

Document  
mis en distribution  
le 21 mars 2005

N° 2154

ASSEMBLÉE NATIONALE  
CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958  
DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 mars 2005.

PROJET DE LOI

*autorisant l'adhésion au **protocole modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes,***

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présenté

au nom de M. Jean-Pierre RAFFARIN,

Premier ministre,

par M. Michel BARNIER,

ministre des affaires étrangères.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le 2 mai 1996 une conférence diplomatique convoquée par l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté à Londres un protocole à la convention internationale sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes du 19 novembre 1976.

La convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes a remplacé une précédente convention de 1957 à laquelle la France était Partie. Ces conventions liées au commerce maritime ont pour objet de faciliter le règlement des litiges en définissant, au niveau international, le patrimoine sur lequel les créanciers du propriétaire du navire pourront se faire payer. Il convient de rappeler qu'avant leur apparition, la loi maritime reconnaissait au propriétaire le droit de faire abandon de son navire dans les mains de ses créanciers. Ces conventions sont à l'origine des fonds de limitation de responsabilité, constitués sous forme de dépôt de sommes d'argent ou de garanties, et présentés comme la contre-valeur monétaire du navire objet des créances.

La convention de 1976 fixe les modalités de calcul du fonds de limitation de responsabilité en distinguant trois types de créances :

- les créances pour mort ou lésions corporelles des personnes dont l'activité est liée à celle du navire ;
- les créances pour les dommages aux biens ou tout préjudice relatif à l'exploitation du navire ;
- les créances pour mort ou lésions corporelles des passagers.

A chaque type de créance est associé un barème de calcul en unité monétaire qui varie, selon la jauge du navire en cause pour les deux premiers types de créances, et selon le nombre de passagers pour le troisième type de créances. Seule la faute intentionnelle ou inexcusable du propriétaire du navire le prive du droit de limiter sa responsabilité.

Certaines créances sont toutefois exclues du principe de limitation. Ce sont celles qui obéissent à d'autres régimes particuliers : régimes des dommages dus à la pollution par hydrocarbures et régime des dommages nucléaires, ou qui protègent certains créanciers (ceux qui ont porté assistance au navire ou ceux qui sont créanciers au titre d'un contrat

d'engagement ou de travail à bord du navire).

La loi n° 79-1146 du 29 décembre 1979 a autorisé l'approbation de cette convention, qui est entrée en vigueur en décembre 1986. Cependant, la situation du transport maritime ayant évolué depuis 1976, il est apparu nécessaire à l'OMI de négocier un protocole à la convention-mère afin de prendre en compte l'intervention de nouveaux instruments internationaux adoptés depuis la conclusion de la convention initiale et de redonner une consistance aux fonds de limitation destinés à indemniser les victimes en opérant une réévaluation des limites fixées en droits de tirages spéciaux. Le naufrage du chimiquier italien « Ievoli Sun » montre en effet que, par leur faiblesse, les plafonds institués par la convention de 1976, ne permettent plus d'assurer le caractère d'équivalent monétaire reconnu aux fonds de limitation de responsabilité.

En outre, dans le souci d'éviter la convocation périodique de conférences diplomatiques, il était nécessaire d'introduire un mécanisme simplifié de réévaluation des montants de limitation, afin justement de pallier les inconvénients de la situation actuelle.

\*  
\* \*

Le protocole introduit parmi les créances non soumises à limitation la créance d'indemnité spéciale instituée par l'article 14 de la convention internationale de 1989 sur l'assistance. Cette indemnité spéciale n'est due que dans l'hypothèse où l'assistant, dont l'intervention a permis d'éviter ou de diminuer un dommage à l'environnement, n'a pu obtenir de la part du propriétaire du navire une rémunération couvrant au moins les frais qu'il a exposés. Des majorations de cette indemnité sont susceptibles d'être accordées par le juge qui statue sur ces demandes, sans toutefois pouvoir dépasser 100 % du montant des dépenses exposées par l'assistant. Par la loi n° 2001-74 du 30 janvier 2001, le Parlement a autorisé l'adhésion de la France à cette convention (**article 2**).

Une modification des plafonds de limitation de responsabilité est introduite par un réaménagement des tranches du barème de calcul, ainsi qu'un relèvement substantiel des montants pour les différentes limites. Les graphiques ci-joints montrent en droits de tirage spéciaux la comparaison entre la convention de 1976, la situation actuelle en droit national et les montants fixés par le Protocole de 1996 (**article 3**).

