

---

# **Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance<sup>1</sup>**

Conclue à Bruxelles le 25 août 1924

---

## **Art. 1**

Dans la présente convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:

- a. «Transporteur» comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur;
- b. «Contrat de transport» s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement;
- c. «Marchandises» comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;
- d. «Navire» signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;
- e. «Transport de marchandises» couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

## **Art. 2**

Sous réserve des dispositions de l'art. 6, le transporteur, dans tous les contrats de transports des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à

1 Les mod. des prot. des 23 févr. 1968 et 21 déc. 1979 ont été insérés dans ce texte mais ne sont applicables que pour les Etats les ayant ratifiés. Voir en conséquence leur propre champ d'application.

l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

### **Art. 3**

#### **§ 1**

Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

- a. Mettre le navire en état de navigabilité;
- b. Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c. Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

#### **§ 2**

Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'art. 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

#### **§ 3**

Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses:

- a. Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;
- b. Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;
- c. L'état et le conditionnement apparent des marchandises. Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

#### **§ 4**

Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au

par. 3, let. a, b et c. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

### § 5

Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

### § 6

A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du par. 6<sup>bis</sup> le transporteur et le navire seront en tous 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.

En cas de perte ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

### § 6 bis

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.

## § 7

Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé «Embarqué» pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement «Embarqué». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'art. 3, par. 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé «Embarqué».

## § 8

Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

## Art. 4

### § 1

Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'art. 3, par. 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

### § 2

Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

- a. Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

- b. D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;
- c. Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- d. D'un «acte de Dieu»;
- e. De faits de guerre;
- f. Du fait d'ennemis publics;
- g. D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;
- h. D'une restriction de quarantaine;
- i. D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;
- j. De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- k. D'émeutes ou de troubles civils;
- l. D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- m. De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;
- n. D'une insuffisance d'emballage;
- o. D'une insuffisance ou imperfection de marques;
- p. De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- q. De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

### § 3

Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

### § 4

Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

§ 5<sup>6</sup>

- a)<sup>7</sup> 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 connaissement, le transporteur, comme la navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieur à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte 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)<sup>8</sup> L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La somme mentionnée à l'al. (a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par loi de la juridiction saisie de l'affaire.

La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie national d'un Etat 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 Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante:

6 Nouvelle teneur selon l'art. 2 du prot. du 23 fév. 1968.

7 Nouvelle teneur selon l'art. II 1 du prot. du 21 déc. 1979.

8 Nouvelle teneur selon l'art. II 2 du prot. du 21 déc. 1979,.

- (i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'al. (a) du par. 5 du présent article, 10 000 unités monétaires;
- (ii) en ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'al. (a) du par. 5 du présent article, 30 unités monétaires.

L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millième de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.

Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'al. (a) du par. 5 du présent article, que celle exprimée en unités de compte.

Les Etats communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire.

- 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'al. a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissance 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'al. 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 connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

## § 6

Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la

connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

#### **Art. 4<sup>bis</sup>**<sup>9</sup>

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 téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

#### **Art. 5**

<sup>1</sup> Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit insérée dans le connaissement délivré au chargeur.

<sup>2</sup> Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

#### **Art. 6**

<sup>1</sup> Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement

<sup>9</sup> Introduit par l'art. 3 du prot. du 23 fév. 1968.



des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

<sup>2</sup> Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

<sup>3</sup> Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

#### **Art. 7**

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

#### **Art. 8**

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

#### **Art. 9<sup>10</sup>**

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

#### **Art. 10<sup>11</sup>**

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

- a) le connaissance est émis dans un Etat contractant;
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant, ou

<sup>10</sup> Nouvelle teneur selon l'art. 4 du prot. du 23 fév. 1968.

<sup>11</sup> Nouvelle teneur selon l'art. 5 du prot. du 23 fév. 1968.

- 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.

### **Art. 11**

<sup>1</sup> A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la convention, le gouvernement belge entrera en rapport avec les gouvernements des hautes parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le ministre des affaires étrangères de Belgique.

<sup>2</sup> Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

<sup>3</sup> Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

### **Art. 12**

<sup>1</sup> Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la conférence internationale de Bruxelles.

<sup>2</sup> L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit gouvernement.

<sup>3</sup> Le gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

### **Art. 13**

Les hautes parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas soit à aucun des dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente convention séparément pour l'un ou plusieurs des dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

### **Art. 14**

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'art. 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'art. 11, al. 2, et à l'art. 12, al. 2, auront été reçues par le gouvernement belge.

### **Art. 15**

<sup>1</sup> S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

<sup>2</sup> La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au gouvernement belge.

### **Art. 16**

<sup>1</sup> Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention.

<sup>2</sup> Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

*(Suivent les signatures)*

## Protocole de signature

En procédant à la signature de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent Protocole qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes pourront donner effet à cette Convention soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation.<sup>12</sup>

Elles se réservent expressément le droit:

1. De préciser que dans les cas prévus par l'art. 4, al. 2 de c à p, le porteur du connaissance peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le par. a.
2. D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'art. 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa dudit article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

*(Suivent les signatures)*

<sup>12</sup> La Confédération suisse s'est réservé d'introduire dans sa législation nationale les règles adoptées par cette convention sous une forme appropriée à sa législation.

## Champ d'application le 16 mars 2012<sup>13</sup>

Etats parties	Ratification Adhésion (A) Déclaration de succession (S)		Entrée en vigueur	
Algérie	13 avril	1964 A	13 octobre	1964
Allemagne*	1 <sup>er</sup> juillet	1939	1 <sup>er</sup> janvier	1940
Antigua-et-Barbuda <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Argentine	19 avril	1961 A	19 octobre	1961
Australie				
Ile Norfolk*	4 juillet	1955 A	4 janvier	1956
Autorité palestinienne <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Bahamas <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Barbade <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Belgique*	2 juin	1930	2 juin	1931
Belize <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Bolivie	28 mai	1982 A	28 novembre	1982
Cameroun <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Chine				
Hong Kong	20 juin	1997	1 <sup>er</sup> juillet	1997
Macao	13 décembre	1999	20 décembre	1999
Chypre <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Congo (Kinshasa)	17 juillet	1967 A	17 janvier	1968
Croatie	30 juillet	1992 S	8 octobre	1991
Cuba*	25 juillet	1977 A	25 janvier	1978
Côte d'Ivoire*	15 décembre	1961 A	15 juin	1962
Dominique <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Equateur	23 mars	1977 A	23 septembre	1977
Espagne	2 juin	1930	2 juin	1931
Etats-Unis*	29 juin	1937	29 décembre	1937
Fidji	22 août	1972 S	10 octobre	1970
France*	4 janvier	1937	4 juillet	1937
Gambie <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Ghana <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Grenade <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Guinée-Bissau <sup>b</sup>	2 février	1952	2 août	1952
Guyana <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Hongrie	2 juin	1930	2 juin	1931
Iran	26 avril	1966 A	26 octobre	1966
Irlande*	30 janvier	1962 A	30 juillet	1962
Israël	5 septembre	1959 A	5 mars	1960
Jamaïque <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931

13

Une version du champ d'application mise à jour est publiée sur le site web du DFAE  
([www.dfae.admin.ch/traites](http://www.dfae.admin.ch/traites)).

Etats parties	Ratification		Entrée en vigueur	
	Adhésion (A)	Déclaration de succession (S)		
Kenya <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Kiribati <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Koweït*	25 juillet	1969 A	25 janvier	1970
Lettonie	4 avril	2002 A	4 octobre	2002
Lituanie	2 décembre	2003 A	2 juin	2004
Luxembourg	18 février	1991 A	18 mai	1991
Madagascar	13 juillet	1965 A	13 janvier	1966
Malaisie <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Maurice	24 août	1970 S	12 mars	1968
Mexique	20 mai	1994 A	20 août	1994
Monaco	15 mai	1931 A	15 novembre	1931
Mozambique <sup>b</sup>	2 février	1952	2 août	1952
Nauru	4 juillet	1955	4 janvier	1956
Nigéria <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Papouasie-Nouvelle-Guinée <sup>c</sup>	4 juillet	1955	4 janvier	1956
Pologne	26 octobre	1936	26 avril	1937
Portugal	24 décembre	1931 A	24 juin	1932
Territoires portugais d'outre-mer	2 février	1952 A	2 août	1952
Pérou	29 octobre	1964 A	29 avril	1965
Royaume-Uni				
Anguilla	2 décembre	1930	2 juin	1931
Ascension	3 novembre	1931	3 mai	1932
Sainte-Hélène	3 novembre	1931	3 mai	1932
Russie	29 avril	1999 A	29 juillet	1999
Saint-Kitts-et-Nevis <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Sainte-Lucie <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Salomon, Iles	17 septembre	1981 S	7 juillet	1978
Sao Tomé-et-Principe <sup>b</sup>	2 février	1952	2 août	1952
Serbie	17 avril	1959	17 octobre	1959
Seychelles <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Sierra Leone <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Singapour	18 juin	1974 S	9 août	1965
Slovénie	15 mai	1996 S	25 juin	1991
Somalie <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Sri Lanka <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931
Suisse*	28 mai	1954 A	28 novembre	1954
Syrie	1 <sup>er</sup> août	1974 A	1 <sup>er</sup> février	1975
Sénégal	14 février	1978 A	14 août	1978
Timor-Leste <sup>b</sup>	2 février	1952	2 août	1952
Tonga	13 juin	1978 S	4 juin	1970
Trinité-et-Tobago <sup>a</sup>	2 décembre	1930	2 juin	1931

---

Etats parties	Ratification		Entrée en vigueur	
	Adhésion (A)	Déclaration de succession (S)		
Turquie	4 juillet	1955 A	4 janvier	1956
Tuvalu <sup>a</sup>	2 décembre	1931	2 juin	1931

---

\* Réserves et déclarations.

Les réserves et déclarations, à l'exception de celles de la Suisse, ne sont pas publiées au RO. Les textes en français et en anglais pourront être consultés à l'adresse du site Internet du Gouvernement belge: <http://diplomatie.belgium.be/fr/traites/> ou obtenus à la Direction du droit international public (DDIP), Section des traités internationaux, 3003 Berne.

<sup>a</sup> Adhésion ou ratification effectuée par la Grande-Bretagne.

<sup>b</sup> Adhésion ou ratification effectuée par le Portugal.

<sup>c</sup> Adhésion ou ratification effectuée par l'Australie.

---

