale et l'adoption de Conventions internationales au niveau de chaque région, en vue de favoriser le recours aux chantiers navals africains, là où il est possible, et d'accroître leur pouvoir de négociation vis-à-vis des chantiers navals des pays non-africains dans le but de réaliser d'importantes économies d'échelle ;

b) la création de pools sous-régionaux et régionaux de fabrication, de réparation et de remise en état des conteneurs ;

c) la détermination en Afrique de chantiers navals principaux capables d'assurer la réparation des navires africains et la création, s'il y a lieu, d'installations nouvelles et plus performantes.

2. Mettre en place, réactiver des Centres de recherche, de formation et d'information.

A cet égard, les Etats membres conviennent de :

a) créer des centres d'échange d'informations en vue d'améliorer la diffusion des informations, de promouvoir les échanges d'informations entre opérateurs et d'encourager l'instauration, en Afrique, de systèmes d'échange de données électroniques ;

b) encourager l'utilisation de tels systèmes d'échange de données électroniques aux fins de diffusion parmi les Etats africains des informations sur le contrôle à quai des navires ;

c) créer ou de renforcer le fonctionnement des centres nationaux, sous-régionaux et régionaux de recherche et de développement maritimes, avec Le concours des opérateurs maritimes (ou d'associations d'opérateurs) et l'assistance technique et financière des organisations inter-gouvernementales et internationales ;

d) promouvoir une approche sous-régionale et régionale de la formation maritime à travers l'adaptation et la coordination des programmes, l'échange d'enseignants et de stagiaires ainsi que de matériels didactiques ;

e) promouvoir l'utilisation et le renforcement des institutions sous-régionales ou régionales de formation maritime existantes.

CHAPITRE V

COOPERATION EN MATIERE D'ASSISTANCE AUX CHARGEURS

Article 16 : Assistance directe aux chargeurs

Les Etats membres conviennent d'encourager, là où elles n'existent pas encore, la création d'organisations de chargeurs, et à intensifier l'assistance directe aux chargeurs dans les opérations de transport liées à leurs activités d'exportation et d'importation.

Article 17 : Maîtrise de la Gestion et groupage du fret

Les Etats membres conviennent de favoriser la maîtrise de la gestion et le groupage du fret maritime aux niveaux national, sous-régional et régional en vue, d'aider les chargeurs à obtenir des prestations maritimes moins onéreuses et plus adaptées à leurs besoins.

Article 18 : Facilitation du trafic maritime

Les Etats membres doivent encourager la création, aux niveaux national, sous-régional et régional de

comités de facilitation, d'harmonisation et de simplification des procédures administratives et douanières.

CHAPITRE VI

DEVELOPPEMENT ET GESTION DES PORTS

Article 19 : Rationalisation des prestations et maîtrise des coûts portuaires

Les Etats membres conviennent de coopérer dans le sens de la rationalisation des prestations de leurs ports, en vue de réaliser des économies d'échelle au niveau des services fournis. Ils conviennent à cet effet d'encourager :

1. Toutes actions visant à faciliter l'acquisition de matériels et d'équipements portuaires modernes ;
2. La promotion, au plan sous-régional ou régional, d'une programmation concertée des dragages portuaires, en vue de faciliter la négociation des contrats de dragage et d'en alléger les coûts.

Article 20 : Amélioration de la gestion et de l'exploitation portuaire

Dans le souci d'améliorer la compétitivité du système portuaire africain, les Etats membres conviennent :

1. De doter les ports africains d'une large autonomie de gestion en vue d'accroître leur efficacité ;
2. D'encourager :
 - a) la mise en oeuvre d'un système harmonisé de tarification et de statistiques portuaires ;
 - b) la publication périodique d'une étude sur la situation des ports et rades d'Afrique ;
 - c) la publication d'études développement portuaire à moyen et long terme ;
- c) l'élaboration de plans stratégiques.