En ce qui concerne les créances pour mort ou lésions corporelles des passagers, les **articles 4 et 6** alignent les montants les concernant sur ceux figurant dans le protocole de 1990 à la convention internationale de 1974 sur le transport par mer des passagers et de leurs bagages (convention d'Athènes).

Afin d'éviter des distorsions trop importantes de traitement, il existe une similitude entre les montants d'indemnisation prévus par la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes et ceux fixés par la convention d'Athènes, à laquelle la France n'est toutefois pas Partie.

Par ailleurs, une stipulation particulière est introduite par le protocole permettant aux Etats qui le souhaitent de fixer des limites plus élevées dans la réglementation nationale.

Il convient de souligner que depuis l'adoption de ce protocole, la convention d'Athènes a fait l'objet d'une profonde modification en 2002, qui la rend plus attractive en garantissant l'accès à une indemnisation rapide. Une proposition de décision du Conseil et du Parlement européen est actuellement en cours de négociation pour autoriser les Etats membres de l'Union à approuver ce nouvel instrument. La Commission, par ailleurs, étudie la possibilité d'harmoniser les montants des indemnisations entre les différents Etats membres.

Les limites de la responsabilité, pour les Etats non membres du Fonds monétaire international, sont modifiées par **l'article 5**.

Dans le cas des créances pour dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, la convention internationale du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, non encore entrée en vigueur, a fixé des limites spécifiques nettement plus élevées à la responsabilité du propriétaire de navires pour ce type de dommages. Le protocole à la convention de 1976 introduit la possibilité pour les Etats signataires d'exclure ces créances du champ de la limitation, en émettant une réserve.

La convention sur la responsabilité n'est désormais plus ouverte à la signature, mais les Etats peuvent y adhérer. Bien que sa mise en œuvre soulève de nombreuses difficultés, qui font l'objet d'une concertation informelle au sein des quinze Etats membres de la Communauté et d'un groupe de travail au sein du comité juridique de l'Organisation maritime internationale, le Gouvernement a opté en faveur de l'adhésion de la France à cet instrument. Un projet de loi sera prochainement soumis au Parlement en ce sens. Pour cette raison, le Gouvernement entend faire usage de la possibilité d'émettre une réserve à tout moment quant à l'application du protocole de 1996 à la convention de 1976 en ce qui concerne les créances couvertes par la convention du 3 mai 1996 (**article 7**).

La procédure d'amendement des limites fait l'objet de l'**article 8**, qui met en place un système simplifié d'amendement des limites permettant de s'affranchir de la convocation de conférences diplomatiques. L'adoption de tels amendements demeurera cependant encadrée, tant en ce qui concerne les montants que dans la fréquence, et les Etats parties conserveront la faculté de les refuser.

Les dispositions du protocole ne sont pas rétroactives (**article 9**).

Les dispositions finales des **articles 10 à 15** concernant les modalités de signature, d'approbation, d'entrée en vigueur, de dénonciation, de modification du texte, de désignation du dépositaire et de langues s'avèrent classiques et n'appellent pas de commentaires particuliers.

\*  
\* \*

Telles sont les principales observations qu'appelle le protocole modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, fait à Londres le 2 mai 1996, et qui, comprenant des dispositions de nature législative, est soumis à l'approbation du Parlement conformément à l'article 53 de la Constitution.

## PROJET DE LOI

Le Premier ministre,  
Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,  
Vu l'article 39 de la Constitution,  
Décrète :

Le présent projet de loi autorisant l'adhésion au protocole modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### Article unique

Est autorisée l'adhésion au protocole modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, fait à Londres le 2 mai 1996, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 9 mars 2005.

*Signé : Jean-Pierre Raffarin*

Par le Premier ministre :

*Le ministre des affaires étrangères,  
Signé : Michel Barnier*

P R O T O C O L E  
modifiant la Convention de 1976  
sur la limitation de la responsabilité  
en matière de créances maritimes

Les Parties au présent Protocole,

Considérant qu'il est souhaitable de modifier la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, afin d'offrir une indemnisation accrue et d'établir une procédure simplifiée pour la mise à jour des montants de limitation,

Sont convenues de ce qui suit :

Article 1<sup>er</sup>

Au sens du présent Protocole,

1. « Convention » signifie la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.
2. « Organisation » signifie l'Organisation maritime internationale.
3. « Secrétaire général » signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 2

L'alinéa *a)* de l'article 3 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :

« *a)* aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, telle que modifiée, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune ; ».

