3037**MESSAGE**

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'indication du poids sur les gros colis destinés à être transportés par bateau.

(Du 24 novembre 1933.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter un projet de loi concernant l'indication du poids sur les gros colis destinés à être transportés par bateau. En même temps, nous vous soumettons le projet d'un arrêté fédéral nous autorisant à ratifier la convention internationale concernant l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateau.

I. L'HISTORIQUE DE LA QUESTION AVANT L'ANNÉE 1931

Dans sa douzième session, tenue en 1929, la conférence générale de l'organisation internationale du travail a adopté la « convention concernant l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateau ». Aux termes de cette convention, tout colis ou autre objet pesant mille kilogrammes ou plus de poids brut, consigné dans les limites du territoire de tout membre ratifiant la convention et destiné à être transporté par mer ou voie navigable intérieure, devra, avant d'être embarqué, porter l'indication de son poids brut, marquée à l'extérieur de façon claire et durable. L'obligation de veiller à l'observation de cette disposition incombera au pays dans lequel le colis est consigné. Cette décision de la conférence du travail est due au fait qu'il est souvent difficile de reconnaître d'emblée si un colis destiné à être transporté par bateau est lourd ou léger. Lorsque l'envoi se compose de plusieurs parties, les lettres de voiture n'indiquent, dans la plupart des cas, que le poids collectif et non pas le poids de chaque colis. Les appareils de levage sont de ce fait surchargés et endommagés, ce qui peut causer des accidents parmi les travailleurs occupés au chargement et au déchargement. L'indication du poids prévue par la convention tend à prévenir ce danger.

Par notre rapport du 8 décembre 1930 sur la douzième conférence internationale du travail (*), nous avons porté à votre connaissance, conformément à l'article 405, 5^e alinéa, du traité de Versailles, les décisions adoptées à cette conférence; dans le nombre figurait la convention précitée. Touchant l'attitude de la Suisse à son égard, nous disions en substance ce qui suit:

Comme la convention ne concerne que les colis pesant mille kilogrammes ou plus, elle ne peut intéresser la navigation suisse que pour le port de Bâle. Il n'y aurait pas de difficulté à assurer par des prescriptions spéciales l'application de la convention à la navigation rhénane à Bâle. Pareille mesure n'atteindrait toutefois son but que si tous les Etats intéressés à la navigation rhénane assumaient la même obligation. Mais ce qui, en Suisse, est beaucoup plus fréquent et plus important, c'est l'expédition par chemin de fer — quelquefois aussi peut-être par automobile — de colis destinés à être embarqués ensuite dans un port étranger. Imposer à l'expéditeur l'obligation légale d'indiquer le poids, comme l'exige la convention, serait, en pareille circonstance, d'autant moins difficile que l'expéditeur suisse observe déjà cette condition dans bien des cas, soit pour se conformer aux prescriptions de police en vigueur dans certains ports d'embarquement ou de débarquement, soit pour satisfaire aux conditions prescrites par les maisons d'expédition. On peut se demander toutefois si un Etat qui ratifie la convention ne devrait pas exercer aussi un certain contrôle sur l'observation des prescriptions auxquelles il a soumis l'expéditeur. Pour que la Suisse puisse exercer un tel contrôle, il faudrait insérer une disposition spéciale dans les règlements de transport par chemin de fer; mais comme notre pays n'a pas d'accès direct à la mer et qu'il ne peut s'agir par conséquent que du trafic international, la question devrait être réglée sur le plan du droit international des transports, consacré par la convention internationale du 23 octobre 1924 concernant le transport des marchandises par chemins de fer. Cette convention, qui règle de façon exclusive les obligations de l'expéditeur de marchandises, ne contenant pas de disposition conforme aux prescriptions de la convention concernant l'indication du poids, le plus rationnel semblerait de reviser la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer pour y insérer une disposition correspondant à la convention de la conférence internationale du travail. Restait à savoir si une proposition de revision devait être faite en ce sens; notre rapport concluait que cette question demandait à être examinée de plus près.

La ratification par notre pays de la convention concernant l'indication du poids sur les gros colis, ajoutions-nous, n'aurait évidemment une valeur effective que si une telle mesure était prise également par les Etats dont les ports entrent plus particulièrement en ligne de compte pour l'embar-

(*) FF 1930, II, 831.

quement de marchandises suisses à transporter outre-mer. Autrement, l'exécution de la convention par la Suisse demeurerait sans effet. Mais devant l'incertitude où l'on était alors quant à l'attitude de ces Etats, nous estimions qu'il fallait d'abord attendre la suite des événements.

Après vous avoir exposé notre point de vue dans ledit rapport du 8 décembre 1930, nous nous résumions comme il suit: « Nous approuvons la convention; toutefois, la situation doit encore être éclaircie sur les points indiqués ci-haut. Dès que ce sera chose faite et que les conditions voulues seront remplies, nous vous soumettrons le texte formel d'un projet d'arrêté prévoyant l'adhésion de la Suisse à ladite convention. »

En approuvant notre rapport, vous avez adopté cette conclusion.

II. L'ÉVOLUTION DE LA QUESTION DEPUIS L'ANNÉE 1931

Si la Suisse s'est vue dans l'obligation de régler son attitude à l'égard de la convention concernant l'indication du poids sur celle des autres pays, bon nombre de ceux-ci se sont trouvés dans une situation analogue, certains d'entre eux, il est vrai, pour d'autres raisons. De l'avis général, le but de la convention ne pouvait être atteint que par une ratification, autant que possible simultanée, de la part de tous les Etats intéressés. On relevait notamment que, si les différents pays procédaient isolément à la ratification et à l'application de la convention, il pourrait s'ensuivre une incertitude fâcheuse; du moment, en effet, que certains colis porteraient l'indication du poids prescrite, les travailleurs occupés au chargement dans les ports pourraient croire que les colis sans indication de poids n'atteignent pas la limite de 1000 kilogrammes, et, par suite de tels malentendus, la convention, au lieu de prévenir des accidents, risquerait d'en occasionner.

Partant de ces considérations, le gouvernement allemand a demandé au bureau international du travail de convoquer une conférence des Etats intéressés. Il s'agissait d'examiner s'il ne serait pas possible d'obtenir de ces Etats une adhésion autant que possible simultanée, afin d'assurer pleinement l'effet de la convention et d'éviter les conséquences fâcheuses qui pourraient résulter d'adhésions isolées. La réunion eut lieu à Genève le 11 juin 1931 pendant la session de la conférence internationale du travail. Les Etats suivants y étaient représentés: Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Esthonie, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Inde, Irlande, Italie, Japon, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse et Tchécoslovaquie. Ceux de ces pays qui n'avaient pas encore ratifié la convention — seuls l'Australie, l'Irlande, le Japon et le Luxembourg l'avaient déjà fait — se déclarèrent favorables à l'idée et reconnurent l'opportunité de ratifications aussi simultanées que possible. Les délibérations aboutirent à l'adoption de deux

résolutions auxquelles a souscrit également le délégué du gouvernement suisse. Elles avaient la teneur suivante :

« 1. La présente réunion émet le vœu que les délégués des Etats n'ayant pas encore ratifié la convention proposent à leur gouvernement respectif de prendre les mesures nécessaires pour mettre en vigueur la réglementation formant l'objet de la convention au plus tard le 1^{er} janvier 1933 et pour ratifier la convention le plus tôt possible.

« 2. La présente réunion émet le vœu que les Etats qui n'y sont pas représentés, notamment ceux qui ne font pas partie de l'organisation internationale du travail, soient mis au courant de la résolution qui précède et invités à prendre les mesures nécessaires pour appliquer la même réglementation dans le même délai. »

Depuis cette conférence des délégués gouvernementaux, le nombre des pays qui ont ratifié la convention a beaucoup augmenté. De 4 qu'il était alors, il est monté à 23. Voici la liste de ces pays: Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Chili, Chine, Danemark, Espagne, Esthonie, Finlande, Inde, Irlande, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Suède, Uruguay, Vénézuéla et Yougoslavie. La ratification de certains d'entre eux, il est vrai, n'a qu'un caractère conditionnel, c'est-à-dire qu'elle sortira ses effets seulement quand interviendra celle de certains autres Etats. En outre, plusieurs pays n'ayant pas encore ratifié ont déjà pris à cette fin des mesures législatives ou se sont engagés dans cette voie, si bien qu'on peut s'attendre, sous peu, à de nouvelles ratifications.

Une année après l'enregistrement des deux premières ratifications, c'est-à-dire le 9 mars 1932, la convention est entrée en vigueur, conformément à son article 3.

En ce qui concerne les Etats qui ne sont pas membres de l'organisation internationale du travail, les deux plus importants d'entre eux, les Etats-Unis d'Amérique et l'union des Républiques socialistes soviétiques, répondant à la demande que le bureau international du travail leur avait faite conformément à la résolution susmentionnée, ont fait savoir ce qui suit: Aux Etats-Unis, il est, depuis un certain temps déjà, d'usage courant que l'expéditeur marque le poids sur les colis destinés à être transportés par mer; on peut donc dire qu'en pratique, il est, dans les grandes lignes, donné satisfaction aux prescriptions de la convention. En Russie, d'autre part, ces prescriptions ont été l'objet d'une ordonnance édictée par le conseil des commissaires du peuple.

III. L'ATTITUDE ACTUELLE DE LA SUISSE

En principe, nous avons déjà approuvé les dispositions de la convention concernant l'indication du poids sur les gros colis et vous avez souscrit

à notre point de vue. La décision définitive devait être prise à ce sujet dès qu'on serait mieux renseigné sur la revision de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, ainsi que sur l'attitude des autres pays à l'égard de la convention concernant l'indication du poids (v. p. 759 et 761).

En ce qui concerne la revision de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, il est apparu, après un nouvel examen de la question, qu'il y avait peu d'espoir, dans les circonstances actuelles, d'atteindre le but par cette voie. Comme ladite convention règle exclusivement le contrat de transport entre l'expéditeur et le chemin de fer, y insérer une prescription qui ne révèle son utilité qu'après l'expiration du contrat de transport, c'est-à-dire lors de l'embarquement dans le port, se heurtait tout d'abord à des objections de principe. Mais, même si la Suisse avait passé outre et qu'elle eût demandé cette année, à la conférence de revision des États signataires, que la convention concernant le transport des marchandises fût complétée dans ce sens, elle aurait eu de toute façon peu de chance de faire adopter sa proposition. Vu la concurrence croissante des autres moyens de communication, la revision de cette convention devrait, en effet, plutôt viser à faciliter le transport par chemin de fer; en outre, elle n'offrirait aucun intérêt pour divers États signataires qui, comme l'Allemagne, la France et l'Italie, peuvent pourvoir à l'exécution de la convention concernant l'indication du poids par la voie de la législation interne. A considérer l'évolution à l'étranger, c'est d'ailleurs bien la voie qui est ou a déjà été choisie. Mais même si, par impossible, la revision de la convention concernant le transport se faisait dans le sens envisagé plus haut, elle ne pourrait pas entrer en vigueur avant la ratification de la convention révisée, ce qui, dans le cas le plus favorable, n'arriverait que dans trois ou quatre ans. Il ne faut pas oublier non plus que cette mesure, même complétée par une adaptation correspondante de la législation interne sur les transports, ne porterait de toute façon que sur les colis transportés par chemin de fer, à l'exclusion de ceux qui sont acheminés par eau ou par camion. Pour toutes ces raisons, nous avons cru devoir renoncer à proposer une revision de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer.

Relativement au deuxième point, c'est-à-dire à l'attitude des autres États envers la convention concernant l'indication du poids, il y a lieu de relever que celle-ci a réuni, jusqu'ici, 23 ratifications (voir pour le détail p. 761). Parmi les pays sur le territoire desquels sont situés les ports les plus importants pour le commerce suisse d'outre-mer, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas ont déjà ratifié. La Belgique a aussi déjà édicté des mesures législatives assurant l'application des dispositions de la convention. D'après des renseignements fournis par le bureau international du travail, la France est, de son côté, à la veille de terminer les travaux législatifs tendant à

satisfaire aux exigences de la convention. Nous estimons que, dans ces conditions, le moment est venu, ne fût-ce que pour des raisons de solidarité internationale dans le domaine de la politique sociale, de créer une base légale permettant à la Suisse de ratifier et d'appliquer la convention. Et si l'on se place sur le terrain pratique, il importe de remarquer, à ce propos, que d'après une enquête effectuée auprès d'une série d'établissements de l'industrie des machines, les maisons suisses d'exportation qui entrent surtout en ligne de compte satisfont déjà aux exigences de la convention, et que les très rares maisons qui n'y satisfont pas encore n'élèvent aucune objection contre une telle obligation. Une prescription légale relative à l'indication du poids sur les gros colis destinés à être transportés par bateau ne fera donc, au fond, que rendre obligatoire un usage déjà établi; où tel n'est pas encore le cas, cette modeste innovation ne pourrait guère être ressentie par l'industrie comme particulièrement onéreuse.

Puisque, comme on vient de le voir, une révision de la législation suisse en matière de transports par chemin de fer ne suffirait pas à donner force de loi à la convention, il ne reste qu'à édicter une loi spéciale. C'est ce que nous vous proposons par le présent message.

IV. NOTES EXPLICATIVES CONCERNANT LE PROJET DE LOI FÉDÉRALE

L'article 34^{ter} de la constitution fédérale forme la base constitutionnelle du projet de loi. Nous avons exposé notre point de vue quant au sens et à la portée de cet article, notamment dans notre message du 9 novembre 1928 concernant un projet de loi fédérale sur la formation professionnelle (*), ainsi que dans le message du 27 mai 1930 concernant un projet de loi sur le repos hebdomadaire (**). Vous l'avez approuvé en discutant les projets en question (***). Il n'est donc plus nécessaire de traiter ici derechef la question de la constitutionnalité.

Article premier.

Le 1^{er} alinéa reprend le principe de l'article premier, 1^{er} alinéa, de la convention internationale. Le terme « consigné » a un sens très général; il comprend également la remise du colis à d'autres moyens de transport que le chemin de fer.

Le 2^e alinéa se fonde sur l'article premier, 2^e alinéa, de la convention, aux termes duquel la législation peut admettre l'indication d'un poids approximatif dans des cas exceptionnels où il est difficile de déterminer le poids exact.

(*) FF 1928, II, 763 s.

(**) FF 1930, I, 503 s.

(***) *Bulletin sténographique officiel de l'Assemblée fédérale*, C. nat. 1929, p. 634 s., C. des Etats 1930, p. 15 s.

Art. 2.

Le 1^{er} alinéa détermine le moment où l'indication du poids doit être portée sur le colis. Conformément aux dispositions de la convention (art. 1^{er}, 1^{er} al.), le colis doit porter l'indication du poids avant d'être embarqué. Si, toutefois, comme c'est en général le cas, l'embarquement n'a lieu qu'à l'étranger, le poids doit, en tout cas, être marqué sur le colis dans les limites du territoire suisse, bien entendu, toujours à la condition que le colis soit consigné en Suisse.

Le 2^e alinéa rend l'expéditeur et ses représentants responsables de l'indication du poids. Il fixe ainsi le principe de la responsabilité. En règle générale, la responsabilité incombera à l'expéditeur; ce point devrait cependant être fixé dans chaque cas. — Conformément au dernier alinéa de l'article premier de la convention, il appartient à la législation de décider si l'obligation de marquer le poids incombe à l'expéditeur ou à une autre personne ou un autre service.

Art. 3.

Le 1^{er} alinéa excepte de l'application de la loi les matériaux transportés en vrac. Cette exception a été admise par la conférence internationale du travail lors de l'établissement de la convention.

Le 2^e alinéa correspond à l'article 1^{er}, 3^e alinéa, de la convention; il en ressort que les marchandises en transit ne tombent pas sous l'empire de la loi.

Art. 4.

L'article 4 règle le contrôle à exercer sur l'exécution de la loi. Nous avons examiné s'il ne serait pas possible de confier ce contrôle au chemin de fer pour les colis transportés d'abord par la voie ferrée, et à la douane lorsque le transport est effectué d'abord par automobile. Mais cette solution soulève de grosses difficultés. On a également songé à charger du contrôle l'inspectorat fédéral des fabriques, mais cette solution a dû être également écartée, notamment parce que les colis en question peuvent aussi être consignés par des maisons qui ne sont pas assujetties à la loi sur le travail dans les fabriques. Le plus expédient sera donc de confier l'exécution de la loi aux cantons, qui, dans leur domaine, doivent appliquer différentes lois analogues, et de nous réserver la haute surveillance.

Art. 5 et 6.

Pas d'observations.

V. LA RATIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE

Avec le projet de loi que nous venons de commenter, nous vous présentons le projet d'un arrêté fédéral relatif à la convention concernant l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateau, adoptée

par la douzième session de la conférence internationale du travail. Par cet arrêté, vous nous autoriseriez à ratifier la convention après l'entrée en vigueur du présent projet de loi, et, en adoptant ce dernier, vous établiriez la condition préalable et la base même de la ratification et de l'exécution de la convention.

* * *

Nous vous prions de vouloir bien prendre connaissance des explications qui précèdent et approuver les propositions que nous vous soumettons avec le présent message.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 24 novembre 1933.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,
SCHULTHESS.

Le chancelier de la Confédération,
KAESLIN.

Loi fédérale

concernant

l'indication du poids sur les gros colis destinés à être transportés par bateau.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu l'article 34^{ter} de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 24 novembre 1933,

arrête :

Article premier.

¹ Les colis ou autres objets pesant mille kilogrammes ou plus de poids brut, consignés dans les limites du territoire de la Confédération suisse et destinés à être transportés par mer ou voie navigable intérieure, doivent porter l'indication de leur poids brut en kilogrammes, marquée à l'extérieur de façon claire et durable.

² Exceptionnellement, lorsque, pour des raisons spéciales, il est impossible de déterminer le poids exact, le colis doit porter le poids approximatif avec une indication faisant clairement ressortir qu'il s'agit seulement d'une approximation.

Art. 2.

¹ Le poids doit être marqué avant l'embarquement et avant que le colis ait quitté le territoire de la Confédération suisse.

² L'obligation de marquer le poids incombe à l'expéditeur et à ses représentants.

Art. 3.

¹ La présente loi ne s'applique pas aux matériaux transportés en vrac.

² Sont également exceptées les marchandises en transit, à moins qu'elles soient réexpédiées de Suisse avec de nouveaux titres de transport.

Art. 4.

¹ Les cantons sont chargés de veiller à l'exécution de la présente loi; ils désignent les organes d'exécution.

² Le Conseil fédéral exerce la haute surveillance. Il peut demander aux cantons des rapports sur l'exécution.

Art. 5.

¹ Celui qui, intentionnellement ou par négligence, n'indique pas le poids conformément aux prescriptions des articles 1 et 2 sera puni d'une amende de cinq cents francs au plus.

² Les dispositions générales du code pénal fédéral du 4 février 1853 sont applicables.

³ La poursuite et le jugement des infractions incombent aux cantons.

Art. 6.

¹ Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

² Il est chargé de son exécution.

