

Chambre des Représentants

SESSION 1972-1973.

16 NOVEMBRE 1972.

PROJET DE LOI

portant approbation
des actes internationaux suivants :

- a) Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et Protocole de signature;
- b) Convention internationale sur les passagers clandestins,

faits à Bruxelles, le 10 octobre 1957.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 10 octobre 1957 marque pour l'unification du droit maritime une nouvelle date d'importance historique.

A la dixième Conférence diplomatique du droit maritime à Bruxelles vingt-neuf Etats maritimes sont parvenus, endéans onze jours, à rédiger définitivement deux conventions et à en établir une troisième à savoir : la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, celle sur les passagers clandestins et le projet de Convention sur le transport des passagers. Six Etats ont envoyé des observateurs. Œuvre remarquable même si on tient compte du fait que les principes de ces conventions ont été discutés et élaborés en 1955 à la Conférence du Comité maritime international de Madrid.

La première des conventions susmentionnées remplace la convention de 1924 — portant sur la même matière mais à peine appliquée — à l'égard des Etats (treize au total) qui ont ratifié cette dernière.

Les divergences entre le droit anglo-saxon et le droit continental ont à plusieurs reprises entravé les efforts d'unification du droit maritime.

Le système anglais préconisait la limitation de la responsabilité à concurrence d'un montant forfaitaire.

Par contre, dans le système continental la responsabilité du propriétaire du navire de mer était — sauf en cas de faute personnelle du propriétaire du navire — fonction de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1972-1973.

16 NOVEMBER 1972.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring
van de volgende internationale akten :

- a) Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen en het Protocol van ondertekening;
- b) Internationaal Verdrag nopens de verstekelingen,

opgemaakt te Brussel op 10 oktober 1957.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

10 oktober 1957 is voor de eenmaking van het zeerecht weer een datum van historisch belang.

Tijdens de tiende Diplomatieke Conferentie van het marietien recht te Brussel, zijn negenentwintig zeestaten, in een tijdbestek van elf dagen, ertoe gekomen vorm te geven aan twee nieuwe verdragen en de grondslagen te leggen voor een derde; namelijk het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars, dit betreffende de verstekelingen en het ontwerp van Verdrag betreffende het vervoer van passagiers. Zes Staten namen er als waarnemer deel aan. Een merkwaardige prestatie zelfs wanneer men bedenkt dat de beginselen van deze verdragen in 1955 werden besproken en uitgewerkt op de Conferentie van het Internationaal scheepvaartcomité te Madrid.

Het eerste verdrag vervangt de nauwelijks toegepaste gelijknamige conventie van 1924 ten opzichte van de Staten (dertien in aantal) die deze laatste hebben bekrachtigd.

De tegenstelling tussen het anglo-saksisch recht en het kontinentaal recht heeft het eenvormig maken van het zee-recht herhaaldelijk bemoeilijkt.

Het Engels stelsel stond de beperking van de aansprakelijkheid tot een forfaitair bedrag voor.

Het kontinentaal stelsel daarentegen stelde de omvang van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, behalve in het geval van zijn persoonlijke schuld, in functie van de waarde van het schip, vracht en toebehoren.

Aux débuts de l'organisation des assurances cette dernière formule pouvait être appliquée à la satisfaction entière des propriétaires. Plus pénibles étaient cependant les conséquences pour les victimes d'un sinistre de mer lorsque la valeur du navire avait considérablement diminué et ce malgré l'atténuation introduite par la convention de 1924 pour le cas où la diminution de cette valeur résultait d'un nouvel accident survenu après celui entraînant une première limitation de la responsabilité mais avant l'arrivée du navire dans le premier port d'escale.

En 1924 le système continental, quoique sérieusement battu en brèche, se maintint provisoirement. En effet on aboutit alors à une solution compromise à laquelle répugnèrent pourtant plusieurs Etats.

Les expériences pratiques de la convention de compromis de 1924 firent finalement triompher, en 1957, le système anglais.

La notion de la limitation de la responsabilité à un montant forfaitaire est dès à présent chose acquise dans le droit maritime. Elle constitue l'innovation la plus remarquable de la convention.

L'abandon du navire ou de sa contre-valeur n'existe plus. Les montants auxquels la responsabilité du propriétaire du navire est limitée sont fixés à mille francs « Poincaré » (£ 24) par tonneau de jauge lorsque l'événement a donné lieu à des dommages matériels et à trois mille cent francs « Poincaré » (£ 74) par tonneau de jauge en cas de dommages corporels.

Lorsqu'il y a cumul des deux catégories de dommages la limite de la responsabilité est fixée à ce dernier chiffre (£ 74) dont dépendant une partie de 2 100 francs est affectée aux dommages corporels et une seconde partie de 1 000 francs affectée aux dommages matériels [article 3 (1) de la convention].

Les francs précités sont des unités contenant de l'or dont le titre et le poids sont déterminés par la convention. Ces francs sont évidemment convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limite de la responsabilité est invoquée [article 3 (6)]. Afin de ne pas démonter le système par la prévision d'indemnités plutôt dérisoires, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge est assimilé à un navire de ce tonnage [article 3 (5) de la convention].

L'institution d'un fonds de limitation unique que le propriétaire du navire doit mettre à la disposition de tous les ayants droit à l'égard de qui la limitation peut être invoquée est une autre nouveauté importante [article 2 (2)].

Jointe au principe suivant lequel la limite de la responsabilité ne s'applique qu'aux créances du chef de dommages nées d'un même événement — ce qui peut impliquer soit un accident soit la non-exécution d'une obligation soit les deux simultanément — elle met fin à la constitution de différentes masses de créances et à l'opposition de la même limite de responsabilité à chacune de ces masses, ce qui découlait de la lecture combinée des articles 3 et 6 de la convention de 1924 (cf. Smeesters et Winkelmolen : *Le droit maritime et fluvial*, tome I, n° 140).

Le fonds est constitué à concurrence du montant global correspondant aux limites déterminées par la convention lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse ces limites. Dans ce cas, les créanciers auxquels le fonds est réservé ne peuvent exercer aucun droit, pour les mêmes créances, sur les autres biens du propriétaire [article 2 (4)]. Le tribunal ou l'autorité compétente doit ordonner la mainlevée de la saisie si le propriétaire, dont le navire ou

Toen het verzekeringswezen nog in zijn kinderschoenen stond schonk de laatste formule voldoening aan de eigenaars hoewel de slachtoffers van een zeeramp dikwijls een teleurstellende ondervinding opdeden in geval het aansprakelijke schip aanzienlijk in waarde was verminderd. Op dit beginsel maakt de conventie van 1924 één uitzondering, namelijk wanneer de waardevermindering van het schip voortspoot uit een nieuw ongeval dat hem overkwam na het ongeval dat aanleiding gaf tot een eerste beperking van de aansprakelijkheid, doch vóór dat het kwestieus schip de eerste haven had bereikt.

In 1924 hield het kontinentaal systeem voorlopig stand, doch verloor reeds veel veld. Men kwam immers toen tot een compromisoplossing welke evenwel door talrijke Staten niet werd aanvaard.

In 1957 heeft het Engels systeem uiteindelijk de overhand gehaald na de praktische ervaringen welke het compromisverdrag van 1924 met zich heeft gebracht.

Thans heeft het begrip aansprakelijkheid tot beloop van een forfaitair bedrag, voorgoed intrek genomen in het gebouw van het zeerecht. Dit is dan ook de merkwaardigste nieuwigheid van het verdrag.

De afstand van het schip in natura of van de tegenwaarde ervan bestaat thans niet meer. Duizend francs « Poincaré » (£ 24) per eenheid tonnenmaat indien de gebeurtenis enkel aanleiding heeft gegeven tot goederenschade en drieduizendhonderd francs « Poincaré » (£ 74) per eenheid tonnenmaat in geval van louter personenschade, zijn de bedragen tot welke de aansprakelijkheid van de eigenaar van het schip is beperkt.

Wanneer goederen- en personenschade is veroorzaakt, blijft de aansprakelijkheid tot het laatste cijfer (£ 74) beperkt, met dien verstande dat een schip van tweeduizendhonderd francs voor personenschade wordt voorbehouden en een schip van duizend francs voor de goederenschade [artikel 3 (1) van het verdrag].

Voormelde francs zijn eenheden waarvan de goudinhoud naar gehalte en naar kwantiteit bij verdrag zijn vastgelegd. Ze dienen vanzelfsprekend omgezet in de munteenheid van het land waar de beperking van de verantwoordelijkheid wordt ingeroepen [art. 3 (6)]. Om de vergoeding niet tot een aanfluiting van het systeem zelf te maken, worden schepen van minder dan 300 ton met een schip van dergelijke tonnenmaat gelijkgesteld [artikel 3 (5) van het verdrag].

De instelling van een enig beperkingsfonds door de scheepseigenaar aan te leggen ten voordele van alle recht-hebbenden ten overstaan van wie de beperking kan ingeroepen worden is een andere belangrijke innovatie [artikel 2 (2)].

Samengekoppeld aan het beginsel dat de grens der verantwoordelijkheid enkel geldt voor vorderingen, ingesteld om reden van schade, voortspuitend uit één en hetzelfde voorval — dat kan bestaan zowel in een ongeval als in een niet-uitvoeren van een verbintenis of in beide samen — maakt zij een einde aan het vormen van verschillende massa's van schuldvordering en het stellen van dezelfde grens van aansprakelijkheid ten overstaan van elk van die massa's waartoe de redactie van artikel 6 juncto artikel 3 van de overeenkomst van 1924 aanleiding gaf (cf. Smeesters en Winkelmolen : *Le droit maritime et fluvial*, tome I, n° 140).

Het fonds wordt tot beloop van de in het verdrag bepaalde bedragen opgericht, wanneer het geheel van vorderingen, betrekking hebbend op één en hetzelfde voorval deze bedragen zouden overschrijden. In dit geval kan door de schuldeisers voor wie het fonds bestemd is voor dezelfde vorderingen geen verhaal worden uitgeoefend op ander bezit van de scheepseigenaar [artikel 2 (4)]. Een rechtbank of bevoegde overheid in een verdragsluitende Staat moet opheffing van

d'autres biens sont saisis, établit qu'il a déjà fourni dans un autre Etat contractant une caution pour une somme au moins égale à la pleine limite de sa responsabilité (article 5 de la nouvelle convention).

Les dispositions de cet article, libellées en d'autres termes et d'une façon plus détaillée que celles de l'article 8 de la convention de 1924 ont le même objet que ces dernières.

Les causes dont sont nées les créances donnant lieu à la limitation de la responsabilité sont les mêmes que celles prévues par la convention de 1924 à l'exception de quelques points divergents. On peut mentionner ici, entre autres, que la limitation ne peut être invoquée qu'au sujet d'obligations *légal*es d'enlèvement des épaves, ceci afin d'éviter que les indemnités de sauvetage conventionnelles soient comprises dans le système de la responsabilité limitée.

La responsabilité est d'autre part illimitée en ce qui concerne l'assistance, le sauvetage ou la contribution en avarie commune et quant aux créances du capitaine, membres d'équipage et autres préposés du propriétaire, nées de leur contrat d'engagement si au moins la législation nationale interdit la limitation ou limite sa responsabilité en question à un montant supérieur à celui fixé à l'article 3 de la convention [article 1 (4) b].

L'article 6 de la convention en revue innove également car il énumère les personnes qui, outre le propriétaire, peuvent invoquer la limitation de la responsabilité, à savoir, l'affrètement, l'armateur, l'armateur-gérant, le capitaine, l'équipage et les autres préposés du propriétaire, agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Dans le pays où la législation interne rend le propriétaire responsable à l'exclusion de toute autre personne, cette disposition n'a aucune portée.

Au contraire elle a des conséquences importantes lorsque le propriétaire, en principe responsable, possède un recours contre le capitaine ou autres préposés ou lorsque des tierces personnes ont la possibilité de rendre le capitaine ou le préposé du propriétaire directement ou subrogatoirement responsable.

Les capitaines et les membres d'équipage — à l'exclusion de tous les autres préposés du propriétaire — peuvent invoquer la limitation même si l'événement donnant lieu à la créance doit être attribué à leur faute personnelle.

Dans la convention de 1924 le problème de la responsabilité du capitaine-propriétaire était réglé par l'article 2, dernier alinéa. Cette disposition était susceptible d'interprétation et de discussion.

La nouvelle convention adopte un autre point de vue.

Comme propriétaire, le capitaine-propriétaire est régi par les dispositions générales de la convention. Il peut invoquer la limitation de sa responsabilité dans tous les cas visés à l'article premier et dans les mêmes conditions.

En tant que capitaine il est privilégié dans ce sens qu'il peut invoquer la limitation même en cas de faute personnelle — ce qui est interdit au propriétaire ordinaire — à la condition toutefois que l'événement est la suite d'une faute commise en sa qualité de capitaine.

En dernier lieu, il est à signaler que la convention laisse à la législation nationale le soin de régler le fonctionnement du fonds et la procédure y afférente (article 4) et à la *lex fori* d'établir les règles de la preuve que l'événement donnant lieu

à un beslag verlenen zo de eigenaar, op wiens schip of andere goederen toch beslag werd gelegd, het bewijs voorbrengt reeds een waarborg tot beloop van de grens van zijn verantwoordelijkheid in een ander verdragsluitende Staat te hebben gegeven (artikel 5 van het nieuw verdrag).

De bepalingen van dit artikel streven hetzelfde doel na als deze vervat in artikel 8 van de conventie van 1924, doch zijn in andere bewoordingen uitgedrukt en beter ontwikkeld.

De oorzaken waaruit de vorderingen ontstaan welke aanleiding kunnen geven tot het invoeren van de beperking van de aansprakelijkheid zijn op enkele verschillpunten na dezelfde als die van het verdrag van 1924. Onder meer kan hier vermeld worden dat de beperking enkel kan ingeroepen worden ter zake van de *wettelijke* verplichtingen tot wegruiming van wrakken, om te vermijden dat conventioneel vastgelegde bergingslonen in het stelsel van de beperkte aansprakelijkheid zouden begrepen worden.

Anderzijds is de aansprakelijkheid onbeperkt ter zake van hulp, berging of bijdrage in de averij-grosse en inzake vorderingen van de kapitein, bemanningsleden en andere ondergeschikten welke voortvloeien uit hun dienst- of arbeidskontraakt, indien de nationale wetgeving de beperking verbiedt of de desbetreffende aansprakelijkheid tot een hoger bedrag beperkt dan vernoemd in artikel 3 van het verdrag [artikel 1 (4) b].

Artikel 6 van besproken verdrag is eveneens nieuw in de mate dat het de personen opsomt die, benevens de eigenaar, de beperking van de aansprakelijkheid kunnen invoeren, met name de bevrachter, de reder, de reder-beheerder, de kapitein, de leden van de bemanning en overige ondergeschikten van de eigenaar, handelend bij de uitoefening van hun werkzaamheden.

In de landen waar de interne wetgeving uitsluitend de scheepseigenaar aansprakelijk stelt, heeft deze bepaling evenwel geen effect.

Integendeel heeft zij verreichende gevolgen in de gevallen bv. waar ondanks de principiële verantwoordelijkheid van de scheepseigenaar, deze persoon verhaal kan uitoefenen op kapiteins of andere aangestelden in zijn dienstverband of waar deze laatsten rechtstreeks of zijdelings door derden kunnen verantwoordelijk gesteld worden.

De kapiteins en bemanningsleden — met uitsluiting van andere ondergeschikten van de eigenaar — kunnen de beperking van hun aansprakelijkheid invoeren zelfs wanneer het voorval dat aanleiding heeft gegeven tot de vordering te wijten is aan hun persoonlijke schuld.

Het vraagstuk van de verantwoordelijkheid van de kapitein-eigenaar werd, in de overeenkomst van 1924, geregeld door artikel 2, laatste lid. Deze bepaling gaf aanleiding tot interpretatie van betwisting.

De optie van het nieuw verdrag ter zake is heel anders ingesteld.

Als eigenaar valt de kapitein-eigenaar onder de algemene bepalingen van het verdrag. Hij kan de beperking van zijn aansprakelijkheid invoeren in alle gevallen en onder dezelfde voorwaarden als bepaald bij artikel 1.

Doch als kapitein geniet hij bovendien van een bijzondere gunst. Hij kan de beperking invoeren zelfs wanneer hij persoonlijk schuld heeft aan het voorval — wat de gewone eigenaar niet kan — in zover echter dit te wijten is aan een foutieve handeling of nalatigheid gesteld in zijn hoedanigheid van kapitein.

Tenslotte weze opgemerkt dat het verdrag aan de nationale wetgeving de procedure- alsook de functieregeling van het limitatiefonds toevertrouwt (artikel 4) en aan de *lex fori* de regeling van het bewijs dat de gebeurtenis welke

à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

Il est évident que la nouvelle convention, mieux conçue, s'écarte dans son essence même de celle de 1924.

Elle connut un grand succès. Vingt-deux Etats sur vingt-neuf, parmi lesquels la Belgique, ont voté pour, les autres s'étant abstenus pour différentes raisons.

Le protocole de signature énumère les réserves qui peuvent être faites.

Il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement belge de formuler l'une quelconque de ces réserves.

La ratification de la convention par la Belgique entraînera nécessairement la modification des articles 46 et suivants du Code de Commerce.

La convention entrera, conformément à l'article 11, (1), en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonnes de jauge brute.

Pour les Etats ratifiant la convention ultérieurement la convention entre en vigueur six mois après le dépôt, à Bruxelles, de son instrument de ratification.

Les Etats non signataires peuvent y adhérer.

Jusqu'à ce jour, la convention a été ratifiée par la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, la France, l'Espagne, la Suède, la Finlande, la Norvège, le Danemark, les Pays-Bas, la Suisse, Israël et le Portugal; d'autre part, le Ghana, Singapour, l'Algérie, Madagascar, la République Arabe Unie, la Guyane, l'Iran, la République Démocratique du Congo et l'Islande y ont adhéré.

Conformément à son article 11, (2), cette convention est entrée en vigueur le 31 mai 1968.

**

La Convention sur les passagers clandestins forme la deuxième réalisation de la conférence de 1957. Elle fut moins discutée que la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Le projet élaboré par la Conférence de Madrid portant sur cette matière n'a, quant au fond, subi que peu de modifications. Une réglementation internationale était devenue urgente étant donné que les propriétaires de navires supportaient souvent de lourdes charges financières à cause de la présence de passagers clandestins à bord de leurs navires et qu'ils rencontraient beaucoup de difficultés dans l'évacuation de ces personnes parfois très indésirables. Le « stowaway » lui-même méritait un traitement plus humain.

L'article premier de cette convention donne une définition du terme « passager clandestin » ou « stowaway ». Essentielles dans cette réglementation sont toutefois la faculté donnée au capitaine de livrer le passager clandestin aux autorités compétentes du premier port d'escale d'un Etat contractant après sa découverte ainsi que l'obligation y correspondante de ces autorités de recevoir le passager clandestin livré par le capitaine, à moins qu'il n'ait déjà fait l'objet, dans cet Etat, d'une mesure de refoulement ou d'expulsion [art. 2 (3)].

Malgré cette dernière réserve atténuante, l'obligation de réception fut sévèrement critiquée par une grande partie des délégations.

Le règlement du problème du renvoi du « stowaway » fut traité avec une sollicitude toute particulière. Le passager clandestin est selon le cas renvoyé à l'Etat dont il possède la

anleiding heeft gegeven tot de vordering al dan niet te wijten is aan de persoonlijke schuld van de eigenaar.

Het hoeft geen betoog dat dit verdrag wezenlijk verschilt van en beter uitgebouwd is dan zijn voorganger van 1924.

De bijval welke het genoot was dan ook groot. Tweëntwintig Staten op de negenentwintig, waaronder België steunden voor, de andere onthielden zich om uiteenlopende redenen.

Het protocol van ondertekening bepaalt welke voorbehouden mogen worden gemaakt bij de Overeenkomst.

Het ligt niet in de bedoeling van de Belgische Regering van deze mogelijkheid gebruik te maken.

De bekrachtiging van het verdrag door België zal noodzakelijk een wijziging van artikelen 46 en volgende van het Wetboek van Koophandel met zich mee brengen.

Het verdrag zal overeenkomstig zijn artikelen 11, (1), in werking treden zes maanden na de datum waarop ten minste tien akten van bekrachtiging zijn neergelegd, waarvan ten minste vijf dienen uit te gaan van Staten die elk een globale tonnenmaat van een miljoen bruto-registerton of meer hebben.

Voor de Staten die nadien het verdrag bekrachtigen, treedt het in werking zes maanden na de neerlegging te Brussel van de akte van bekrachtiging.

Niet ondertekenende Staten kunnen toetreden.

Tot op heden werd onderhavig verdrag bekrachtigd door Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Frankrijk, Spanje, Zweden, Finland, Noorwegen, Denemarken, Nederland, Zwitserland, Israël en Portugal; anderzijds, zijn volgende Staten tot het verdrag toegetreden: Ghana, Singapore, Algerije, Madagascar, de Verenigde Arabische Republiek, Guyana, Iran, de Democratische Republiek Kongo en IJsland.

Overeenkomstig zijn artikel 11, (2), is dit verdrag in werking getreden op 31 mei 1968.

**

Het Verdrag betreffende de verstekelingen is de tweede verwezenlijking van de conferentie van 1957. Het heeft minder aanleiding gegeven tot discussies dan het hierboven besproken Verdrag op de beperking van de aansprakelijkheid van de scheepseigenaars.

Het ontwerp van de Conferentie van Madrid ter zake heeft, althans wat de grond betreft, slechts weinig wijzigingen ondergaan. Een internationale regeling op dit stuk was hoogst noodzakelijk gezien de scheepseigenaars bij de ontdekking van « stowaways » dikwijls hoge kosten op zich moesten nemen en met moeilijkheden te kampen hadden om deze vaak ongewenste reizigers aan wal te kunnen zetten. Ook de verstekeling zelf verdiende wel een meer menselijke behandeling.

Dit verdrag omschrijft in haar eerste artikel het begrip verstekeling of « stowaway ». De kern van de regeling is echter wel de faculteit welke aan de kapitein van het schip verleend wordt de verstekeling over te leveren aan de overheden van de eerste haven van een verdragsluitende Staat na de ontdekking van de verstekeling, alsmede de hieraan beantwoordende verplichting van die overheden de door de kapitein overgeleverde verstekeling te ontvangen, tenzij deze in die Staat reeds het voorwerp uitmaakt van een uitwijzings- of uitdrijvingsmaatregel [artikel 2 (3)].

Deze tweede bepaling, ondanks het temperende voorbehoud dat zij bevat, stuitte op verzet van vele delegaties.

Met heel veel zorg werd dan het vraagstuk geregeld van de terugzending van de « stowaway », nadat deze is overgeleverd geworden aan de autoriteiten van de haven van

nationalité, au port d'embarquement du « stowaway » ou au dernier port d'escale avant qu'il ait été découvert (article 3).

Les charges des frais d'entretien et de renvoi sont précisées à l'article 4. Les frais d'entretien et de renvoi dans l'Etat contractant dont le passager clandestin est un national, seront finalement supportés par cet Etat (article 4, premier alinéa). Dans tous les autres cas, les frais de renvoi et d'entretien sont à charge du propriétaire, ces derniers frais n'étant toutefois dus que pendant une période de trois mois (article 4, deuxième alinéa).

Une disposition éminemment humanitaire est bien celle que contient l'article 5, (2), et laquelle veut que le capitaine et les autorités de port sont tenus de prendre en considération les motifs que le passager clandestin invoquerait pour ne pas être débarqué ou renvoyé dans tels ports ou tels Etats.

Finalement l'attention est attirée sur l'article 5, (1), suivant lequel les droits et obligations, imposés par la convention, sont complémentaires de ceux ou de celles antérieurement déterminés par les lois nationales.

Cette convention a été acceptée par onze voix, dont celle de la Belgique, contre trois et quatorze abstentions. Le nombre élevé de celles-ci s'explique par le fait que, comme susdit, la réception obligatoire du « stowaway » par un Etat contractant ne fut pas approuvée par la majorité des délégations. Pour la Belgique cette obligation ne présentait pas un inconvénient d'ordre majeur parce que la réglementation légale belge (article 46 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et de la pêche maritime du 5 juin 1928 tel qu'il a été modifié par la loi du 19 avril 1934), prévoit déjà la faculté de réception par la Belgique d'un passager clandestin en attendant son rapatriement.

La ratification de cette convention provoquera néanmoins certaines modifications de notre législation nationale.

La convention entrera en vigueur, entre les dix premiers Etats qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt, à Bruxelles, de dix instruments de ratification. Pour les autres Etats signataires, elle entrera en vigueur six mois après la date du dépôt, à Bruxelles, de son instrument de ratification.

Le Pérou, la Norvège, la Suède, l'Italie, le Danemark et la Finlande, ont ratifié la convention, tandis que le Maroc et Madagascar ont déposé un instrument d'adhésion; toutefois, cette convention n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises à cet effet par l'article 8 n'étant pas remplies.

Comme le Conseil d'Etat l'a suggéré dans son avis, le Gouvernement dépose en même temps que le présent projet un projet de loi interne mettant en concordance la législation nationale avec les textes des deux Conventions.

Le Ministre des Affaires étrangères,
P. HARMEL.

Le Ministre de la Justice,
A. VRANCKX.

Le Ministre des Communications,
F. DELMOTTE.

Le Secrétaire d'Etat au Commerce extérieur,
H. FAYAT.

ontscheping. Naar gelang van het geval geschiedt de terugzending naar de Staat waarvan de verstekeling de nationaliteit bezit, naar de haven van inscheping van de verstekeling of naar de laatste aanloophaven vooraleer hij werd ontdekt (artikel 3).

Artikel 4 preciseert wie de lasten van onderhoud en terugzending van de verstekeling moet dragen. Terugzending naar een verdragsluitende Staat waarvan de verstekeling de nationaliteit bezit, doet de kosten van onderhoud en terugzending uiteindelijk door deze Staat dragen (artikel 4, eerste lid). In alle andere gevallen moet de scheepseigenaar de lasten op zich nemen, doch — wat de kosten van onderhoud betreft — hoogstens voor drie maanden (artikel 4, tweede lid).

Een bij uitstek humanitaire bepaling is wel artikel 5, (2), welke de kapitein en de havenautoriteiten verplicht de redenen in acht te nemen welke de verstekeling mocht invoeren om naar een of andere haven of Staat niet te worden teruggestuurd of er niet te worden ontscheept.

Tenslotte wordt nog de aandacht gevestigd op artikel 5, (1), volgens welke de door het verdrag opgelegde rechten en verplichtingen complementair zijn aan deze die reeds in bepaalde landen kunnen vastgelegd zijn.

Dit verdrag werd met elf stemmen, waaronder deze van België, tegen drie en veertien onthoudingen aanvaard. Het hoge aantal onthoudingen vindt zijn verklaring in het feit dat, zoals hoger uiteengezet, de verplichte ontvangst van de verstekeling door een contracterende Staat, niet de algemene goedkeuring wegdroeg. Voor België was dit bezwaar niet onoverkomelijk om reden dat in zijn wettelijke regeling ter zake (artikel 46 van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij dd. 5 juni 1928 zoals dit gewijzigd werd bij wet van 19 april 1934) de mogelijkheid van ontvangst van een verstekeling door België in afwachting van zijn repatriëring reeds voorzien is.

De bekrachtiging van dit verdrag zal evenwel toch bepaalde wijzigingen van deze nationale wetgeving teweegbrengen.

Het verdrag treedt voor de eerste tien Staten die het zullen bekrachtigd hebben, in werking zes maanden na de datum waarop tien akten van bekrachtiging te Brussel zijn neergelegd. Voor de andere ondertekenende Staten, geschiedt de inwerkingtreding zes maanden na de datum van neerlegging te Brussel van de akte van bekrachtiging.

Peru, Noorwegen, Zweden, Italië, Denemarken en Finland hebben het verdrag bekrachtigd en Marokko en Madagascar hebben een toetredingsoorkonde neergelegd; dit verdrag is nochtans nog niet in werking getreden omdat de voorwaarden hiertoe, voorzien bij artikel 8, nog niet zijn vervuld.

Zoals door de Raad van State in zijn advies werd gesuggereerd, heeft de Regering een intern wetsontwerp voorbereid met het doel de nationale wetgeving in overeenstemming te brengen met de tekst van de twee Verdragen, wetsontwerp dat gelijktijdig aan de goedkeuring van het Parlement wordt onderworpen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
P. HARMEL.

De Minister van Justitie,
A. VRANCKX.

De Minister van Verkeerswezen,
F. DELMOTTE.

De Staatssecretaris voor Buitenlandse Handel,
H. FAYAT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 24 mai 1960, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation des actes internationaux suivants :

- a) convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et protocole de signature;
 - b) convention internationale sur les passagers clandestins,
- faits à Bruxelles, le 10 octobre 1957 », a donné le 22 juin 1960 l'avis suivant :

Le projet a pour objet l'approbation de deux conventions internationales :

- 1° la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires;
- 2° la convention sur les passagers clandestins.



L'article 7 de la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires faite à Bruxelles le 10 octobre 1957, dispose :

« La présente convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'article 6, limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

» Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette convention tout Etat non contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5, la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants, ou dont le navire, à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants ».

La convention de Bruxelles du 25 août 1924, approuvée par la loi du 20 novembre 1928 (*Moniteur belge* des 1^{er} et 2 juin 1931), que le projet aura pour effet d'abroger, fixe en son article 12, alinéa 1^{er}, comme critère d'application le critère du pavillon du navire qui a causé le dommage. La convention s'applique lorsque ce navire est ressortissant d'un Etat contractant. Toutefois, le même article précise en son alinéa 2 que ce principe ne porte pas atteinte au droit des Etats contractants de ne pas appliquer la convention lorsque le propriétaire du navire est ressortissant d'un Etat non contractant.

Il suit de là qu'en définitive seul le propriétaire du navire qui est ressortissant d'un Etat contractant et dont le navire bat le pavillon d'un des Etats contractants, ne peut être exclu du bénéfice de la convention.

La convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 adopte d'autres critères.

Il résulte, en effet, des travaux préparatoires de cette convention (voir Comité maritime international, conférence de Madrid 1955, *Recueil des procès-verbaux* etc., pp. 419-420) que ce qui est déterminant pour son application, ce n'est ni le pavillon que bat le navire qui a causé le dommage, ni la nationalité du propriétaire de ce navire, mais le lieu où le procès se déroule. Si le procès est engagé devant le tribunal d'un des pays signataires, celui-ci doit appliquer la convention quelle que soit la nationalité du propriétaire, ou le pavillon de son navire.

Toutefois, ce principe peut subir une exception lorsque l'Etat où se déroule le procès a décidé d'y déroger. Selon l'article 7, alinéa 2, cet Etat peut décider d'exclure les propriétaires de navires qui n'ont pas leur résidence habituelle ou leur siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants, ou dont le navire ne bat pas le pavillon d'un de ces Etats. Dans pareille hypothèse, ces propriétaires de navires tomberont sous l'application de la loi nationale.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 24^e mei 1960 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de volgende internationale akten :

- a) internationaal verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen en het protocol van ondertekening;
 - b) internationaal verdrag nopens de verstekelingen,
- afgesloten op 10 oktober 1957, te Brussel », heeft de 22^e juni 1960 het volgende advies gegeven :

Het ontwerp strekt tot goedkeuring van twee internationale verdragen :

- 1° het verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen;
- 2° het verdrag nopens de verstekelingen.



Artikel 7 van eerstgenoemd verdrag, dat op 10 oktober 1957 te Brussel is gesloten, bepaalt :

« Dit verdrag is van toepassing, telkens wanneer de scheepseigenaar, of enig ander persoon die dezelfde rechten heeft krachtens artikel 6, zijn aansprakelijkheid beperkt of tracht te beperken voor de rechter van een der verdragsluitende Staten of wanneer hij op het grondgebied van een dezer Staten de opheffing van beslag op een schip of enig ander goed, of de opheffing van een borgstelling of enige andere zekerheid tracht te bewerkstelligen.

» Jeder verdragsluitende Staat heeft niettemin het recht om het door dit verdrag toegekende voordeel geheel of gedeeltelijk te onttrekken aan enige niet-verdragsluitende Staat of aan enige persoon die, op het tijdstip dat hij tracht zijn aansprakelijkheid te beperken of de vrijgave van een schip of enig ander goed, waarop beslag is gelegd, of de opheffing van een borgstelling of enige andere zekerheid overeenkomstig artikel 5 te bewerkstelligen, niet zijn gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van zijn bedrijf in een verdragsluitende Staat heeft, of aan enig schip ten aanzien waarvan beperking van de aansprakelijkheid of vrijgave wordt nagestreefd, indien dit schip op het bovengeschreven tijdstip niet de vlag voert van een verdragsluitende Staat ».

Het verdrag van Brussel van 25 augustus 1924, goedgekeurd bij de wet van 20 november 1928 (*Belgisch Staatsblad* van 1 en 2 juni 1931) tot welks opheffing het ontwerp leidt, neemt in artikel 12, eerste lid, als maatstaf voor de toepassing de vlag van het schip dat de schade heeft veroorzaakt. Het verdrag vindt toepassing « wanneer het schip... onder een verdragsluitende Staat valt ». Het tweede lid van hetzelfde artikel verduidelijkt echter, dat dit beginsel « geen inbreuk maakt op het recht van de verdragsluitende Staten om de bepalingen van dit verdrag niet toe te passen ten gunste van de onderdanen van een niet-verdragsluitende Staat ».

Hieruit volgt, dat uiteindelijk alleen de eigenaar die onderdaan is van een verdragsluitende Staat en wiens schip de vlag van een der verdragsluitende Staten voert, niet van het voordeel van het verdrag kan worden uitgesloten.

Het verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 legt andere maatstaven aan.

Uit het voorbereidende werk van dit verdrag blijkt immers (zie : Comité maritime international, conférence de Madrid 1955, *Recueil des procès-verbaux*, etc., blz. 419-420), dat voor de toepassing van het verdrag de doorslag geeft, niet de vlag van het schadeveroorzakende schip noch de nationaliteit van de eigenaar van het schip maar de plaats waar het geding wordt gevoerd. Wordt het geding aanhangig gemaakt bij de rechtbank van een der ondertekende landen, dan behoort dit land het verdrag toe te passen ongeacht de nationaliteit van de eigenaar of de vlag van zijn schip.

Op dit beginsel kan echter een uitzondering staan wanneer de Staat waar het rechtsgeding wordt gevoerd, beslist heeft ervan af te wijken. Volgens artikel 7, tweede lid, kan deze Staat besluiten tot de uitsluiting van eigenaars van schepen die hun gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van hun bedrijf niet in een der verdragsluitende Staten hebben of wier schip niet de vlag van een dezer Staten voert. In dit geval vallen die eigenaars van schepen onder de toepassing van de landswet.

La convention ne précisant pas quelle sera l'autorité compétente pour exclure ces propriétaires, cette décision appartiendra en Belgique à l'autorité qui a approuvé la convention, c'est-à-dire au législateur.

Tel qu'il est rédigé, l'article 7 aura pour effet de mettre à l'abri d'une mesure d'exclusion, le propriétaire qui a sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants, ou dont le navire bat le pavillon d'un de ces Etats. Au contraire, le propriétaire qui possède la nationalité d'un des Etats contractants, sans posséder sa résidence habituelle dans l'un de ces Etats ou sans que son navire batte le pavillon de l'un de ceux-ci, pourra, le cas échéant, se voir refuser le bénéfice de la convention.

Enfin, il convient de remarquer que lorsque la loi nationale a été mise en concordance avec la convention, ce qui est le cas en Belgique pour la convention de Bruxelles du 25 août 1924 (voir la loi du 28 novembre 1928, dont les dispositions ont été insérées dans le Code de commerce, livre II titre II), la faculté d'exclusion devient sans objet puisque la loi nationale comprend alors les mêmes règles que la convention.

..

Les deux conventions que le Gouvernement se propose de soumettre à l'assentiment des Chambres sont destinées à régler des litiges de droit privé sur la base des règles uniformes qu'elles établissent. Le bénéfice de leurs stipulations pourra être revendiqué par des particuliers devant les tribunaux belges. Comme l'exposé des motifs le signale, ces stipulations ne sont pas en concordance parfaite avec certaines dispositions de droit interne.

Afin d'éviter les difficultés que pourrait faire naître le fait de ces discordances, il serait opportun que le Gouvernement saisisse les Chambres du ou des projets destinés à les supprimer, en même temps qu'il déposera le présent projet.

..

Il est signalé dans l'exposé des motifs que la ratification de la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer entraînera nécessairement la modification des articles 46 et suivants du Code de commerce. Cette référence doit se lire « article 46 du livre II du Code de commerce ».

In fine de l'exposé des motifs, il est signalé d'autre part, que la ratification de la convention sur les passagers clandestins nécessitera certaines modifications de notre législation nationale; les textes ainsi visés ne sont pas indiqués, à l'exception d'une allusion qui est faite à l'article 46 de la loi du 5 juin 1928; il semble qu'à cette référence, il faille ajouter celle de l'article 45 de la même loi, ainsi qu'une référence à la loi du 28 mars 1952 sur la police des étrangers.

La chambre était composée de

MM. :

J. SUETENS, *premier président*,
P. DE BOCK,
G. HOLOYE, *conseillers d'Etat*,
P. ANSIAUX,
P. DE VISSCHER, *assesseurs de la section de législation*,
C. ROUSSEAUX, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. SUETENS.

Le rapport a été présenté par M. W. VAN ASSCHE, auditeur.

Le Greffier,

(s.) C. ROUSSEAUX.

Le Président,

(s.) J. SUETENS.

Aangezien het verdrag niet opgeeft welke overheid bevoegd zal zijn om deze eigenaars uit te sluiten, berust die beslissing in België bij de overheid die het verdrag heeft goedgekeurd, met name de wetgever.

Het gevolg van artikel 7, zoals dit gesteld is, zal zijn dat er geen gevaar voor uitsluiting zal zijn voor de eigenaar die zijn gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van zijn bedrijf in een der verdragsluitende Staten heeft of wiens schip de vlag van een dezer Staten voert. Daarentegen kan de eigenaar die de nationaliteit van een der verdragsluitende Staten bezit, maar geen gewone verblijfplaats in een dezer Staten heeft of wiens schip de vlag van een dezer Staten niet voert, zich bij voorkomend geval het voordeel van het verdrag ontzegd zien.

Ten slotte moge worden opgemerkt dat, nadat de landswet in overeenstemming is gebracht met het verdrag, wat voor België het geval is met het verdrag van Brussel van 25 augustus 1924 (zie de wet van 28 november 1928, waarvan de bepalingen zijn ingevoerd in het Wetboek van koophandel, boek II, titel II), het recht tot uitsluiting onwerkzaam wordt, want dan bevat de landswet dezelfde regelen als het verdrag.

..

Beide verdragen waarvoor de Regering zich voorneemt de instemming van de Kamers te vragen, bedoelen privaatrechtelijke geschillen te regelen, op grond van eenvormige regels die zij vaststellen. Particulieren zullen zich voor de Belgische rechtbanken op het voordeel van de bepalingen van die verdragen kunnen beroepen. Zoals de memorie van toelichting zegt, zijn deze bepalingen niet volkomen in overeenstemming met sommige bepalingen van intern recht.

Ter voorkoming van de moeilijkheden waartoe dit gemis van overeenstemming zou kunnen leiden, zou de Regering er goed aan doen, samen met het onderhavige ontwerp bij de Kamers een of meer ontwerpen in te dienen met het oog op de schrapping van de niet overeenstemmende bepalingen.

..

In de memorie van toelichting is gezegd, dat de bekrachtiging van het verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen noodzakelijk « een wijziging van artikelen 46 en volgende van het Wetboek van koophandel met zich zal meebrengen ». Men leze : « artikel 46 van boek II van het Wetboek van koophandel ».

Aan het slot verklaart de memorie van toelichting, dat de bekrachtiging van het verdrag nopens de verstekelingen « bepaalde wijzigingen van onze nationale wetgeving zal teweegbrengen »; een toespeeling op artikel 46 van de wet van 5 juni 1928 daargelaten, wordt niet gezegd om welke teksten het gaat; behalve naar dit artikel, lijkt ook te moeten worden verwezen naar artikel 45 van die wet en naar de wet van 28 maart 1952 op de vreemdelingenpolitie.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

J. SUETENS, *eerste voorzitter*,
P. DE BOCK,
G. HOLOYE, *raadsheren van State*,
P. ANSIAUX,
P. DE VISSCHER, *bijzitters van de afdeling wetgeving*,
C. ROUSSEAUX, *adjunct-griffier, griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SUETENS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. VAN ASSCHE, auditeur,

De Griffier,

(get.) C. ROUSSEAUX.

De Voorzitter,

(get.) J. SUETENS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre des Communications, et de Notre Secrétaire d'Etat au Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Communications et Notre Secrétaire d'Etat au Commerce extérieur, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

Les actes internationaux suivants :

- a) Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et Protocole de signature;
 - b) Convention internationale sur les passagers clandestins, faits à Bruxelles, le 10 octobre 1957,
- sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 13 novembre 1972.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HARMEL.

Le Ministre de la Justice,

A. VRANCKX.

Le Ministre des Communications,

F. DELMOTTE.

Le Secrétaire d'Etat au Commerce extérieur,

H. FAYAT.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Staatssecretaris voor Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Staatssecretaris voor Buitenlandse Handel zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

De volgende internationale akten :

- a) Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen en het Protocol van ondertekening;
 - b) Internationaal Verdrag nopens de verstekelingen, opgemaakt te Brussel op 10 oktober 1957,
- zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel op 13 november 1972.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. HARMEL.

De Minister van Justitie,

A. VRANCKX.

De Minister van Verkeerswezen,

F. DELMOTTE.

De Staatssecretaris voor Buitenlandse Handel,

H. FAYAT.

CONVENTION INTERNATIONALE

sur la limitation de la responsabilité
des propriétaires de navires de mer.

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit :

Article 1.

(1) Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire :

(a) mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;

(b) mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable, pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

(c) toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

(2) Dans la présente Convention, l'expression « dommages corporels » désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles; l'expression « dommages matériels » désigne toutes les autres créances mentionnées au paragraphe (1) ci-dessus.

(3) Le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au paragraphe (1) du présent article lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit répondre.

(4) Le présent article ne s'applique pas :

(a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

(b) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire 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 3 ci-après.

(5) Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

(6) La *lex fori* déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

(7) Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'empêche pas la reconnaissance de cette responsabilité.

(Vertaling.)

INTERNATIONAAL VERDRAG

nopens de beperking van de aansprakelijkheid
van eigenaren van zeeschepen.

De Hoge Verdragsluitende Partijen.

De wenselijkheid erkennende om in gemeen overleg enige eenvoudige regelen vast te stellen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen,

Hebben besloten te dien einde een Verdrag te sluiten en zijn dienvolgens overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

(1) De eigenaar van een zeeschip kan zijn aansprakelijkheid ten aanzien van vorderingen welke uit een van de volgende oorzaken voortkomen, beperken tot beloop van de overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag bepaalde bedragen, tenzij het voorval waardoor de vordering is ontstaan, is veroorzaakt door de persoonlijke schuld van de eigenaar :

(a) de dood van of lichamelijk letsel aan alle andere personen te land of op het water, verlies of beschadiging van alle andere goederen of schending van rechten, veroorzaakt door een handeling, nalatigheid of schuld van personen die zich aan boord van het schip bevinden en voor wie de eigenaar aansprakelijk is, of van personen die zich niet aan boord bevinden en voor wier handeling, nalatigheid of schuld de eigenaar aansprakelijk is, mits, in laatstgenoemd geval, de handeling, nalatigheid of schuld in verband staat met de navigatie of de behandeling van het schip, met het laden, vervoeren of lossen van de lading of met de inscheping, het vervoer of de ontscheping van de reizigers;

(b) de dood van of lichamelijk letsel aan alle andere personen te land of op het water, verlies of beschadiging van alle andere goederen of schending van rechten, veroorzaakt door een handeling, nalatigheid of schuld van personen die zich aan boord van het schip bevinden en voor wie de eigenaar aansprakelijk is, of van personen die zich niet aan boord bevinden en voor wier handeling, nalatigheid of schuld de eigenaar aansprakelijk is, mits, in laatstgenoemd geval, de handeling, nalatigheid of schuld in verband staat met de navigatie of de behandeling van het schip, met het laden, vervoeren of lossen van de lading of met de inscheping, het vervoer of de ontscheping van de reizigers;

(c) iedere door een wet inzake het verwijderen van wrakken opgelegde verplichting of aansprakelijkheid welke ontstaat door of in verband met het lichten, verwijderen of vernietigen van een gezonken, gestrand of verlaten schip (daarbij inbegrepen hetgeen zich aan boord van dat schip bevindt), benevens iedere verplichting of aansprakelijkheid welke voortkomt uit schade door een zeeschip toegebracht aan havenwerken, dokken en vaarwegen.

(2) In dit verdrag worden onder de uitdrukking « vordering uit hoofde van personenschade » verstaan de vorderingen tot schadevergoeding ten gevolge van de dood of van lichamelijk letsel; onder « vordering uit hoofde van goederenschade » alle andere vorderingen vermeld in paragraaf (1) van dit artikel.

(3) Het recht om zijn aansprakelijkheid in de gevallen bedoeld in paragraaf (1) van dit artikel te beperken, komt de scheepseigenaar ook toe in gevallen waarin zijn aansprakelijkheid, ook zonder bewijs van zijn schuld of van schuld van de personen voor wie hij aansprakelijk is, voortvloeit uit zijn eigendom of bezit van het schip of uit het feit dat dit onder zijn bewaking of toezicht is.

(4) Dit artikel is niet toepasselijk :

(a) op vorderingen uit hoofde van hulp en berging of van omslag in averij-grosse;

(b) op vorderingen van de kapitein, de leden van de bemanning of de andere ondergeschikten van de scheepseigenaar die zich aan boord bevinden of wier werkzaamheden met het schip verband houden noch op vorderingen van hun erfgenamen of rechthebbenden, indien de eigenaar, volgens de wet waaraan de arbeidsovereenkomst is onderworpen, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor deze vorderingen te beperken of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen voor een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 3 van dit Verdrag.

(5) Indien de scheepseigenaar gerechtigd is tegen een schuldeiser een vordering geldend te maken welke voortkomt uit hetzelfde voorval, heeft schuldvergelijking tussen de beide vorderingen plaats; de bepalingen van dit Verdrag zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.

(6) De *lex fori* bepaalt, wie het bewijs leveren moet dat het voorval waardoor de vordering is ontstaan al dan niet is veroorzaakt door de persoonlijke schuld van de eigenaar.

(7) Het invoeren van de beperking der aansprakelijkheid vormt niet een erkenning van die aansprakelijkheid.

Article 2.

(1) La limitation de la responsabilité déterminée par l'article 3 de la présente Convention, s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

(2) Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

(3) Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

(4) Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Article 3.

(1) Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article 1 sont :

(a) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1 000 francs par tonneau de jauge du navire;

(b) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3 100 francs par tonneau de jauge du navire;

(c) au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3 100 francs par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2 100 francs par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1 000 francs par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

(2) Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

(3) Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe (1), il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

(4) Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe (1), le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans le paragraphe précédent.

(5) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

(6) Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe (1) du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.

(7) Pour l'application de cette Convention, le tonnage sera calculé comme suit :

— pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique,

Artikel 2.

(1) De grens van de aansprakelijkheid als bepaald in artikel 3 van dit Verdrag is toepasselijk op de gezamenlijke vorderingen uit hoofde van personen- en goederenschade, welke zijn ontstaan ten gevolge van eenzelfde voorval, zonder dat rekening wordt gehouden met vorderingen, welke zijn ontstaan of kunnen ontstaan ten gevolge van een ander voorval.

(2) Wanneer de gezamenlijke vorderingen die uit eenzelfde voorval voortkomen, de grenzen van de aansprakelijkheid als in artikel 3 vastgesteld te boven gaan, kan er een afzonderlijk beperkingsfonds worden gevormd, bestaande uit het totale bedrag dat door deze grenzen wordt aangegeven.

(3) Het aldus gevormde fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van de vorderingen ten aanzien waarvan de beperking der aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

(4) Na de vorming van het fonds kan voor de genoemde vorderingen door de schuldeisers voor wie het fonds is bestemd, geen recht worden uitgeoefend op de andere goederen van de eigenaar, mits het fonds werkelijk ten bate van de betrokken schuldeisers beschikbaar is.

Artikel 3.

(1) De bedragen waartoe de scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken in de gevallen genoemd in artikel 1, zijn de volgende :

(a) wanneer het voorval slechts goederenschade heeft veroorzaakt, een totaal bedrag van 1 000 frank per eenheid tonnemaat van het schip;

(b) wanneer het voorval slechts personenschade heeft veroorzaakt, een totaal bedrag van 3 100 frank per eenheid tonnemaat van het schip;

(c) wanneer het voorval zowel personenschade als goederenschade heeft veroorzaakt een totaal bedrag van 3 100 frank per eenheid tonnemaat van het schip, van welk bedrag een eerste gedeelte van 2 100 frank per eenheid tonnemaat uitsluitend bestemd is voor de voldoening der vorderingen uit hoofde van personenschade en een tweede gedeelte van 1 000 frank per eenheid tonnemaat bestemd is voor de voldoening der vorderingen uit hoofde van goederenschade; is evenwel het eerste gedeelte onvoldoende voor de volledige betaling der vorderingen uit hoofde van personenschade, dan deelt het onbetaalde saldo van deze vorderingen met de vorderingen uit hoofde van goederenschade naar evenredigheid mede in het tweede gedeelte van het fonds.

(2) In elk gedeelte van het beperkingsfonds geschiedt de verdeling tussen de schuldeisers naar verhouding van het bedrag van hun erkende vorderingen.

(3) Indien de scheepseigenaar vóór de verdeling van het fonds een van de vorderingen genoemd in artikel 1, paragraaf (1), geheel of gedeeltelijk heeft voldaan, is hij gerechtigd om tot beloop van het door hem betaalde bedrag de plaats van zijn schuldeiser in te nemen bij de verdeling van het fonds, doch ten hoogste tot het bedrag waarvoor deze schuldeiser volgens het recht van het land, waar het fonds is gevormd, verhaal tegen hem had kunnen uitoefenen.

(4) Wanneer de eigenaar bewijst dat hij op een later tijdstip gedwongen zou kunnen worden om een van de vorderingen genoemd in artikel 1, paragraaf (1), geheel of gedeeltelijk te voldoen, kan de rechter of andere bevoegde overheid van het land waar het fonds is gevormd, bevelen dat voorlopig een bedrag zal worden voorbehouden, dat voldoende is om het de eigenaar mogelijk te maken op dat latere tijdstip zijn rechten op het fonds geldend te maken overeenkomstig de bepalingen van de voorgaande paragraaf.

(5) Voor het vaststellen van de grens van de aansprakelijkheid van een scheepseigenaar overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, wordt een schip met tonnemaat van minder dan 300 ton geacht 300 ton te meten.

(6) De frank vermeld in dit artikel wordt geacht betrekking te hebben op een eenheid, bestaande uit vijftenzestig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. De bedragen vermeld in de eerste paragraaf (1) van dit artikel worden omgezet in de nationale munt van de Staat, waar de beperking der aansprakelijkheid wordt ingeroepen; de omzetting geschiedt volgens de waarde van die nationale munt in verhouding tot de bovenomschreven munteenheid op het tijdstip waarop de scheepseigenaar het fonds heeft gevormd, de betaling heeft verricht of volgens de wet van die Staat enige daaraan gelijkwaardige zekerheid heeft verstrekt.

(7) Voor de toepassing van dit Verdrag wordt de tonnenmaat van het schip als volgt berekend :

— voor stoomschepen en andere door mechanische kracht voortbe-

le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;

— pour tous autres navires, le tonnage net.

Article 4.

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 3, paragraphe (2), de la présente Convention, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds éventuel et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'Etat où le fonds est constitué.

Article 5.

(1) Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire, a été saisi dans le ressort d'un Etat contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, telle qu'elle résulte de la présente Convention et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

(2) Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe (1) du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée :

(a) au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance;

(b) au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;

(c) au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises;

le tribunal ou toute autre autorité compétente ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées au paragraphe (1) du présent article seront réunies.

(3) Les dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article seront également applicables, si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire de la présente Convention, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

(4) Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

(5) La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées, seront réglés par la loi nationale de l'Etat contractant dans lequel le procès a lieu.

Article 6.

(1) Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) du présent article, les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 3 de la présente Convention.

(3) Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si

wogen schepen, de netto-tonnenmaat vermeerderd met het aantal tonnen dat wegens de ruimte, ingenomen door de machinekamers, van de bruto-tonnenmaat is afgetrokken om de netto-tonnenmaat te bepalen;

— voor alle andere schepen wordt de netto-tonnenmaat genomen.

Artikel 4.

Onverminderd het bepaalde in artikel 3, paragraaf 2, van dit Verdrag, worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van het eventuele beperkingsfonds en alle procedureregels beheerst door de nationale wet van de Staat waar het fonds wordt gevormd.

Artikel 5.

(1) Wanneer, in de gevallen waarin een scheepseigenaar krachtens dit Verdrag gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, en in het rechtsgebied van een Verdragsluitende Staat beslag is gelegd op het schip, of op een ander schip of op andere goederen die aan dezelfde eigenaar toebehoren, of wanneer in die gevallen borgstelling of een andere zekerheid is gegeven om beslaglegging te vermijden, kan de rechter of andere bevoegde overheid van die Staat de opheffing van het beslag op het schip of op het andere goed of van de gestelde zekerheid bevelen, mits wordt bewezen dat de eigenaar reeds een voldoende borgstelling of andere zekerheid heeft gegeven tot beloop van een bedrag dat door de grens van zijn aansprakelijkheid ingevolge dit Verdrag wordt aangegeven en dat de aldus gegeven borgstelling of zekerheid werkelijk ten bate van de eiser, overeenkomstig diens rechten, beschikbaar is.

(2) Wanneer, in de omstandigheden vermeld in paragraaf (1) van dit artikel, borgstelling of andere zekerheid reeds is gegeven :

(a) in de haven waar het ongeval waardoor de vordering is ontstaan, zich heeft voorgedaan;

(b) in de eerste haven die wordt aangedaan na dat ongeval, indien dit niet in een haven plaats vond;

(c) in de haven van ontschepping of lossing, indien het gaat om een vordering uit hoofde van personenschade of van schade aan de lading;

beveelt de rechter of andere bevoegde overheid de opheffing van het beslag op het schip of van de borgstelling of andere zekerheid, mits de voorwaarden genoemd in paragraaf (1) van dit artikel zijn vervuld.

(3) De bepalingen van paragrafen (1) en (2) van dit artikel zijn eveneens toepasselijk indien de borgstelling of andere zekerheid welke reeds is gegeven, niet tot de grens van de aansprakelijkheid ingevolge deze overeenkomst reikt, mits een voldoende borgstelling of andere zekerheid wordt gegeven voor het verschil.

(4) Wanneer de scheepseigenaar een borgstelling heeft gegeven of andere zekerheid heeft gesteld tot beloop van een bedrag dat door de grens van zijn aansprakelijkheid ingevolge dit Verdrag wordt aangegeven, moet deze borgstelling of andere zekerheid beschikbaar zijn voor de voldoening van alle vorderingen welke ten gevolge van eenzelfde voorval zijn ontstaan en waarvoor de eigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken.

(5) De procedure in verband met de rechtsovereenkomsten ingesteld bij toepassing van de bepalingen van dit Verdrag en de termijnen binnen welke die rechtsovereenkomsten moeten worden ingesteld worden bepaald door de nationale wet van de Verdragsluitende Staat waar het rechtsgeding plaats heeft.

Artikel 6.

(1) Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar mede verstaan de aansprakelijkheid van het schip zelf.

(2) Onverminderd het bepaalde in paragraaf (3) van dit artikel zijn de voorschriften van dit Verdrag, op gelijke wijze als op de eigenaar zelf, van toepassing op de bevrachter, de reder, de reder-beheerder van het schip en op de kapitein, de leden van de bemanning en de overige ondergeschikten van de eigenaar, bevrachter, reder, of reder-beheerder, handelend bij de uitoefening van hun werkzaamheden, met dien verstande dat het totale bedrag van de beperkte aansprakelijkheid van de eigenaar en van al deze andere personen uit hoofde van personen- en goederenschade, voortvloeiend uit eenzelfde voorval, niet de bedragen welke overeenkomstig artikel 3 van dit Verdrag zijn vastgesteld, te boven kan gaan.

(3) De kapitein en de leden van de bemanning kunnen, wanneer rechtsovereenkomsten tegen hen worden ingesteld, hun aansprakelijkheid

l'événement qui est à l'origine de la créance, a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, co-propriétaire, affrèteur, armateur ou armateur gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

Article 7.

La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'article 6, limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout Etat non contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5, la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

Article 8.

Tout Etat contractant se réserve le droit de déterminer quelles sont les autres catégories de navires qui seront assimilées aux navires de mer pour les besoins de la présente Convention.

Article 9.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

Article 10.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en notifiera le dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 11.

(1) La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonnes de jauge brute.

(2) Pour chaque Etat signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe (1) du présent article, elle entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification.

Article 12.

Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 11, (1).

Article 13.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

beperken zelfs indien het voorval waardoor het vorderingsrecht is ontstaan, is veroorzaakt door hun persoonlijke schuld. Indien echter de kapitein of het lid van de bemanning tevens eigenaar, mede-eigenaar, bevrachter, reder of reder-beheerder van het schip is, is dit lid slechts toepasselijk indien het betreft een nalatigheid of schuld begaan in zijn hoedanigheid van kapitein of lid van de bemanning.

Artikel 7.

Dit Verdrag is van toepassing, telkens wanneer de scheepseigenaar, of enig ander persoon die dezelfde rechten heeft krachtens artikel 6, zijn aansprakelijkheid beperkt of tracht te beperken voor de rechter van een der Verdragsluitende Staten of wanneer hij op het grondgebied van een dezer Staten de opheffing van beslag op een schip of enig ander goed, of de opheffing van een borgstelling of enige andere zekerheid tracht te bewerkstelligen.

Ieder Verdragsluitende Staat heeft niettemin het recht om het door dit Verdrag toegekende voordeel geheel of gedeeltelijk te ontfangen aan enige niet-Verdragsluitende Staat of aan enige persoon die, op het tijdstip dat hij tracht zijn aansprakelijkheid te beperken of de vrijgave van een schip of enig ander goed, waarop beslag is gelegd, of de opheffing van een borgstelling of enige andere zekerheid overeenkomstig artikel 5 te bewerkstelligen, niet zijn gewone verblijfplaats of de hoofdzetel van zijn bedrijf in een Verdragsluitende Staat heeft, of aan enig schip ten aanzien waarvan beperking van de aansprakelijkheid of vrijgave wordt nagestreefd, indien dit schip op het bovenschreven tijdstip niet de vlag voert van een Verdragsluitende Staat.

Artikel 8.

Iedere Verdragsluitende Staat behoudt zich het recht voor vast te stellen welke andere categorieën van schepen voor de toepassing van dit Verdrag met zeeschepen worden gelijkgesteld.

Artikel 9.

Dit Verdrag staat ter ondertekening open voor de Staten vertegenwoordigd op de tiende zitting van de Diplomatieke Zeerechtconferentie.

Artikel 10.

Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging worden neergelegd bij de Belgische Regering, die van deze nederlegging langs diplomatieke weg aan alle ondertekenende en toetredende Staten kennis geeft.

Artikel 11.

(1) Dit Verdrag treedt in werking zes maanden na de datum waarop ten minste tien akten van bekrachtiging zijn neergelegd, waarvan ten minste vijf afkomstig zijn van Staten die elk een scheepstonnage hebben van een miljoen bruto tonnenmaat of meer.

(2) Voor iedere ondertekenende Staat die het Verdrag bekrachtigt na de datum van nederlegging van de akte van bekrachtiging welke ingevolge paragraaf (1) van dit artikel de inwerkingtreding bepaalt, treedt het Verdrag in werking zes maanden na de datum waarop zijn akte van bekrachtiging is neergelegd.

Artikel 12.

Iedere Staat die op de tiende zitting van de Diplomatieke Zeerechtconferentie niet vertegenwoordigd was, kan tot dit Verdrag toetreden.

De akten van toetreding worden nedergelegd bij de Belgische Regering, die daarvan langs diplomatieke weg aan alle ondertekenende en toetredende staten mededeling doet.

Het Verdrag treedt voor de toetredende Staat in werking zes maanden na de datum waarop zijn akte van toetreding is neergelegd, doch niet vóór de datum van de bij artikel 11, (1) vastgestelde inwerkingtreding van het Verdrag.

Artikel 13.

Iedere Hoge Verdragsluitende Partij heeft het recht dit Verdrag, op elk tijdstip nadat het ten haren opzichte in werking is getreden, op te zeggen. Deze opzegging wordt echter pas van kracht een jaar na de datum waarop de Belgische Regering de kennisgeving der opzegging heeft ontvangen. Deze doet hiervan langs diplomatieke weg aan alle ondertekenende en toetredende Staten mededeling.

Article 14.

(1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante;

(2) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, étendant l'application de la Convention aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation;

(3) Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Article 15.

Toute Haute Partie Contractante pourra, à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 16.

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 10 octobre 1957, en langue française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge qui en délivrera des copies certifiées conformes.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

C. F. OPHULS.
Ernst GESSLER.

Pour la Belgique :

LILAR.

Pour le Brésil :

Hugo GOUTHIER de OLIVEIRA GONDIM.
(Ad referendum.)

Pour le Canada :

R. R. MACGILLIVRAY.
L. J. LEAVEY.

Pour la Cité du Vatican :

P. DEMEUR.

Pour l'Espagne :

El Conde de CASA MIRANDA.
(Ad referendum.)

Pour la France :

H. de LAGENESTE.

*Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :*

George P. LABOUCHERE.

Artikel 14.

(1) Iedere Hoge Verdragsluitende Partij kan bij de bekrachtiging, de toetreding of nadien schriftelijk de Belgische Regering ervan in kennis stellen dat dit Verdrag toepasselijk is op de gebieden of op sommige gebieden voor welker internationale betrekkingen zij verantwoordelijk is. Het Verdrag zal op de genoemde gebieden toepasselijk zijn zes maanden na de datum van ontvangst dezer kennisgeving door de Belgische Regering, doch niet vóór de datum van inwerkingtreding van het Verdrag ten opzichte van die Hoge Verdragsluitende Partij.

(2) Iedere Hoge Verdragsluitende Partij die overeenkomstig paragraaf (1) van dit artikel heeft verklaard dat de toepasselijkheid van het Verdrag wordt uitgebreid tot de gebieden of tot sommige gebieden voor welker internationale betrekkingen zij verantwoordelijk is, kan te allen tijde de Belgische Regering ervan in kennis stellen dat de Overeenkomst niet meer op bedoelde gebieden toepasselijk is. Deze opzegging wordt van kracht een jaar na de datum waarop de Belgische Regering de kennisgeving der opzegging heeft ontvangen.

(3) De Belgische Regering doet langs diplomatieke weg aan alle ondertekenende en toetredende Staten mededeling van de kennisgevingen, welke zij ingevolge dit artikel ontvangt.

Artikel 15.

Iedere Hoge Verdragsluitende Partij kan, na het verstrijken van drie jaar na de inwerkingtreding van dit Verdrag te haren opzichte, de bijeenroeping vragen van een conferentie die oordelen moet over elk voorstel tot herziening van dit Verdrag.

Iedere Hoge Verdragsluitende Partij die van dit recht gebruik wenst te maken doet daarvan mededeling aan de Belgische Regering, die de conferentie binnen zes maanden bijeenroept.

Artikel 16.

Voor wat betreft de betrekkingen tussen de Staten die dit Verdrag bekrachtigen of er toe toetreden, vervangt dit het Internationaal Verdrag tot eenmaking van enige regels nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, getekend te Brussel op 25 augustus 1924, dat in zo verre buiten werking treedt.

Ten blijkde waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gevolmachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel, op 10 oktober 1957, in de Franse en de Engelse taal, welke beide teksten gelijkelijk authentiek zijn, in een enkel exemplaar, dat neergelegd zal blijven in het archief van de Belgische Regering, die daarvan eensluidend gewaarmerkte afschriften zal afgeven.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :

C. F. OPHULS.
Ernst GESSLER.

Voor België :

LILAR.

Voor Brazilië :

Hugo GOUTHIER de OLIVEIRA GONDIM.
(Ad referendum.)

Voor Canada :

R. R. MACGILLIVRAY.
L. J. LEAVEY.

Voor Vatikaanstad :

P. DEMEUR.

Voor Spanje :

El Conde de CASA MIRANDA.
(Ad referendum.)

Voor Frankrijk :

H. de LAGENESTE.

*Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië
en Noord-Ierland :*

George P. LABOUCHERE.

Pour l'Inde :

B. N. KAUL.
R. E. KUMANA.

(Subject to acceptance by the Government of India.)

Pour Israël,

Gideon RAFAEL.
Izaak MINTZ.
(Ad referendum.)

Pour l'Italie :

Roberto SANDIFORD.

Pour les Pays-Bas :

E. TEIXEIRA de MATTOS.
R. P. CLEVERINGA.

Pour le Pérou :

Pablo ABRIL de VIVERO.

Pour la Pologne :

T. OCIOSZYNSKI.

Pour le Portugal :

Eduardo VIEIRA LEITAO.
J. A. CORREA de BARROS.
(Ad referendum.)

Pour la Suède :

Sture PETRÉN.

Pour la Suisse :

G. JACCARD.

Pour la Yougoslavie :

M. DRAGUSTIN.

Voor India :

B. N. KAUL.
R. E. KUMANA.

(Subject to acceptance by the Government of India.)

Voor Israël :

Gideon RAFAEL.
Izaak MINTZ.
(Ad referendum.)

Voor Italië :

Roberto SANDIFORD.

Voor Nederland :

E. TEIXEIRA de MATTOS.
R. P. CLEVERINGA.

Voor Peru :

Pablo ABRIL de VIVERO.

Voor Polen :

T. OCIOSZYNSKI.

Voor Portugal :

Eduardo VIEIRA LEITAO.
J. A. CORREA de BARROS.
(Ad referendum.)

Voor Zweden :

Sture PETRÉN.

Voor Zwitserland :

G. JACCARD.

Voor Zuidslavie :

M. DRAGUSTIN.

PROTOCOLE DE SIGNATURE.

(1) Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au paragraphe (2). Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.

(2) Les réserves suivantes seront seules recevables :

(a) Réserve du droit d'exclure l'application de l'article 1, paragraphe (1), (c).

(b) Réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge.

(c) Réserve du droit de donner effet à la présente Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

C. F. OPHÜLS.
Ernst GESSLER.

Pour la Belgique :

LILAR.

Pour le Brésil :

Hugo GOUTHIER de OLIVEIRA GONDIM.
(Ad referendum.)

Pour le Canada :

R. R. MACGILLIVRAY.
L. J. LEAVEY.

Pour la Cité du Vatican :

P. DEMEUR.

Pour l'Espagne :

El Conde de CASA MIRANDA.

Pour la France :

H. de LAGENESTE.

*Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :*

George P. LABOUCHERE.

Pour l'Inde :

B. N. KAUL.
R. E. KUMANA.
(Subject to acceptance by the Government of India.)

Pour Israël :

Gideon RAFAEL.
Izaak MINTZ.
(Ad referendum.)

Pour l'Italie :

Roberto SANDIFORD.

Pour les Pays-Bas :

E. TEIXEIRA de MATTOS.
R. P. CLEVERINGA.

Pour le Pérou :

Pablo ABRIL de VIVERO.

Pour la Pologne :

T. OCIOSZYNSKI.

Pour le Portugal :

Eduardo VIEIRA LEITAO.
J. A. CORREA de BARROS.
(Ad referendum.)

(Vertaling.)

PROTOCOL VAN ONDERTEKENING.

(1) Iedere Staat kan bij de ondertekening, bekrachtiging of toetreding tot dit Verdrag de voorbehouden maken, in paragraaf (2) bepaald. Geen enkel ander voorbehoud ten aanzien van dit Verdrag is toegelaten.

(2) De enige toegelaten voorbehouden zijn de volgende :

(a) het recht om de toepasselijkheid van artikel 1, paragraaf (1), (c), uit te sluiten;

(b) het recht om ten aanzien van schepen van minder dan 300 ton het stelsel van beperking der aansprakelijkheid bij nationale wetgeving te regelen;

(c) het recht om aan dit Verdrag gevolg te geven hetzij door het kracht van wet te geven, hetzij door de bepalingen van deze Overeenkomst in de nationale wetgeving op te nemen, in een vorm passend bij die wetgeving.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :

C. F. OPHÜLS.
Ernst GESSLER.

Voor België :

LILAR.

Voor Brazilië :

Hugo GOUTHIER de OLIVEIRA GONDIM.
(Ad referendum.)

Voor Canada :

R. R. MACGILLIVRAY.
L. J. LEAVEY.

Voor Vaticaanstad :

P. DEMEUR.

Voor Spanje :

El Conde de CASA MIRANDA.

Voor Frankrijk :

H. de LAGENESTE.

*Voor het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië
en Noord-Ierland :*

George P. LABOUCHERE.

Voor India :

B. N. KAUL.
R. E. KUMANA.
(Subject to acceptance by the Government of India.)

Voor Israël :

Gideon RAFAEL.
Izaak MINTZ.
(Ad referendum.)

Voor Italië :

Roberto SANDIFORD.

Voor Nederland :

E. TEIXEIRA de MATTOS.
R. P. CLEVERINGA.

Voor Peru :

Pablo ABRIL de VIVERO.

Voor Polen :

T. OCIOSZYNSKI.

Voor Portugal :

Eduardo VIEIRA LEITAO.
J. A. CORREA de BARROS.
(Ad referendum.)

Pour la Suède :

Sture PETRÉN.

(Sous les réserves prévues au paragraphe (2) (b) et (c).)

Pour la Suisse :

G. JACCARD.

Pour la Yougoslavie :

M. DRAGUSTIN.

Voor Zweden :

Sture PETRÉN.

*(Onder de voorbehouden voorzien door paragraaf (2)
(b) en (c).)*

Voor Zwitserland :

G. JACCARD.

Voor Zuidslavie :

M. DRAGUSTIN.

CONVENTION INTERNATIONALE
sur les passagers clandestins.

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu qu'il était désirable de fixer par un accord certaines règles uniformes relatives aux passagers clandestins, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont, dans ce but, convenu de ce qui suit :

Article 1.

Dans la présente Convention, les expressions suivantes auront le sens précis indiqué ci-dessous :

« Passager clandestin » signifie une personne qui, en un port quelconque ou en un lieu en sa proximité, se dissimule dans un navire sans le consentement du propriétaire du navire ou du capitaine ou de toute autre personne ayant la responsabilité du navire et qui est à bord après que le navire a quitté ce port ou lieu.

« Port d'embarquement » signifie le port ou lieu en sa proximité où un passager clandestin monte à bord du navire dans lequel il est découvert.

« Port de débarquement » signifie le port dans lequel le passager clandestin est remis à l'autorité compétente conformément aux stipulations de la présente Convention.

« Autorité compétente » signifie la personne ou service au port de débarquement, autorisé par le Gouvernement de l'Etat dans lequel ce port est situé, à recevoir et traiter les passagers clandestins conformément aux stipulations de la présente Convention.

« Propriétaire » inclut tout affréteur en coque nue du navire.

Article 2.

(1) Si au cours d'un voyage d'un navire immatriculé dans un Etat Contractant, ou portant le pavillon d'un tel Etat, un passager clandestin est découvert dans un port ou en mer, le capitaine du navire peut, sous réserve des dispositions du paragraphe (3), livrer le passager clandestin à l'autorité compétente du premier port d'un Etat Contractant où le navire fait escale après la découverte du passager clandestin, et dans lequel il estime que ce passager sera traité conformément aux dispositions de la présente Convention.

(2) Lors de la livraison du passager clandestin à l'autorité compétente, le capitaine du navire devra remettre à cette autorité une déclaration signée contenant toute information en sa possession concernant ce passager clandestin et notamment sur sa, ou ses nationalités, son port d'embarquement, la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque le passager clandestin a été découvert, ainsi que mention du port de départ du navire et des ports d'escales subséquents avec les dates d'arrivées et de départs.

(3) Sauf si un passager clandestin est sous le coup d'une mesure antérieure individuelle d'expulsion ou de refoulement, l'autorité compétente de tout port d'un Etat Contractant devra recevoir tout passager clandestin qui lui est livré conformément aux précédentes dispositions de cet article et devra agir à son égard conformément aux dispositions de la présente Convention.

Article 3.

Lorsqu'un passager clandestin est remis à l'autorité compétente au port de débarquement :

(1) Cette autorité peut le renvoyer à tout Etat dont elle estime à la fois qu'il est un national et que cet Etat le reconnaît comme tel.

(2) Mais lorsque l'Etat ou, les Etats dont l'autorité compétente estime que le passager clandestin est un national, refuse ou, refusent d'accepter son renvoi, ou, lorsque l'autorité compétente considère que le passager clandestin ne possède aucune nationalité, ou que, pour les raisons mentionnées à l'article 5, (2), il ne doit pas être renvoyé dans son propre pays, la dite autorité peut, sous réserve des dispositions de l'article 5, (2), renvoyer le passager clandestin à l'Etat dans lequel se trouve le port qu'elle estime être son port d'embarquement.

(3) En outre, lorsque le passager clandestin ne peut être renvoyé conformément aux paragraphes (1) ou (2) du présent article, l'autorité compétente peut, sous réserve des dispositions de l'article 5, (2), le renvoyer dans l'Etat dans lequel se trouve le dernier port d'escale avant qu'il ait été découvert.

(Vertaling.)

INTERNATIONAAL VERDRAG
nopens de verstekelingen.

De Hoge Verdragsluitende Partijen,

De wenselijkheid erkennende om in gemeen overleg enige eenvormige regelen vast te stellen betreffende de verstekelingen, hebben besloten te dien einde een Verdrag te sluiten en zijn dienvolgens overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

In dit Verdrag hebben de volgende uitdrukkingen hierna de omschreven betekenis :

Onder « verstekeling » wordt verstaan een persoon die, in enige haven of nabijgelegen plaats, zich op een schip verbergt zonder de toestemming van de scheepseigenaar of van de kapitein of van een andere persoon die voor het schip verantwoordelijk is, en aan boord is nadat het schip die haven of plaats heeft verlaten.

Onder « haven van inschepping » wordt verstaan de haven of een nabijgelegen plaats, waar een verstekeling aan boord gaat van het schip waarop hij wordt gevonden.

Onder « haven van ontschepping » wordt verstaan de haven waarin de verstekeling aan de bevoegde overheid wordt overgeleverd volgens de voorschriften van dit Verdrag.

Onder « bevoegde overheid » wordt verstaan de zich in de haven van ontschepping bevindende persoon of dienst welke door de Regering van de Staat waarin die haven is gelegen, gerechtigd is verstekelingen te ontvangen en te behandelen overeenkomstig de voorschriften van dit Verdrag.

Onder « eigenaar » is begrepen iedere bevrachter krachtens een overdrachtsscharter.

Artikel 2.

(1) Indien in de loop van een reis van een schip dat in een Verdragsluitende Staat is teboekgesteld of de vlag van deze Staat voert, een verstekeling in een haven of op zee wordt gevonden, kan de kapitein van het schip, onder voorbehoud van het bepaalde in paragraaf (3), de verstekeling overleveren aan de bevoegde overheid van de eerste haven van een Verdragsluitende Staat, welke het schip aandoet nadat de verstekeling is gevonden en waarin, naar zijn mening, de verstekeling overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag zal behandeld worden.

(2) Wanneer de verstekeling aan de bevoegde overheid wordt overgeleverd, geeft de kapitein van het schip aan die overheid een ondergetekende verklaring af waarin alle beschikbare inlichtingen over deze verstekeling worden opgegeven en inzonderheid nopens zijn nationaliteit of nationaliteiten, de haven van zijn inschepping, de datum, het uur en de geografische ligging van het schip toen de verstekeling werd gevonden alsmede de vermelding van de haven waaruit het schip is vertrokken en van de daaropvolgende aanlegghavens met de data van aankomst en vertrek.

(3) Tenzij een verstekeling onder een individuele maatregel van uitzetting, terugwijzing of teruggrijping valt, moet de bevoegde overheid van een Verdragsluitende Staat iedere verstekeling die haar overeenkomstig het in dit artikel bepaalde wordt overgeleverd ontvangen en hem behandelen volgens de voorschriften van dit Verdrag.

Artikel 3.

Wanneer een verstekeling in de haven van ontschepping aan de bevoegde overheid wordt overgeleverd :

(1) Kan deze overheid hem terugsturen naar elke Staat waarvan hij, in haar opvatting, een onderdaan is en welke hem, naar zij meent, als dusdanig erkent.

(2) Wanneer echter de Staat of Staten, waarvan naar de mening van de bevoegde overheid, de verstekeling een onderdaan is, weigert of weigeren zijn terugzending te aanvaarden of wanneer de bevoegde overheid de overtuiging heeft dat de verstekeling geen nationaliteit bezit of dat hij, om in artikel 5, (2), vermelde redenen, niet naar zijn eigen land zou dienen teruggestuurd, kan bedoelde overheid, onder voorbehoud van de bepalingen van artikel 5, (2), de verstekeling terugsturen naar de Staat waarin de haven gelegen is, welke zij als de haven van zijn inschepping beschouwt.

(3) Verder kan de bevoegde overheid, indien de verstekeling niet kan teruggestuurd worden volgens het in paragraaf (1) of (2) van dit artikel bepaalde, hem, onder voorbehoud van de beschikkingen van artikel 5, (2), terugsturen naar de Staat, waarin de laatste aanlegghaven gelegen is alvorens hij werd gevonden.

(4) Enfin, lorsqu'un passager clandestin ne peut être renvoyé conformément aux paragraphes (1), (2) ou (3) du présent article, l'autorité compétente peut le renvoyer dans l'Etat Contractant dont le navire portait le pavillon quand le passager clandestin fut découvert.

L'Etat dans lequel le passager clandestin est ainsi renvoyé est tenu de l'accepter, sous réserve des dispositions du paragraphe (3) de l'article 2.

Article 4.

Les frais d'entretien d'un passager clandestin au port de son débarquement, ainsi que ceux de son renvoi dans l'Etat Contractant dont il est un national sont supportés par le propriétaire du navire, sans préjudice de son recours éventuel contre l'Etat dont le passager clandestin est un national.

Dans tous les autres cas le propriétaire du navire assumera les frais de renvoi mais ne sera pas tenu des frais d'entretien que pendant trois mois à dater de la remise du passager clandestin à l'autorité compétente.

L'obligation éventuelle d'un dépôt ou d'une caution pour garantir le paiement des frais ci-dessus est régie par la loi nationale du port de débarquement.

Article 5.

(1) Les pouvoirs conférés par la présente Convention au capitaine d'un navire et aux autorités compétentes en ce qui concerne le sort d'un passager clandestin s'ajouteront et ne dérogeront pas à tous autres droits et obligations que lui ou elles peuvent avoir à cet égard.

(2) Pour l'application des dispositions de la présente Convention, le capitaine et les autorités compétentes du port de débarquement tiendront compte des motifs que le passager clandestin invoquerait pour ne pas être débarqué ou renvoyé dans tels ports ou tels Etats mentionnés à la présente Convention.

(3) Les dispositions de la présente Convention ne porteront en aucune manière atteinte aux droits et obligations de l'Etat Contractant à accorder l'asile politique.

Article 6.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

Article 7.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en notifiera le dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 8.

(1) La présente Convention entrera en vigueur entre les dix premiers Etats qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du dixième instrument de ratification.

(2) Pour chaque Etat signataire, ratifiant la Convention après le dixième dépôt, elle entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 9.

Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 8, (1).

Article 10.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

(4) Wanneer tenslotte een verstekeling niet kan teruggestuurd worden overeenkomstig het in paragraaf (1), (2), of (3) van dit artikel bepaalde, kan de bevoegde overheid hem terugsturen naar de Verdragssluitende Staat wiens vlag het schip voerde toen de verstekeling werd gevonden.

De Staat waarheen de verstekeling aldus wordt teruggestuurd, is ertoe gehouden hem te ontvangen onder voorbehoud van het bepaalde in paragraaf (3) van artikel 2.

Artikel 4.

De kosten voor het onderhoud van een verstekeling in de haven van zijn ontschepping alsmede deze voor zijn terugzending naar de Verdragssluitende Staat, waarvan hij een onderdaan is, worden door de eigenaar van het schip gedragen die het recht heeft eventueel verhaal te nemen op de Staat waarvan de verstekeling een onderdaan is.

In alle andere gevallen draagt de eigenaar van het schip de terugzendingskosten doch hij moet de onderhoudskosten slechts dragen gedurende drie maanden ingaande op de datum van de overlevering van de verstekeling aan de bevoegde overheid.

De eventuele verplichting van bewaargeving of borgstelling tot zekerheid van betaling van voormelde kosten wordt geregeld bij de nationale wet van de haven van ontschepping.

Artikel 5.

(1) De bevoegdheden welke bij dit Verdrag aan de kapitein van het schip en aan de bevoegde overheid worden verleend om over een verstekeling te beschikken, worden aan de rechten en verplichtingen welke zij terzake kunnen hebben, toegevoegd en doen hieraan geen afbreuk.

(2) Voor de toepassing van het in dit Verdrag bepaalde, nemen de kapitein en de bevoegde overheid van de haven van ontschepping de redenen in acht welke de verstekeling mocht invoeren om niet te worden ontscheept in of teruggestuurd naar gelijk welke haven of Staat vermeld in dit Verdrag.

(3) De voorschriften van dit Verdrag doen geenszins afbreuk aan de rechten en verplichtingen welke een Verdragssluitende Staat mocht hebben inzake het verlenen van politiek asiel.

Artikel 6.

Dit Verdrag staat ter ondertekening open voor de Staten vertegenwoordigd op de tiende zitting van de Diplomatieke Zeerechtconferentie.

Artikel 7.

Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging worden neergelegd bij de Belgische Regering, die van deze nederlegging langs diplomatieke weg aan alle ondertekenende en toetredende Staten kennis geeft.

Artikel 8.

(1) Dit Verdrag treedt voor de eerste tien Staten die ze bekrachtigd hebben, in werking zes maanden na de datum waarop de tiende akte van bekrachtiging is neergelegd.

(2) Zij treedt voor iedere ondertekenende Staat die het Verdrag na de neerlegging van de tiende akte van bekrachtiging heeft bekrachtigd, in werking zes maanden na de datum waarop zijn akte van bekrachtiging is neergelegd.

Artikel 9.

Iedere Staat die op de tiende zitting van de Diplomatieke Zeerechtconferentie niet vertegenwoordigd was, kan tot dit Verdrag toetreden.

De akten van toetreding worden neergelegd bij de Belgische Regering, die daarvan langs diplomatieke weg aan alle ondertekenende en toetredende Staten mededeling doet.

Het Verdrag treedt voor de toetredende Staat in werking zes maanden na de datum waarop zijn akte van toetreding is neergelegd, doch niet vóór de datum van de bij artikel 8, (1), vastgestelde inwerkingtreding van het verdrag.

Artikel 10.

Iedere Hoge Verdragssluitende Partij heeft het recht dit Verdrag op elk tijdstip nadat het ten haren opzichte in werking is getreden, op te zeggen. Deze opzegging wordt echter pas van kracht een jaar na de datum waarop de Belgische Regering de kennisgeving der opzegging heeft ontvangen. Deze doet hiervan langs diplomatieke weg aan alle ondertekenende en toetredende Staten mededeling.

Article 11.

(1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable auxdits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

(2) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, étendant l'application de la Convention aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

(3) Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Article 12.

Toute Haute Partie Contractante pourra, à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 10 octobre 1957, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge qui en délivrera des copies certifiées conformes.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

C. F. OPHÜLS.
(Ad referendum.)

Pour la Belgique :

LILAR.

Pour le Brésil :

Hugo GOUTHIER de OLIVEIRA GONDIM.
(Ad referendum.)

Pour la Cité du Vatican :

P. DEMEUR.

Pour l'Espagne :

El Conde de CASA MIRANDA.
(Ad referendum.)

Pour la France :

H. de LAGENESTE.

Pour la Grèce :

C. ZAMARIAS.
Kyriakos SPILIOPOULOS.

Pour l'Inde :

B. N. KAUL.
R. E. KUMANA.
(Subject to acceptance by the Government of India.)

Pour Israël :

Gideon RAFAEL.
Izaak MINTZ.
(Ad referendum.)

Pour l'Italie :

Roberto SANDIFORD.

Artikel 11.

(1) Iedere Hoge Verdragsluitende Partij kan bij de bekrachtiging, de toetreding of nadien, schriftelijk de Belgische Regering ervan in kennis stellen dat dit Verdrag toepasselijk is op de gebieden of op sommige gebieden voor welke internationale betrekkingen zij verantwoordelijk is. Het Verdrag is dan op de genoemde gebieden toepasselijk zes maanden na de datum van ontvangst dezer kennisgeving door de Belgische Regering doch niet vóór de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag ten opzichte van die Hoge Verdragsluitende Partij.

(2) Iedere Hoge Verdragsluitende Partij die overeenkomstig paragraaf (1) van dit artikel heeft verklaard dat de toepasselijkheid van het Verdrag wordt uitgebreid tot de gebieden of sommige gebieden voor welke internationale betrekkingen zij verantwoordelijk is, kan te allen tijde de Belgische Regering ervan in kennis stellen dat het verdrag niet meer op bedoelde gebieden toepasselijk is. Deze opzegging wordt van kracht een jaar na de datum waarop de Belgische Regering de kennisgeving der opzegging heeft ontvangen.

(3) De Belgische Regering doet langs diplomatieke weg aan alle ondertekenende en toetredende Staten mededeling van de kennisgevingen welke zij ingevolge dit artikel ontvangt.

Artikel 12.

Iedere Hoge Verdragsluitende Partij kan, na het verstrijken van drie jaar na de inwerkingtreding van dit Verdrag te haren opzichte, de bijeenroeping vragen van een conferentie die oordelen moet over elk voorstel tot herziening van dit Verdrag.

Iedere Hoge Verdragsluitende Partij die van dit recht gebruik wenst te maken doet daarvan mededeling aan de Belgische Regering, die de Conferentie binnen zes maanden bijeenroept.

Ten blijk waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gevolmachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel, op 10 oktober 1957, in de Franse en de Engelse taal welke beide teksten gelijkelijk authentiek zijn, in een enkel exemplaar dat neergelegd zal blijven in het archief van de Belgische Regering, die daarvan eensluidende gewaarmerkte afschriften zal afgeven.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :

C. F. OPHÜLS.
(Ad referendum.)

Voor België :

LILAR.

Voor Brazilië :

Hugo GOUTHIER de OLIVEIRA GONDIM.
(Ad referendum.)

Voor Vatikaanstad :

P. DEMEUR.

Voor Spanje :

El Conde de CASA MIRANDA.
(Ad referendum.)

Voor Frankrijk :

H. de LAGENESTE.

Voor Griekenland :

C. ZAMARIAS.
Kyriakos SPILIOPOULOS.

Voor India :

B. N. KAUL.
R. E. KUMANA.
(Subject to acceptance by the Government of India.)

Voor Israël :

Gideon RAFAEL.
Izaak MINTZ.
(Ad referendum.)

Voor Italië :

Roberto SANDIFORD.

Pour le Pérou :

Pablo ABRIL de VIVERO.

Pour le Portugal :

Eduardo VIEIRA LEITAO.
J. A. CORREA de BARROS.
(*Ad referendum.*)

Pour la Suisse :

G. JACCARD.

Voor Peru :

Pablo ABRIL de VIVERO.

Voor Portugal :

Eduardo VIEIRA LEITAO.
J. A. CORREA de BARROS
(*Ad referendum.*)

Voor Zwitserland :

G. JACCARD.