CHAPITRE VII

COOPERATION DANS LE DOMAINE DE LA LEGISLATION MARITIME

Article 21 : Amélioration et harmonisation des législations

Les Etats membres s'engagent à :

1. Adopter, et s'il y a lieu à mettre à jour leurs législations maritimes nationales existantes en vue de les rendre plus aptes à promouvoir les activités maritimes et portuaires nationales ;
2. Examiner, en vue de les réviser et de les harmoniser, s'il y a lieu, leurs législations maritimes et portuaires aux fins de les rendre compatibles entre elles et conformes aux conventions maritimes inter-

nationales pertinentes en vigueur dans le domaine des transports connexes ;

3. Faire établir périodiquement par le Secrétariat Général de l'Organisation de l'Unité Africaine une liste indicative de conventions maritimes internationales pertinentes à ratifier par chacun d'entre eux, pour ceux des Etats qui n'en seraient pas encore parties contractantes.

Article 22 : Accords de coopération

Les Etats membres conviennent de conclure des accords de coopération entre eux en matière de navigation maritime et de ports, sur la base des principes contenus dans la présente charte.

CHAPITRE VIII

COOPERATION ENTRE ETATS SANS LITTORAL ET ETATS DE TRANSIT

Article 23 : Commerce de Transit des Etats sans Littoral

Les Etats membres de transit s'engagent à accorder des facilités et avantages aux Etats membres sans littoral en matière d'utilisation des infrastructures et des équipements portuaires et à appliquer aux marchandises en transit, des mesures administratives fiscales et douanières non-discriminatoires conformément aux principes contenues dans la présente Charte.

Article 24 : Coordination des politiques et des actions

Les Etats membres de transit et les Etats membres sans littoral conviennent de coordonner leurs politiques d'acquisition et de mise en oeuvre des moyens de transports terrestres (routes et fer) fluviaux, aériens, maritimes et portuaires. Il conviennent, par ailleurs, de coordonner les actions et les instruments de mise en oeuvre de leurs politiques maritimes nationales en matière, notamment, de groupage, de mise en pool et de répartition des cargaisons, d'exploitation des moyens navals, ainsi que de consignation, de manutention et de transit.

Article 25 : Accords et conventions internationaux sur le transit

Les Etats membres sont invités à conclure, s'il y a lieu, des accords bilatéraux ou multilatéraux de transit et à appliquer, de façon concertée, les Conventions sous-régionales, régionales et internationales pertinentes en vigueur, singulièrement celles relatives au transit.

Article 26 : Exceptions et sauvegarde

Sous réserve des dispositions ci-dessus, la présente Charte devra être appliquée conformément à l'article 35 du Traité instituant la Communauté Economique Africaine.

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS FINALES

Article 27 : Signature et ratification

1. La présente Charte est ouverte à la signature des Etats membres au Secrétariat Général de l'Organisation de l'Unité Africaine ;

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent conformément aux procédures constitutionnelles respectives des Etats membres et par le dépôt des instruments correspondants en bonne et due forme auprès du Secrétaire Général de l'organisation de l'Unité Africaine ;

3. Tous instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposés après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Charte à l'égard des Etats contractants ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits Etats, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

Article 28 : Entrée en Vigueur

1. La présente Charte entrera en vigueur de façon provisoire trente jours après sa signature par au moins vingt Etats membres de l'Organisation de l'Unité Africaine ;

2. Elle entrera en vigueur de façon définitive trente jours après la réception par le Secrétariat Général de l'Organisation de l'Unité Africaine des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation des deux tiers des Etats membres de l'organisation de l'Unité Africaine.

Article 29 : Amendement et Révision

1. Tout Etat membre peut présenter des propositions d'amendement ou de révision de la présente Charte ;

2. Les propositions d'amendement ou de révision sont adressées aux Etats membres trente jours au plus tard après leur réception au siège de l'Organisation de l'Unité Africaine. Le conseil des ministres de l'Organisation de l'Unité Africaine n'est saisi des propositions d'amendement ou de révision que lorsque tous les Etats membres en ont reçu notification et après un délai d'un an ;

3. Les amendements sont adoptés par la conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Organisation de l'Unité Africaine par consensus ou, à défaut, à la majorité des deux tiers et soumis à la ratification des Etats membres conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives.