Article 3

Le paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :

« 1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :

- a)* s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles,
  - i) à 2 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux ;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

- pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 800 unités de compte ;
- pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 600 unités de compte et
- pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 400 unités de compte ;

b) s'agissant de toutes les autres créances,

i) à 1 million d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux ;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

- pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 400 unités de compte ;
- pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 300 unités de compte et
- pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 200 unités de compte.

#### Article 4

Le paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :

« 1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 175 000 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat. »

#### Article 5

Le paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :

« 2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées comme suit :

a) En ce qui concerne l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 6 :

i) à 30 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux ;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

- pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 12 000 unités monétaires ;
- pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 9 000 unités monétaires et
- pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 6 000 unités monétaires ; et

b) en ce qui concerne l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 6 :

i) à 15 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux ;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :

- pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 6 000 unités monétaires ;
- pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 4 500 unités monétaires et
- pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 3 000 unités monétaires ; et

c) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7, à un montant de 2 625 000 unités monétaires multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas *a)* et *b)* du présent paragraphe.

#### Article 6

Le texte suivant est ajouté en tant que paragraphe 3 *bis* à l'article 15 de la Convention :

3 *bis*. Nonobstant la limite de la responsabilité prescrite au paragraphe 1 de l'article 7, un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de responsabilité s'applique aux créances pour mort ou lésions corporelles des passagers d'un navire, sous réserve que la limite de la responsabilité ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1 de l'article 7. Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au Secrétaire général les limites de la responsabilité adoptées ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

#### Article 7

Le paragraphe 1 de l'article 18 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, se réserver le droit :

- a)* d'exclure l'application des alinéas *d)* et *e)* du paragraphe 1 de l'article 2,
- b)* d'exclure les créances pour dommages au sens de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses ou de tout amendement ou protocole y relatif.

Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention n'est recevable.

#### Article 8

##### *Modification des limites*

1. A la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des Etats Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites prévues au paragraphe 1 de l'article 6, au paragraphe 1 de l'article 7 et au paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (le Comité juridique) pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Tous les Etats contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages qui en résultent, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention telle que modifiée par le présent Protocole majorée de 6 % par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention telle que modifiée par le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats qui étaient des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

## Article 9

1. La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole à l'égard des autres Etats Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention à l'égard des Etats Parties uniquement à la Convention.

3. La Convention telle que modifiée par le présent Protocole ne s'applique qu'aux créances nées d'événements postérieurs à l'entrée en vigueur, pour chaque Etat, du présent Protocole.

4. Aucune des dispositions du présent Protocole ne porte atteinte aux obligations qu'a un Etat Partie à la fois à la Convention et au présent Protocole à l'égard d'un Etat qui est Partie à la Convention mais qui n'est pas Partie au présent Protocole.

## CLAUSES FINALES

### Article 10

#### *Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation du 1<sup>er</sup> octobre 1996 au 30 septembre 1997.

2. Tout Etat peut exprimer son consentement à être lié par le présent Protocole par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou
- c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

#### Article 11

##### *Entrée en vigueur*

1. Le présent Protocole entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle dix Etats ont exprimé leur consentement à être liés par lui.

2. Pour tout Etat qui exprime son consentement à être lié par le présent Protocole après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle ce consentement a été exprimé.

#### Article 12

##### *Dénonciation*

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet Etat Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

4. Entre les Etats Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'un quelconque d'entre eux de la Convention en vertu de l'article 19 de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole.

#### Article 13

##### *Révision et modification*

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier le présent Protocole.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants au présent Protocole, ayant pour objet de le réviser ou de le modifier, à la demande du tiers au moins des Parties contractantes.

#### Article 14

##### *Dépositaire*

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article 8 sont déposés auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré :

i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument, et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus ;

ii) de toute déclaration et communication effectuées en vertu du paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole et en vertu du paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention ;

iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ;

iv) de toute proposition visant à modifier les limites qui a été présentée conformément au paragraphe 1 de l'article 8 ;

v) de tout amendement qui a été adopté conformément au paragraphe 4 de l'article 8 ;

vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu du paragraphe 7 de l'article 8, ainsi que de la date à laquelle cet amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article ;

vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

## Article 15

### *Langues*

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

Fait à Londres, ce deux mai mil neuf cent quatre-vingt-seize.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

-----

N° 2154 Projet de loi autorisant l'adhésion au protocole modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes