



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/2008/14
30 juillet 2008

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-deuxième session
Genève, 13-15 octobre 2008
Point 10 c) de l'ordre du jour

**HARMONISATION DU CADRE JURIDIQUE DU TRANSPORT INTERNATIONAL PAR
VOIE NAVIGABLE : LA CONVENTION DE STRASBOURG DE 1988 RELATIVE
A LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE EN NAVIGATION INTERIEURE (CLNI)**

Révision de la Convention de Strasbourg de 1988 relative
à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)

Transmis par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) *

Note du secrétariat: Dans le cadre de la discussion sur la possibilité d'instaurer un régime juridique commun de limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure à l'échelle européenne et suite à la décision du Groupe de travail SC.3 de suivre les travaux de la CCNR sur la révision de la Convention de Strasbourg de 1988 relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/178, para.29), le secrétariat reproduit dans l'annexe du document la dernière version de l'avant-projet de protocole additionnel à la Convention. Le Groupe de travail souhaiterait peut être effectuer un échange d'opinions sur les modifications proposées au champ d'application de la convention, ainsi qu'aux limites de responsabilité à l'égard des dommages corporels causés aux passagers.

* Le secrétariat reproduit le document ci-après tel qu'il a été reçu.

Annexe

PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION DE STRASBOURG DE 1988 RELATIVE A LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE EN NAVIGATION INTERIEURE

I. INTRODUCTION

1. Le projet de protocole soumis tient compte des discussions conduites lors des réunions de novembre 2007 et d'avril 2008. Les modifications apportées concernent principalement les points suivants :

- 1) *Exclusion des bateaux de sport du champ d'application de la convention* (résultats de la réunion de novembre 2007): article 2(e) du Protocole
- 2) *Limites de responsabilité à l'égard des dommages corporels causés aux passagers, assorties de la possibilité pour les Etats parties d'émettre une réserve*: article 4 et article 6(2) du Protocole

2. Trois options ont été retenues lors de la réunion d'avril 2008, correspondant aux trois options rédactionnelles proposées à l'article 4 du projet de protocole.

Option 1:

- prise en compte de l'inflation par une augmentation de 50% des montants retenus à l'article 7 de la CLNI de 1988,
- maintien des limites supérieures et inférieures, elles-mêmes réévaluées de 50%.

Option 2:

- adoption du montant retenu dans la LLMC de 1996 (175 000 DTS),
- maintien des limites supérieures et inférieures de la CLNI de 1988, éventuellement réévaluées de 50%.

Option 3:

- adoption du montant retenu dans la LLMC de 1996 (175 000 DTS),
- suppression des limites supérieures et inférieures prévues dans la CLNI de 1988.

3. Dans tous les cas, il est prévu que les Etats parties puissent émettre une réserve, pour autant que la limite de responsabilité prescrite par leur droit national ne soit pas inférieure à celle fixée par le protocole additionnel (art.6(2) du protocole).

- 3) *Droit applicable et champ d'application de la CLNI* : art. 5 du Protocole/ art. 15 CLNI

a) *Champ d'application*

4. Jusqu'à présent, le projet de protocole ne spécifiait pas expressément son champ d'application géographique. Celui-ci était sous entendu par le fait que les Etats parties avaient la possibilité d'émettre une réserve en vue d'exclure certains cours d'eau nationaux du champ d'application du protocole. Il fallait déduire de cette possibilité de réserve que le Protocole

s'appliquerait en principe à toutes les voies d'eau situées sur le territoire des Etats parties, sauf réserve excluant certaines voies d'eau expressément énumérées.

5. Le projet actuel propose deux options possibles pour définir le champ d'application du Protocole.

Option 1 (application étroite):

- Le Protocole s'applique en principe aux voies d'eau soumises à un régime international et situées sur le territoire des Etats parties. La notion de « régime international » est ici définie comme renvoyant aux annexes I et II de la convention AGN.
- Les Etats parties peuvent faire une déclaration par laquelle ils étendent le champ d'application géographique du Protocole à d'autres voies d'eau nationales, non listées aux annexes I et II de la convention AGN.

Cette option s'apparente à celle qui fut retenue dans la CLNI de 1988 (application de la CLNI au Rhin et à la Moselle, et possibilité pour les Etats d'étendre son champ d'application à d'autres voies d'eau nationales).

Option 2 (application large):

- Le Protocole s'applique en principe à toutes les voies d'eau situées sur le territoire des Etats parties.
- Les Etats parties ont la possibilité d'émettre une réserve par laquelle ils excluent certains de leurs cours d'eau du champ d'application du Protocole ; les voies d'eau figurant à l'annexe I de la convention AGN ne peuvent cependant faire l'objet d'une telle réserve.

b) droit applicable

6. Le projet actuel de protocole propose une formulation par laquelle est plus clairement précisé que le propriétaire peut invoquer les dispositions de la CLNI devant toute juridiction d'un Etat partie, sitôt que l'accident en cause est survenu sur une voie d'eau entrant dans le champ d'application géographique de la CLNI. Ainsi, en vertu de la CLNI, la loi applicable en matière de limitation globale de responsabilité du propriétaire serait la loi du for, quel que soit le type de litige concerné (responsabilité quasi-délictuelle ou responsabilité contractuelle).

7. Exemple : le passager italien d'un bateau de croisière subit un dommage lors d'une croisière sur le Rhin. En vertu des règles de conflit de loi, le droit applicable est le droit convenu par les parties dans le contrat, le passager devant cependant toujours pouvoir bénéficier des règles impératives de la loi du pays dans lequel il a sa résidence habituelle¹. Dans le cas d'espèce, le droit applicable serait donc le droit choisi par les parties dans le contrat, éventuellement assorti des règles impératives du droit italien. Le droit applicable à cette affaire ne sera donc pas nécessairement le droit d'un Etat partie à la CLNI. En revanche, le propriétaire pourra ainsi invoquer les dispositions de la CLNI auprès de toutes les juridictions saisies dans les Etats parties à la CLNI sitôt que l'accident se sera produit dans le champ d'application géographique de la CLNI, et quel que soit par ailleurs le droit applicable aux affaires en cause.

4) *Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion* : art. 9 du Protocole

¹ Voir notamment la convention de Rome, art. 5(2).

8. Selon la formule par laquelle le champ d'application géographique de la CLNI sera défini, le Protocole sera ouvert à la signature des seuls Etats sur le territoire desquels se trouvent des voies d'eau soumises à un régime international (hypothèse où l'art.5, option 1 du Protocole serait retenue), ou à la signature de tout Etat intéressé (hypothèse où l'art.5, option 2 du Protocole serait retenue).

II. AVANT-PROJET DE PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION DE STRASBOURG DE 1988 RELATIVE A LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITE EN NAVIGATION INTERIEURE

(Avant-projet élaboré dans le cadre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, en vue de faciliter l'accession des Etats non signataires)

Les Etats Parties au présent protocole,

CONVAINCUS de l'utilité d'harmoniser le droit applicable en matière de limitation de responsabilité en navigation intérieure, sur l'ensemble des voies navigables,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Au sens du présent Protocole, le terme "Convention" désigne la Convention relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) adoptée à Strasbourg en 1988.

Article 2

L'article 3 de la Convention est rédigé comme suit :

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas :

- 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 dans la version en vigueur, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune ;
- b) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ;
- c) aux créances contre le propriétaire d'un bateau nucléaire pour dommages nucléaires ;
- d) aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant n'a pas le droit

de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.

- e) aux créances contre le propriétaire d'un bateau de sport ou de plaisance ou d'un bateau employé dans la navigation à des fins non lucratives.

Article 3

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

1. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont calculées comme suit :
 - a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :
 - (i) pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 200 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
 - (ii) pour un bateau affecté au transport de marchandises, 200 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
 - (iii) pour un pousseur ou remorqueur, 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion ;
 - (iv) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, son montant de responsabilité calculé conformément à l'alinéa (iii) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées ; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage ;
 - (v) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, son montant de responsabilité calculé conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage ;
 - (vi) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article premier paragraphe 2 lettre b) deuxième phrase, leur valeur au moment de l'événement ;

- b) à l'égard de toutes les autres créances, la moitié des montants visés à la lettre a) ;
- c) Lorsque le montant calculé conformément à la lettre a) est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément à la lettre b) peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à la lettre a) et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à la lettre b) ;
- d) dans aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 200 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 100 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

Article 4

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

1. Dans le cas des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du bateau

Option 1: est fixée à une somme de 90 000 unités de compte, multipliées par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau ou, si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, cette limitation est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Ces limites ne peuvent pas être inférieures à 1 080 000 unités de compte ou supérieures aux montants suivants :

- a) 4,5 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 100 passagers ;
- b) 9 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 180 passagers ;
- c) 18 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à 180 passagers ;

Option 2: est fixée à une somme de 175 000 unités de compte, multipliées par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau ou, si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, cette limitation est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Ces limites ne peuvent être inférieures à [720 000] [1 080 000] unités de compte et ne peuvent être supérieures à [12] [18] millions d'unités de compte.

Option 3: est fixée à une somme de 175 000 unités de compte, multipliées par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau ou, si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, cette limitation est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés au moment de l'événement.

Article 5

L'article 15 §§ 1 et 2 de la Convention est rédigé comme suit :

Option 1

1. La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant, lorsqu'au moment de l'événement qui a donné naissance aux créances, cette personne fait valoir devant le tribunal d'un Etat contractant une limitation de sa responsabilité ou demande la mainlevée de la saisie d'un bateau ou d'un autre bien, ou la libération d'une garantie donnée sur le territoire national d'un Etat contractant et lorsque :
 - a) le bateau a navigué sur une voie d'eau soumise à un régime international de la navigation, ou
 - b) des services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau, ou
 - c) un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.

La présente Convention s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.

Une voie d'eau est réputée être soumise à un régime international de navigation si elle est mentionnée dans les annexes I et II de l'Accord européen sur les Grandes voies Navigables d'importance internationale (AGN) signé le 19 janvier 1996 à Genève.