Article 30 : Entrée en vigueur des amendements

1. Les amendements entrent en vigueur trente jours après le dépôt des instruments de ratification des

deux tiers des Etats membres auprès du Secrétaire Général de l'Organisation de l'Unité Africaine ;

2. Sans préjudice de l'article 27 paragraphe 3, tout Etat qui devient Partie à la Charte, après l'entrée en vigueur d'un amendement, est considéré comme Partie à la Charte non amendée au regard de tout Etat Partie qui n'est pas lié par cet amendement.

Article 31 : dénonciation

Un Etat membre peut dénoncer la présente Charte, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire Général l'Organisation de l'Unité Africaine, et indiquer les motifs de la dénonciation. La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification, à moins qu'elle ne prévoit une date ultérieure.

Article 32 : Règlement des différends

Les Etats membres s'engagent à régler leurs différends pouvant naître de l'interprétation, ou de l'application des disposition de la présente Charte conformément à l'article 87 du Traité instituant la Communauté Economique Africaine.

Article 33 : Dépositaire

1. La présente Charte, rédigée en quatre textes originaux en langues anglaise, arabe, française et portugaise, les quatre textes faisant également foi, sera déposée auprès du Secrétaire Général de l'Organisation de l'Unité Africaine qui en communiquera copie certifiée conforme à chacun des Etats signataires ;

2. Le Secrétaire Général de l'organisation de l'Unité Africaine notifie aux Etats Signataires ou aux Etats Parties les dates de dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion et fait enregistrer la présente Charte, dès son entrée en vigueur, auprès du Secrétaire Général des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Charte dans les quatre langues officielles de l'Organisation de l'Unité Africaine, tous les quatre textes faisant également foi, en un seul exemplaire original.

Fait à, le

B- TEXTES PARTICULIERS**MINISTERE DES MINES ET DE LA GEOLOGIE**

AUTORISATION

Arrêté n° 16039 du 22 octobre 2013. La société Qatar Mining domiciliée : P.O. Box : 20405, Doha ; Qatar est autorisée à procéder à des prospections minières valables pour les sels de potasse dans la zone de Kanga du département du Kouilou.

La superficie de la zone à prospector, réputée égale 429 km², est définie par les limites géographiques suivantes :

Sommets	Longitude	Latitude
A	11° 34' 02" E	4° 21' 02" S
B	11° 48' 01" E	4° 19' 58" S
C	11° 51' 43" E	4° 31' 33" S
D	11° 47' 15" E	4° 33' 49" S

Frontière : Océan Atlantique

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2007-274 du 21 mai 2007 fixant les conditions de prospection, de recherche et d'exploitation des substances minérales et celles d'exercice de la surveillance administrative, la société Qatar Mining est tenue d'associer aux travaux de prospection les cadres et techniciens de la direction générale de la géologie.

Les échantillons prélevés au cours des travaux et destinés à des analyses ou tests à l'extérieur du territoire congolais doivent faire l'objet d'un certificat d'origine délivré par le directeur général de la géologie.

La société Qatar Mining fera parvenir les rapports des travaux, chaque fin de trimestre, à la direction générale de la géologie.

Conformément aux dispositions des articles 149 et 151 de la loi n° 4 2005 du 11 avril 2005 portant code minier, la société Qatar Mining bénéficie de l'exonération de tous les droits et taxes à l'importation et de toutes taxes intérieures sur les matériels et matériaux nécessaires à l'exécution des travaux de prospection minière.

Cependant, la société Qatar Mining s'acquittera d'une redevance superficielle, conformément aux textes en vigueur.

Conformément aux articles 91 et 92 de la loi n° 4-2005 du 11 avril 2005 portant code minier, l'autorisation de prospection visée par le présent arrêté pourra faire l'objet d'une suspension ou d'un retrait en cas de non exécution ou d'arrêt des travaux pendant trois mois consécutifs, sans raison valable.

La durée de validité de la présente autorisation de prospection est de douze mois, renouvelable dans les conditions prévues par le code minier.

Le directeur général de la géologie est chargé de veiller à l'application des présentes dispositions.