Arrêté fédéral

relatif à

**la convention internationale concernant l'indication du poids
sur les gros colis transportés par bateau.**

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du Conseil fédéral du 24 novembre 1933,

arrête :

Article unique.

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier, après l'entrée en vigueur de la loi fédérale concernant l'indication du poids sur les gros colis destinés à être transportés par bateau, la convention concernant l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateau, adoptée par la douzième session de la conférence internationale du travail.

CONVENTION CONCERNANT L'INDICATION DU POIDS SUR LES GROS COLIS TRANSPORTÉS PAR BATEAU

La conférence générale de l'organisation internationale du travail de la Société des Nations,

Convoquée à Genève par le conseil d'administration du Bureau international du travail, et s'y étant réunie le 30 mai 1929 en sa douzième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateau, question comprise dans le premier point de l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'un projet de convention internationale,

adopte, ce vingt-et-unième jour de juin mil neuf cent vingt-neuf, le projet de convention ci-après à ratifier par les membres de l'organisation internationale du travail conformément aux dispositions de la partie XIII du traité de Versailles et des parties correspondantes des autres traités de paix:

Article 1.

Tout colis ou objet pesant mille kilogrammes (une tonne métrique) ou plus de poids brut, consigné dans les limites du territoire de tout membre ratifiant la présente convention et destiné à être transporté par mer ou voie navigable intérieure, devra, avant d'être embarqué, porter l'indication de son poids, marquée à l'extérieur de façon claire et durable.

La législation nationale pourra, dans les cas exceptionnels où il est difficile de déterminer le poids exact, autoriser l'indication du poids approximatif.

L'obligation de veiller à l'observation de cette disposition n'incombera qu'au gouvernement du pays d'où le colis ou objet est expédié, à l'exclusion du gouvernement de tout autre pays que ce colis pourra traverser pour arriver à destination.

Il appartiendra aux législations nationales de décider si l'obligation de marquer le poids de la manière ci-dessus indiquée doit incomber à l'expéditeur ou à quelqu'un d'autre.

Article 2.

Les ratifications officielles de la présente convention dans les conditions prévues à la partie XIII du traité de Versailles et aux parties correspondantes des autres traités de paix seront communiquées au secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

Article 3.

La présente convention ne liera que les membres de l'organisation internationale du travail, dont la ratification aura été enregistrée au secrétariat.

Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux membres auront été enregistrées par le secrétaire général.

Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 4.

Aussitôt que les ratifications de deux membres de l'organisation internationale du travail auront été enregistrées au secrétariat, le secrétaire général de la Société des Nations notifiera ce fait à tous les membres de l'organisation internationale du travail. Il leur notifiera également l'enregistrement des ratifications qui lui seront ultérieurement communiquées par tous autres membres de l'organisation.

Article 5.

Tout membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au secrétaire général de la Société des Nations, et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au secrétariat.

Tout membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article, sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 6.

A l'expiration de chaque période de dix années à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, le conseil d'administration du Bureau

international du travail devra présenter à la conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la conférence la question de sa revision totale ou partielle.

Article 7.

Au cas où la conférence internationale adopterait une nouvelle convention portant revision totale ou partielle de la présente convention, la ratification par un membre de la nouvelle convention portant revision entraînerait de plein droit dénonciation de la présente convention sans condition de délai nonobstant l'article 5 ci-dessus, sous réserve que la nouvelle convention portant revision soit entrée en vigueur.

A partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant revision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des membres.

La présente convention demeurerait toutefois en vigueur dans sa forme et teneur pour les membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la nouvelle convention portant revision.

Article 8.

Les textes français et anglais de la présente convention feront foi l'un et l'autre.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'indication du poids sur les gros colis destinés à être transportés par bateau. (Du 24 novembre 1933.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1933
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3037
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.11.1933
Date	
Data	
Seite	758-771
Page	
Pagina	
Ref. No	10 087 075

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.