2. Tout Etat peut lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation de la présente Convention ou d'un protocole additionnel à la présente Convention ou lors de l'adhésion ou à tout moment postérieur déclarer au moyen d'une notification adressée au dépositaire que la présente Convention est aussi applicable à d'autres voies d'eau que celles mentionnées au paragraphe 1, à condition que celles-ci soient situées sur le territoire de cet Etat. La présente Convention prend effet, pour les voies d'eau mentionnées dans la notification, le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois suivant la réception de la notification ou, si la présente Convention n'est pas encore entrée en vigueur, avec son entrée en vigueur.

Option 2

1. La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant, lorsqu'au moment de l'événement qui a donné naissance aux créances, cette personne fait valoir devant le tribunal d'un Etat contractant une limitation de sa responsabilité ou demande la mainlevée de la saisie d'un bateau ou d'un autre bien, ou la libération d'une garantie donnée sur le territoire national d'un Etat contractant et lorsque :
 - a) le bateau a navigué sur une voie d'eau située sur le territoire d'un Etat contractant, ou
 - b) des services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau ou
 - c) un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.

La présente Convention s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.

2. Tout Etat peut lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation de la présente Convention ou d'un protocole additionnel à la présente Convention ou lors de l'adhésion à l'un de ces instruments ou à tout moment ultérieur déclarer au moyen d'une notification adressée au dépositaire que la présente Convention n'est pas applicable sur certaines de ses voies d'eau énumérées à l'annexe I à la présente Convention.

Article 6

L'article 18 de la Convention est remplacé par le texte suivant :

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou d'un protocole additionnel à la présente Convention ou lors de l'adhésion à l'un de ces instruments ou à tout moment ultérieur, réserver le droit d'exclure l'application des règles de la présente Convention en totalité ou en partie :
 - a) aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ;
 - b) aux créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, dans la mesure où ces créances sont régies par une Convention internationale ou une loi nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues dans la présente Convention ;
 - c) aux créances visées à l'article 2 paragraphe premier lettres d) et e) de la Convention ;
 - d) aux allèges exclusivement employées dans les ports pour les transbordements.

2. Tout Etat contractant peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou d'un protocole additionnel à la présente Convention ou lors de l'adhésion à l'un de ces instruments ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7 paragraphe 1, dès lors que ces créances sont soumises à une convention internationale ou à des prescriptions nationales de cet Etat qui excluent la limitation de responsabilité ou fixent des limites de responsabilité supérieures à celles prévues par la présente convention.
- (3) Un Etat qui fait usage de la possibilité prévue au paragraphe 1, lettre b, ou au paragraphe 2, doit informer le dépositaire des montants de limitation de responsabilité décidés ou l'informer de l'inexistence de tels montants de limitation.
4. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
5. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.
6. En l'absence d'une autre déclaration faite au moment du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, les réserves faites par les Etats contractants à la Convention avant la ratification, acceptation ou approbation du Protocole sont maintenues dès lors qu'elles concernent des dispositions qui n'ont pas été modifiées par le Protocole."

Article 7

L'article 20, paragraphe 4, de la Convention est remplacé par le texte suivant :

- "4. La décision de réviser les montants de limitation de responsabilité prévus aux articles 6 et 7 ou de remplacer l'unité de compte visée à l'article 8, est prise à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants, sous réserve qu'au moins la moitié des Etats contractants à la présente Convention soient présents lors du vote."

Clauses finales

Article 8

Instrument uniforme

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

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.

Article 9

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature [de tous les Etats sur le territoire desquels se trouve une voie d'eau soumise à un régime de navigation au sens de l'article 15, paragraphe 1, 3^{ème} phrase] du ... au ..., au siège de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg.
2. Les Etats [mentionnés au paragraphe 1] peuvent exprimer leur consentement à être liés 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. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application des règles du Protocole en totalité ou en partie sur certaines de ses voies navigables.
4. Tout Etat qui a formulé une réserve visée à l'article 18 de la Convention tel que modifié par le présent Protocole, peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.

Article 10

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle tous les Etats Parties à la Convention [au jour de l'adoption du présent Protocole] auront déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après que toutes les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole aient été remplies, le Protocole entre en vigueur au premier jour du mois suivant une période de trois mois à compter du dépôt de l'instrument.

Article 11

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des Etats Parties par notification adressée au dépositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.
3. La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue, 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 12

Dépositaire

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.
2. Le Secrétaire général
 - a) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent ;
 - b) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré,
 - i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute déclaration et réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature, ce dépôt ou cette déclaration sont intervenus ;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ;
 - iii) de toute dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle celle-ci prend effet;
 - iv) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 20, paragraphe 5 de la Convention ainsi que de la date à laquelle cet amendement entre en vigueur, conformément à l'article 20, paragraphe 6 de la Convention.

- v) de toute communication requise par l'une quelconque des dispositions de la Convention ou du présent Protocole.

Article 13

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues allemande, française et néerlandaise, tous les textes faisant également foi.

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

Fait à Strasbourg, le.....