Autorisation de prospection "**Kanga**" pour les sels de potasse du département du Kouilou attribué à la société Qatar Mining



Arrêté n° 16040 du 22 octobre 2013. La société d'Exploitation Minière Yuan Dong domiciliée : 91 avenue de l'Indépendance centre-ville, Brazzaville, Tel : 069598208, République du Congo, est autorisée à procéder à des prospections minières valables pour l'or dans la zone d'Etiouk-Mayé du département de la Sangha.

La superficie de la zone à prospector, réputée égale à 242 km², est définie par les limites géographiques suivantes :

Sommets	Longitude	Latitude
A	13° 08' 15" E	1° 41' 47" N
B	13° 31' 51" E	1° 41' 47" N
C	13° 31' 51" E	1° 44' 57" N
D	13° 10' 30" E	1° 44' 57" N

Frontière : Congo Gabon

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2007-274 du 21 mai 2007 fixant les conditions de prospection, de recherche et d'exploitation des substances minérales et celles d'exercice de la surveillance administrative, la société d'Exploitation Minière Yuan Dong est tenue d'associer aux travaux de prospection les cadres et techniciens de la direction générale de la géologie.

Les échantillons prélevés au cours des travaux et destinés à des analyses ou tests à l'extérieur du territoire congolais doivent faire l'objet d'un certificat d'origine délivré par le directeur général de la géologie.

La société d'Exploitation Minière Yuan Dong fera parvenir les rapports des travaux, chaque fin de trimestre, à la direction générale de la géologie.

Conformément aux dispositions des articles 149 et 151 de la loi n° 4-2005 du 11 avril 2005 portant code minier, la société d'Exploitation Minière Yuan Dong bénéficie de l'exonération de tous les droits et taxes à l'importation et de toutes taxes intérieures sur les matériels et matériaux nécessaires à l'exécution des travaux de prospection minière.

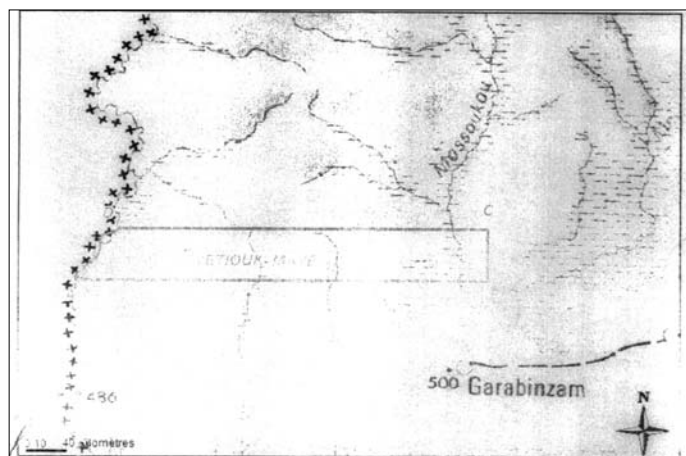
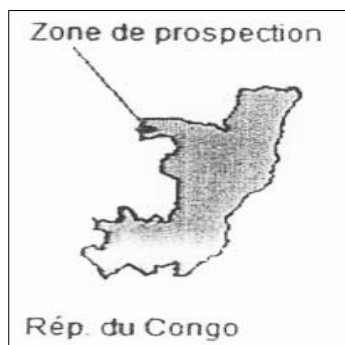
Cependant, la société d'Exploitation Minière Yuan Dong s'acquittera d'une redevance superficière, conformément aux textes en vigueur.

Conformément aux articles 91 et 92 de la loi n° 4-2005 du 11 avril 2005 portant code minier, l'autorisation de prospection visée par le présent arrêt pourra faire l'objet d'une suspension ou d'un retrait en cas de non exécution ou d'arrêt des travaux pendant trois mois consécutifs, sans raison valable.

La durée de validité de la présente autorisation de prospection est de douze mois, renouvelable dans les conditions prévues par le code minier.

Le directeur général de la géologie est chargé de veiller à l'application des présentes dispositions.

