

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

Conclue à Bruxelles le 25 août 1924

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 17 mars 1954<sup>2</sup>

Instrument d'adhésion déposé par la Suisse le 28 mai 1954

Entrée en vigueur pour la Suisse le 28 novembre 1954

(Etat le 7 mars 2006)

---

### **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'affrèteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur;
- b. «Contrat de transport» s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissance 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 connaissance;
- 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 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.

RO 1954 776; FF 1953 III 781

<sup>1</sup> Voir aussi les prot. du 23 fév. 1968 (RS 0.747.354.111) et du 21 déc. 1979 (RS 0.747.354.112).

<sup>2</sup> Ch. 2 de l'AF du 17 mars 1954 (RO 1954 767)

**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.

**§ 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 indemnifiera 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.

En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

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.

## § 7

Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissance que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissance 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 connaissance «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 connaissance 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

Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissance.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissance constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

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 déclaration fausse 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. 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 des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement 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>1</sup> Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or.

<sup>2</sup> Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention.

<sup>3</sup> Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

#### **Art. 10**

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des Etats contractants.

#### **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>3</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>3</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 18 octobre 2005**

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
Argentine	19 avril	1961 A	19 octobre	1961
Australie				
Ile Norfolk*	4 juillet	1955 A	4 janvier	1956
Nauru*	4 juillet	1955 A	4 janvier	1956
Papouasie-Nouvelle-Guinée*	4 juillet	1955 A	4 janvier	1956
Belgique*	2 juin	1930	2 juin	1931
Bolivie	28 mai	1982 A	28 novembre	1982
Chine				
Hong Kong	20 juin	1997	1 <sup>er</sup> juillet	1997
Macao	13 décembre	1999	20 décembre	1999
Congo (Kinshasa)	17 juillet	1967 A	17 janvier	1968
Côte d'Ivoire*	15 décembre	1961 A	15 juin	1962
Croatie	30 juillet	1992 S	8 octobre	1991
Cuba*	25 juillet	1977 A	25 janvier	1978
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
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
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
Maurice	24 août	1970 S	12 mars	1968
Mexique	20 mai	1994 A	20 août	1994
Monaco	15 mai	1931 A	15 novembre	1931
Paraguay	22 novembre	1967 A	22 mai	1968
Pérou	29 octobre	1964 A	29 avril	1965
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
Royaume-Uni				
Antigua-et-Barbuda	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Bahamas	2 décembre	1930 A	2 juin	1931

Etats parties	Ratification		Entrée en vigueur	
	Adhésion (A)	Déclaration de succession (S)		
Barbade	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Cameroun	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Ceylan	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Chypre	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Côte de l'Or	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Dominique	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Etats malais fédérés et non fédérés	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Etats malais (Kedah, Kelantan, Trengganu et Perlis)	11 février	1957 A	11 août	1957
Gambie	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Grenade	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Guyane britannique	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Honduras britannique	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Iles Gilbert et Ellice (Tuvalu)	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Jamaïque	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Kenya	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Nigéria	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Palestine	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Sabah (Bornéo-Septentrional)	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Saint-Christophe-et-Nevis (Saint-Kitts et Nevis)	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Sainte-Hélène (avec Ascension)	3 novembre	1931 A	3 mai	1932
Sainte-Lucie	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Sarawak	3 novembre	1931 A	3 mai	1932
Seychelles	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Sierra Leone	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Somalie	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Straits Settlements	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Tanganyika	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Trinité-et-Tobago	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Zanzibar	2 décembre	1930 A	2 juin	1931
Russie	29 avril	1999 A	29 juillet	1999
Salomon, Iles	17 septembre	1981 S	7 juillet	1978
Sénégal	14 février	1978 A	14 août	1978
Serbie et Monténégro	17 avril	1959	17 octobre	1959
Singapour	18 juin	1974 S	9 août	1965
Slovénie	15 mai	1996 S	25 juin	1991
Suisse*	28 mai	1954 A	28 novembre	1954
Syrie	1 <sup>er</sup> août	1974 A	1 <sup>er</sup> février	1975
Tonga	13 juin	1978 S	4 juin	1970
Turquie	4 juillet	1955 A	4 janvier	1956

\* Réserves et déclarations, voir ci-après.

