

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 juin 1972.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant la ratification du **Protocole** fait à Bruxelles le 23 février 1968, portant modification de la **Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924,***

Par M. Pierre-Christian TAITTINGER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Raymond Boïn, Louis Martin, Jean Péridier, Pierre de Chevigny, vice-présidents ; Jean de Lachomette, Pierre Giraud, Francis Palmero, Serge Boucheny, secrétaires ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Berthoin, Charles Bosson, Louis Brives, Maurice Carrier, Léon Chambaretaud, Jean Colin, Roger Deblock, Emile Didier, Jacques Duclos, Baptiste Dufeu, Robert Gravier, Raymond Guyot, Louis Jung, Michel Kauffmann, Emmanuel Lartigue, Jean Legaret, Marcel Lemaire, Jean Lhospied, Georges Lombard, Ladislav du Luart, Michel Maurice-Bokanowski, Gaston Monnerville, André Morice, Dominique Pado, Henri Parisot, Maurice Pic, Roger Poudonson, Georges Repiquet, Abel Sempé, Edouard Soldani, Pierre-Christian Taittinger, Jacques Vassor, Emile Vivier, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2368, 2403 et in-8° 607.

Sénat : 269 (1971-1972).

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui est soumis à notre examen tend à autoriser la ratification du Protocole, fait à Bruxelles le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924. Ce texte a été adopté, en première lecture, par l'Assemblée Nationale au cours de sa séance du 13 juin dernier.

Avant d'examiner les différents points de ce projet, il apparaît utile de rappeler dans un court préambule la définition et la fonction du connaissement.

Dans son *Traité général de droit maritime*, M. R. Rodière, professeur de droit maritime à la faculté de droit de Paris, précise que le connaissement est l'écrit qui constate la réception à bord d'un navire d'une certaine marchandise qu'il décrit. Le capitaine qui le signe « reconnaît » qu'il a reçu cette marchandise à son bord, d'où le mot. L'importance du connaissement est considérable en matière de transport, capitale en matière de crédit documentaire, moins grande en matière d'affrètement. Dans le transport maritime, le connaissement tient plusieurs rôles. Il peut, en premier lieu, servir de preuve au fait matériel (ou juridique) que représente l'embarquement de la marchandise. C'est sa fonction première, celle qui l'a fait naître.

Deuxièmement, il peut servir à faire la preuve du contrat dont cette mise à bord est le premier acte d'exécution. Il suffira d'insérer certaines mentions dans le titre pour qu'il puisse faire preuve des engagements du capitaine qui le délivre et, s'il l'exhibe, des engagements correspondants de celui qui l'a reçu.

En troisième lieu, le connaissement peut servir de titre pour la réception de la marchandise à la fin du voyage. Ici sa fonction peut être plus ou moins subtile ; tantôt, il servira simplement de pièce de justification pour prouver, de la part de celui qui le détient, son droit à réclamer la marchandise ; tantôt, il remplira cette fonction, mais accessoirement et avec effet second, parce qu'il sera considéré comme représentant la marchandise ; détenir le connaissement, c'est alors posséder la marchandise. La tradition

a ainsi doté le connaissement dans notre droit d'un rôle particulier et lui a donné une fonction juridique complexe, ce qui explique à la fois son importance pratique et la place qu'il occupe dans l'histoire des transports maritimes.

Historique.

Quelque nom qu'on lui donnât, le connaissement ne pouvait guère apparaître avant le xiv^e siècle et ce titre ne pouvait guère remplir ses fonctions complètes avant le xviii^e siècle.

Reçu délivré par le capitaine au chargeur, le connaissement suppose en effet des conditions qui ne se trouvent pas réunies au Moyen Age. Non seulement la taille des navires est telle qu'ils n'emportent guère que la cargaison d'un seul marchand, mais surtout l'usage est alors que les marchands voyagent avec leurs marchandises. Ils ne se dessaisissent donc pas de leurs affaires et l'idée même d'un reçu que leur aurait délivré le capitaine ou le patron de la nef ne pouvait pas se faire jour.

Lorsque la création de comptoirs outre-mer, ou l'établissement de relations suivies avec des correspondants étrangers, permit aux marchands de ne plus accompagner leurs marchandises, l'usage s'établit, pour la commodité de tous et pour faire foi entre les uns et les autres des opérations accomplies, de tenir registre des chargements faits sur le navire ; ce registre était tenu non par le capitaine, mais par un écrivain, aux écritures duquel on attachait d'autant plus foi que de sévères sanctions pénales menaçaient les fraudeurs. Quand les écrivains commencèrent, à la demande des expéditeurs, à délivrer des extraits de leurs registres, on vit apparaître des titres volants qui sont les ancêtres lointains de nos connaissements.

On s'en rapproche encore lorsque, à peu près dans le même temps, on voit le capitaine délivrer des sortes de reçus des marchandises qu'il a chargées. Des documents l'attestent dès le xiii^e siècle. Le développement des assurances sur facultés à partir du xv^e siècle devait rendre nécessaire la détention de pièces attestant les chargements faits par les assurés.

Cependant ces reçus restaient entre les mains des expéditeurs qui informaient leurs destinataires par des lettres de voiture, semblables à celles de la pratique terrestre. Mais cette dualité de

documents (reçu du capitaine et lettre de voiture) était source de fraudes. On n'eut plus à les redouter lorsqu'on fusionna les deux documents : lettre d'avis au destinataire et extraits des registres de l'écrivain (ou reçu délivré par le capitaine).

Le reçu du capitaine faisait preuve du chargement. A la rigueur, les extraits du registre de l'écrivain pouvaient être plus explicites et faire preuve des obligations des parties, mais c'était tout. En vérité, à une époque où le commerce était peu frénétique, cela suffisait. On éprouvait d'autant moins le besoin de doter le destinataire d'un titre plus démonstratif qu'il ne se présentait pas comme ayant un droit autonome ; il agissait comme mandataire de l'expéditeur ou comme cessionnaire de ses droits contre le capitaine. On était loin de notre actuelle association du destinataire au contrat de transport et de l'idée d'un droit direct qui pût en dériver pour lui.

La fonction relativement modeste des polices, extraits ou reçus, n'empêchait pas ces documents d'être très importants. Il est notable que les contrats types apparaissent assez tôt. On signale ainsi l'utilisation de formulaires hollandais sur les relations polono-italiennes en 1590, ou de formulaires espagnols, fortement mâtinés de portugais et l'on peut voir dans ces documents des formules que des générations d'armateurs se transmettront jusqu'à nos jours.

Le connaissement, ou ce qui en tenait lieu, devait franchir une dernière étape pour remplir les fonctions complexes du monde moderne. Il devait donner à son porteur une sécurité qui ne dépendît même plus du rapport fondamental « transporteur chargeur ». Il devait, d'autre part, donner à son porteur la possession des marchandises, aussi bien que si la tradition matérielle lui en eût été faite. Les témoignages du franchissement de cette nouvelle étape ne concordent pas chronologiquement d'un pays à l'autre. L'Italie et les Pays-Bas ont sans doute devancé la France. Des décisions de la Rote de Gênes témoignent que le connaissement remplit cette fonction de représentativité dès la fin du xvii^e siècle, alors qu'en France la discussion durera au moins pendant tout le xviii^e siècle. En 1783 encore, Emerigon deniera au connaissement cette vertu et expliquera que, selon les usages de Marseille, le porteur de la police ne peut faire état que d'une tradition fictive jusqu'au jour où il reçoit en fait la marchandise. Mais, dix ans plus tôt, Valin avait soutenu une thèse plus moderne. Comme conclut Pavone La Rosa, ce n'est donc guère qu'après le Code de commerce de 1807 que l'unanimité se fait pour reconnaître l'équivalence entre la détention de

la police et la possession de la marchandise. Quant à donner au connaissement la valeur d'un titre autonome et à son porteur un droit abstrait de sa cause fondamentale, il faudra attendre plus longtemps encore.

En 1893, le Gouvernement américain promulgue le Harter Act destiné à protéger ses propres chargeurs et à obtenir des armateurs, jusqu'à cette date tout puissants, des mesures protectrices contre les clauses de non responsabilité ou de limitation excessive de responsabilité que ces derniers imposaient. L'action des chargeurs maritimes aboutissait à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, qui fixait les règles internationales régissant les contrats de transport maritime et unifiait certaines règles en matière de connaissement. Ainsi, étaient reprises, en leur donnant la consécration des Etats, les règles de La Haye, arrêtées au cours d'une conférence tenue en 1921 sous les auspices de l'Association de droit international.

La Convention de Bruxelles prescrivait notamment que le transporteur devait délivrer au chargeur un connaissement, après avoir reçu et pris en charge les marchandises, dissociant ainsi la délivrance du titre et le chargement effectif sur le navire ; une fois l'embarquement effectué, le chargeur pourrait demander la délivrance d'un connaissement embarqué, sauf à restituer alors le reçu qu'il avait déjà obtenu.

Ces dispositions, qui faisaient partie des règles essentielles de protection des chargeurs furent reprises par les lois inspirées de la Convention.

La loi française du 2 avril 1936 les reproduisit en termes semblables dans ses articles 2 (alinéas 1 et 5). La plupart des états maritimes ont, du reste, agi de façon analogue.

Lors de la réforme du droit privé maritime français, qui est intervenue de 1966 à 1968, des modifications au régime interne français ont été apportées par la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes.

La réforme de 1966 a repris les mêmes règles, en leur donnant une forme plus simple, parce que désormais l'évolution est achevée, qui assimile le connaissement reçu pour embarquement au connaissement embarqué ; les rédacteurs de la loi

nouvelle ont eu surtout le double souci de la clarté et du rapprochement étroit avec la Convention de Bruxelles du 25 août 1924. Ces règles se retrouvent également dans les législations modernes. Rares sont les codes nationaux qui ne précisent pas ces divers points.

Il est apparu nécessaire, par la suite, d'amender certaines clauses de la convention initiale. Une nouvelle conférence internationale s'est tenue à Bruxelles en mai 1967 et février 1968. Elle s'est traduite par l'adoption d'un Protocole portant modification de certaines dispositions de la Convention de 1924. Le Protocole, signé à Bruxelles le 23 février 1968, tend à modifier, d'une part, le domaine d'application de la Convention et, d'autre part, le montant des réparations et leur mode de calcul.

Sur le premier point, la Convention de 1924 ne prévoyait que le cas d'un connaissement émis dans un des Etats contractants.

Le Protocole de 1968 décide que la Convention s'applique à tous les connaissements relatifs à un transport de marchandises entre ports de deux Etats différents, pourvu que le connaissement soit émis dans un Etat contractant, que le transport ait lieu au départ d'un port d'un Etat contractant ou que le connaissement se réfère à la Convention, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur ou du destinataire. Il s'agit d'une notable extension du champ d'application de la Convention.

Sur le second point, le Protocole modifiant la Convention de Bruxelles s'efforce de réaliser une indemnisation plus juste des chargeurs en révisant le barème prévu en 1924, et totalement inadapté aux conditions actuelles, et au trafic par container.

Le montant des réparations avait été fixé par la Convention de 1924 à une somme ne dépassant pas 100 livres sterling par colis (ou l'équivalent en une autre monnaie). Il avait été entendu à l'époque qu'il s'agissait de livres-or. Le décret n° 67-268 du 23 mars 1967 avait fixé cette valeur à 2.000 F par colis ou unité. Le taux a paru insuffisant et inapte à l'utilisation des containers. Aussi le Protocole de 1968 a-t-il substitué à la livre-or la définition des francs Poincaré (65,5 milligrammes d'or à 900 millièmes d'or fin). Un système alternatif a été adopté. Le plafond de la réparation est

fixé à 10.000 F Poincaré par colis ou 30 F Poincaré par kilogramme ; la limite la plus élevée étant applicable. La valeur de la marchandise est alors déterminée au lieu et au jour du déchargement.

Au 1^{er} décembre 1970, le Protocole avait été signé par vingt-deux Etats, dont la France (le 4 décembre 1968), mais il convient de remarquer qu'aucun Etat, à ce jour, ne l'a ratifié. Il est inutile de souligner les délais trop importants qui séparent encore les dates de signatures des décisions de ratifications. Mais de nombreux Etats européens viennent de manifester leur intention de procéder à cette ratification (notamment le Royaume-Uni, la Suède, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne). Il apparaît souhaitable que les chargeurs français, qui sont favorables aux nouvelles règles, et les armateurs qui les acceptent, puissent bénéficier, le moment venu, des dispositions du Protocole.

Le Protocole de Bruxelles constitue, en définitive, une étape technique dans la recherche d'une réforme d'ensemble du droit des connaissements qu'espère la C. N. U. C. E. D. (la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement), conformément aux vœux des pays en voie de développement. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a en effet créé un groupe de travail spécial chargé d'étudier cette réforme. La France a été le premier pays à reconnaître la nécessité d'une évolution.

Il est possible de constater, en conclusion, que le Protocole de 1968 apporte des améliorations notables à une situation juridique complexe, que les circonstances et le progrès entraînent dans une permanente évolution. Pour toutes ces raisons, votre Commission des Affaires étrangères et de la Défense vous demande d'adopter le projet de loi autorisant la ratification de ce Protocole.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée la ratification du Protocole fait à Bruxelles le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, et dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE

PROTOCOLE

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

Les Parties contractantes, considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, sont convenues des dispositions suivantes :

Article 1^{er}.

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

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

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

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

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

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

Article 2.

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

« a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissance, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10.000 F par colis ou unité ou 30 F par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3.

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

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

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

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

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

Article 4.

L'article 9 de la Convention sera supprimé et remplacé par la disposition suivante :

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

Article 5.

L'article 10 de la Convention sera supprimé et remplacé par la disposition suivante :

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

- a) Le connaissement est émis dans un Etat contractant, ou
- b) Le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant, ou
- c) Le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat,

quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents ».

Article 6.

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

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

Article 7.

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

Article 8.

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

Article 9.

1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 du présent Protocole.

Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

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

Article 10.

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

Article 11.

1. Le présent Protocole sera ratifié.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas Partie à la Convention emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 12.

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées des Nations Unies, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.
2. L'adhésion au présent Protocole emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 13.

1. Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de dix instruments de ratification ou d'adhésion, dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.
2. Pour chaque Etat ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après la date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe 1 du présent article, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 14.

1. Chacun des Etats contractants pourra dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.
2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.
3. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Article 15.

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

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

2. Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.

3. Tout Etat contractant qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe 1 du présent article, pourra, à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation ; elle vaudra également pour la Convention.

Article 16.

Les Parties contractantes peuvent mettre le présent Protocole en vigueur soit en lui donnant force de loi, soit en incorporant dans leur législation de la manière propre à celle-ci les règles adoptées aux termes du présent Protocole.

Article 17.

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de droit maritime, aux Etats qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats liés par la Convention :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 10, 11 et 12 ;

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

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article 15 ;

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

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 23 février 1968, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge, lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

Pour l'Algérie :

Pour la République fédérale
d'Allemagne :

R. VON UNGERN-STERN-
BERG.
D' ERNST GESSLER.

Pour l'Argentine :

D' CARLOS I. GARCIA
TERAN.

Pour l'Australie :

Pour l'Autriche :

Pour la Belgique :

ALBERT LILAR.

Pour la République populaire
de Bulgarie :

Pour le Cameroun :

F. OYONO.

26 avril 1968.

Pour le Canada :

H. J. DARLING.

Pour la République de Chine :

HIONG-FEI TCHEN.

Pour l'Etat de la Cité du
Vatican :

ROBERT DE SMET.

LIONEL TRICOT.

Pour la République démocra-
tique du Congo :

E. PAYTIYO.

B. KALONJI TSHIKALA.

- Pour la République de Corée : Pour le Nicaragua :
- Pour le Danemark : Pour le Nigeria :
- Pour l'Equateur : Pour la Norvège :
- Pour l'Espagne : Pour le Paraguay :
LUIS MARTINEZ MILTOS.
30 avril 1968.
- Pour les Etats-Unis d'Amérique :
EDWARD SCHMELTZER.
ALLAN I. MENDELSON.
- Pour les Pays-Bas :
- Pour la Finlande :
SIGURD VON NUMERS.
- Pour le Pérou :
- Pour la France :
ETIENNE DE CROUY-CHANEL.
4 décembre 1968.
- Pour la République des Philippines :
- Pour le Ghana :
- NESTOR JOVEN.
ROMEO MALIMBAN.
CONRADO DE CASTRO.
- Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
KENNETH DIPLOCK.
- Pour la République populaire de Pologne :
STANISLAW MATYSIK.
La République populaire de Pologne ne se considère pas liée par l'article 8 du présent Protocole.
- Pour la Grèce :
A. ARGYROPOULOS.
- Pour l'Inde :
- Pour l'Iran :
- Pour l'Irlande :
- Pour Israël :
- Pour l'Italie :
STANISLAO CANTONO DI CEVA.
- Pour le Portugal :
- Pour la République Arabe Unie :
- Pour le Japon :
- Pour la République d'Afrique du Sud :
- Pour le Liban :
- Pour la République malgache :
- Pour le Libéria :
HERBERT R. W. BREWER.
GEORGE E. HENRIES.
BURTON H. WHITE.
- Pour l'Italie :
TAGE GRÖNWALL.
- Pour le Maroc :
- Pour la Suisse :
W. MÜLLER.
- Pour la Mauritanie :
ALI BERE KONE.
- Pour la Thaïlande :
- Pour le Togo :
- Pour Monaco :
- Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
- Pour l'Uruguay :
CARLOS M. ROMERO UGARTECHE.
- Pour le Venezuela :
- Pour la Yougoslavie :