Autorisation de prospection "**Etiouk Maye**" pour l'or du département de la Sangha attribué à la société d'exploitation minière Yuan Dong



MINISTERE DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DE LA REFORME DE L'ETAT

NOMINATION

Arrêté n° 15919 du 18 octobre 2013. Est approuvé, le contrat de travail, ci-annexé, conclu entre M. **MILANDOU (Alain)** et le ministère de la fonction publique et de la réforme de l'Etat.

Arrêté n° 15920 du 18 octobre 2013. Est approuvé, le contrat de travail, ci-annexé, conclu entre Mme **MABOUNDA née NGOKO (Germaine)** et le ministère de la fonction publique et de la réforme de l'Etat.

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE

NOMINATION

Arrêté n° 15843 du 17 octobre 2013. Le colonel **OKEMBA (André)** est nommé chef de division de l'organisation à la direction de l'organisation et des ressources humaines de l'état-major général des forces armées congolaises.

L'intéressé percevra à ce titre les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions par l'intéressé.

Arrêté n° 15844 du 17 octobre 2013. Le capitaine **NGUEKO (Simplice)** est nommé chef de cabinet adjoint du général de brigade **NIANGA NGATSE MBOUALA**.

L'intéressé percevra à ce titre les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions par l'intéressé.

Arrêté n° 15845 du 17 octobre 2013. Le lieutenant **NGOLE (Roch Aristide)** est nommé chef de cabinet adjoint du contre-amiral **ONGOBO (Fulgort)**.

L'intéressé percevra à ce titre les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions par l'intéressé.

Arrêté n° 15846 du 17 octobre 2013. Le capitaine **OKOMBI-OBONGHAT (Marie Abel)** est nommé chef de division matériel à la direction de la logistique de l'académie militaire Marien NGOUABI.

L'intéressé percevra à ce titre les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions par l'intéressé.

Arrêté n° 16012 du 21 octobre 2013. Le lieutenant **NYANGA-NGATSE** est nommé aide de camp du général de brigade **NIANGA NGATSE MBOUALA**.

L'intéressé percevra à ce titre les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions par l'intéressé.

PARTIE NON OFFICIELLE

- ANNONCES -

ASSOCIATIONS

Création

Département de Brazzaville

Année 2013

Récépissé n° 012 du 22 janvier 2013. Déclaration au ministère de l'intérieur et de la décentralisation de l'association dénommée : "**MINISTERE DU TEMPS DES APÔTRES**". En sigle "**M.T.A.**" Association à caractère culturel. *Objet* : gagner les âmes pour le Seigneur Jésus Christ et implanter les églises sur toute l'étendue du territoire national ; créer les instituts bibliques pour la formation théologique, pastorale et animer des séminaires au profit de l'élite chrétienne ; encadrer les orphelins, les veuves, les jeunes sourds, les aveugles et les déshérités. *Siège social* : n° 4, rue Omaha, Massengo-Djiri, Brazzaville. *Date de la déclaration* : 19 mai 2011.

Année 2012

Récépissé n° 517 du 18 décembre 2012. Déclaration au ministère de l'intérieur et de la décentralisation de l'association dénommée : "**EGLISE LA LUMIERE DE DIEU**", en sigle "**E.L.D.**". Association à caractère culturel. *Objet* : prêcher et enseigner l'évangile de Dieu ; contribuer à l'affermissement moral et spirituel des membres. *Siège social* : n° 1, rue Kalako, Massengo-Djiri, Brazzaville. *Date de la déclaration* : 9 juin 2012.

ERRATUM

Au Journal officiel n° 07 du jeudi 14 février 2008, page 373, colonne droite ;

Au lieu de :

Date de déclaration : 10 mars 2008

Lire :

Date de déclaration : 10 mars 2004

Le reste sans changement.

Au Journal officiel n° 41 du jeudi 10 octobre 2013, page 959, colonne gauche ;

Au lieu de :

Récépissé n° 399 du 8 août 2013

Lire :

Récépissé n° 339 du 8 août 2013

Le reste sans changement.

Imprimé dans les ateliers
de l'Imprimerie du Journal Officiel
B.P.: 2087 Brazzaville