## **Réserves et déclarations**

### **Allemagne**

La convention a été remise en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1953 entre la République fédérale d'Allemagne, d'une part, et les Puissances alliées, d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne et de la Roumanie. Elle est également applicable, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1953, au Land de Berlin.

### **Ile Norfolk, Nauru, Papouasie-Nouvelle Guinée**

a. Le Commonwealth d'Australie se réserve le droit d'exclure l'application de la législation adoptée pour donner effet à la convention au transport de marchandises par mer, qui n'est pas un transport fait au cours d'opérations commerciales avec d'autres pays ou entre les Etats d'Australie.

b. Le Commonwealth d'Australie se réserve le droit d'appliquer, en ce qui concerne le cabotage national, l'article 6 de la convention à toutes les catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa de cet article.

### **Belgique**

Lors du dépôt de l'instrument de ratification, la Belgique a déclaré, conformément à l'art. 13 de la convention, que la ratification ne vaut que pour la Belgique, à l'exclusion du Congo belge et du Ruanda-Urundi, territoires sous mandat.

### **Côte d'Ivoire**

En adhérant à la convention, le Gouvernement de la Côte d'Ivoire a déclaré que:

1. pour l'application de l'art. 9 de la convention relatif à la valeur des unités monétaires employées, la limite de responsabilité est égale à la contre-valeur en francs CFA sur la base d'une livre or égale à deux livres sterling papier, au cours du change à l'arrivée du navire au port de déchargement;
2. il se réserve le droit de réglementer par des dispositions particulières de la loi nationale le système de la limitation de responsabilité applicable aux transports maritimes entre deux ports de la République de Côte d'Ivoire.

### **Cuba**

Le gouvernement de la République de Cuba se réserve le droit de ne pas appliquer les termes de la convention au transport de marchandises en navigation de cabotage national.

### **Etats-Unis**

La convention et le protocole de signature sont ratifiés par les Etats-Unis d'Amérique sous deux réserves au sujet desquelles le Sénat a pris position et qu'il a approuvées, soit:

que, nonobstant les dispositions de l'art. 4, par. 5, et du 1<sup>er</sup> alinéa de l'art. 9 de la convention, le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas, sous la juridiction des Etats-Unis d'Amérique, des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour un montant supérieur à 500,00 \$, monnaie légale

des Etats-Unis d'Amérique, par colis ou unité, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement;

que, si une contradiction survenait entre les dispositions de la convention et les dispositions de la loi du 16 avril 1936, connue sous le nom de «Loi sur le transport de marchandises par mer», les dispositions de ladite loi prévaudront.

### **France**

Lors du dépôt de l'instrument de ratification, la France déclare, conformément à l'art. 13 de la convention, que l'acceptation par le Gouvernement français ne s'applique à aucune des colonies françaises, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous sa souveraineté ou son autorité.

### **Irlande**

L'Irlande a adhéré à la convention sous les réserves et en faisant les déclarations suivantes:

1. au sujet du transport de marchandises par mer par des navires qui transportent des marchandises d'un port en Irlande à un autre port en Irlande ou à un port au Royaume-Uni, l'Irlande appliquera l'art. 6 de la convention comme si cet article concernait des marchandises de toutes catégories au lieu de marchandises déterminées et comme si la disposition contenue au al. 3 dudit article avait été omise;
2. l'Irlande n'accepte pas la disposition contenue à l'art. 9, al. 1, de la convention.

### **Koweït**

Le Koweït a adhéré à la convention sous la réserve suivante:

Le montant maximum en cas de responsabilité pour perte ou dommage causés aux marchandises ou les concernant, dont question à l'art. 4, par. 5, est augmenté jusqu'à £ 250 au lieu de £ 100. (Cette réserve a été rejetée par la France et la Norvège.) Par note du 30 mars 1971, reçue par le Gouvernement belge le 30 avril 1971, le Gouvernement du Koweït déclare que le montant de «£ 250» doit être remplacé par «Ku-waïti Dinars 250». (La réserve a été rejetée par la France et la Norvège.)

### **Suisse**

Sous réserve des dispositions à l'al. 2 du protocole de signature.