
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 MARS 1911.

Projet de loi portant approbation des Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que du Protocole de signature annexé auxdites Conventions.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Parmi les problèmes que soulève l'extension sans cesse croissante des rapports économiques entre les peuples, il en est un qui s'impose d'une façon toute spéciale à l'attention et dont la solution apparaît de jour en jour plus impérieuse : c'est celui qui consiste à assurer aux diverses situations juridiques naissant de ces rapports le bénéfice d'une législation partout uniforme, substituant à un état d'incertitude, toujours préjudiciable aux transactions, la garantie de règles stables dont on puisse se réclamer devant tout juge.

La solution de ce problème ne peut naître, on le comprend, que de concessions réciproques, chaque pays étant amené, pour en permettre la réalisation, à sacrifier ses préférences en faveur de principes qu'il tient pour excellents, dont les origines sont parfois séculaires et qui sont intimement liés aux mœurs et aux institutions nationales. Mais ce sacrifice sera rendu plus facile, si l'on tient compte des avantages considérables qui doivent en résulter. La législation internationale à adopter constituant une transaction, un moyen terme, peut-on dire, entre les divers systèmes législatifs en présence, il ne faut pas perdre de vue que si elle peut avoir pour conséquence de rendre moins favorable la situation des intéressés vis-à-vis de telle législation particulière, cette situation se trouve par contre beaucoup améliorée vis-à-vis d'autres législations, dont les mêmes intéressés pourraient devoir subir les sanctions. Il s'établit de la sorte une heureuse compensation.

Le besoin d'unification apparaît surtout frappant dans le domaine du droit maritime, et cela, à raison de la diversité et de la complexité des intérêts en cause. Le navire, chose essentiellement mobile, navigue d'ailleurs partout

et ne se trouve qu'exceptionnellement dans les eaux du pays dont il porte le pavillon.

Aussi la question de l'adoption d'un droit maritime uniforme préoccupe-t-elle, depuis longtemps déjà, non seulement les juristes, mais encore le monde des armateurs, chargeurs, assureurs et de tous ceux qui s'intéressent aux choses de la mer.

C'est à la Belgique que revient l'honneur d'avoir préparé les voies de l'unification.

Sur l'initiative de M. Beernaert, alors Ministre des Finances et Chef du cabinet, le Gouvernement belge nomma, le 27 février 1885, une Commission chargée d'organiser à Anvers un Congrès international de droit commercial. Les travaux du Congrès devaient avoir un double objet : l'unification du droit maritime et celle du droit de change.

De nombreux Gouvernements se firent représenter. De même, les barreaux, facultés de droit, sociétés juridiques et associations commerciales de divers pays déléguèrent leurs membres les plus éminents.

La section du Congrès appelée à s'occuper du droit maritime fut brillamment présidée par feu M. V. Jacobs, dont le nom demeurera indissolublement lié à cette branche de la science juridique.

Le Congrès de 1885 adopta un ensemble de résolutions, dont l'examen fut repris trois ans après, en 1888, dans une seconde réunion qui se tint cette fois à Bruxelles. Divers projets de lois internationales furent élaborés sous les titres suivants : *Du conflit des lois maritimes* ; *Des abordages et de l'assistance* ; *Des navires de mer* ; *De la responsabilité des propriétaires de navires* ; *Du contrat d'affrètement* ; *Des avaries*.

Les matières embrassées par les Congrès d'Anvers et de Bruxelles étaient vastes. On ne pouvait espérer que leurs résolutions fussent immédiatement acceptées par les Gouvernements des Puissances maritimes. Il fallait laisser aux opinions le temps de mûrir et opérer une sélection entre les questions, en s'en tenant d'abord à celles qui étaient susceptibles de recevoir plus facilement une solution.

C'est alors que se constituèrent dans les différents pays maritimes des associations non officielles, chargées de poursuivre les études entreprises en 1885 et 1888. Ces associations, quoique indépendantes, étaient reliées entre elles par un organisme central, le Comité maritime international, qui a son siège à Anvers et dont le promoteur du mouvement, M. le Ministre d'Etat Beernaert, fut élu président, fonctions qu'il remplit encore aujourd'hui.

Le Comité maritime international convoqua plusieurs réunions importantes : à Bruxelles en 1897, à Anvers en 1898, à Londres en 1899, à Paris en 1900, à Hambourg en 1902, à Amsterdam en 1904, à Liverpool en 1905, à Venise en 1907 et à Brème en 1909. Et sa tâche n'est pas terminée. Cependant, à la suite de la réunion de Hambourg, certaines questions parurent suffisamment étudiées pour être portées sur le terrain diplomatique : ce sont celles qui ont trait à l'abordage, ainsi qu'à l'assistance et au sauvetage. Deux avant-projets de convention sur ces matières avaient été élaborés

à Hambourg. Ils furent officiellement communiqués aux Puissances par les soins du Gouvernement belge et une conférence diplomatique fut convoquée à Bruxelles pour en délibérer. La Conférence se réunit au mois de février 1908 et au mois d'octobre de la même année. Certaines améliorations furent apportées aux avant-projets de Hambourg, à la suite de longs et importants débats. Cependant, l'accord ne put encore s'établir définitivement et ce n'est qu'après deux nouvelles réunions de la Conférence, tenues respectivement en 1909 et en 1910, que furent signées, le 23 septembre dernier, les Conventions internationales que nous avons l'honneur, Messieurs, de soumettre à vos délibérations.

Ces Conventions marquent une première et importante étape dans la voie de l'unification, et la Belgique doit se réjouir d'avoir contribué pour une large part au résultat acquis.

Mais la Conférence de Bruxelles, qui n'a fait que suspendre ses travaux, ne s'en tiendra pas à ce premier succès. Activement secondée par le Comité maritime international, dont les études se poursuivent toujours, elle se trouve saisie déjà de deux nouvelles matières : la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et les privilèges et hypothèques maritimes. Sur ces questions également il est permis d'espérer une entente dans un avenir rapproché.

* * *

Les deux Conventions du 23 septembre 1910 se trouvent longuement commentées dans les divers rapports qui ont été présentés à la Conférence, au nom des Commissions qui furent constituées au sein de celle-ci. Leur portée est considérable, si l'on envisage le nombre de conflits de lois auxquelles elles sont appelées à mettre fin. Plusieurs dispositions de ces Conventions pourront paraître, à première vue, ne constituer que l'expression de principes de droit naturel ; mais cette opinion se modifie lorsque l'on considère la diversité des systèmes législatifs en présence.

Il en est ainsi, notamment, pour ce qui concerne la question de la répartition des dommages occasionnés par un abordage. La convention sur la matière trace à ce sujet les règles suivantes :

I. Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés (art. 2). L'assimilation de l'abordage dont la cause est douteuse à l'abordage fortuit n'était pas admise par toutes les législations, les unes divisant, en cas de doute, le dommage par moitié, d'autres le répartissent proportionnellement à la valeur respective des navires.

La règle de l'article 2 a comme corollaire la suppression des présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage (art. 2, al. 2 et art. 6, al. 2).

II. Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise (art. 3).

III. S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales (art. 4, al. 1^{er}).

Trois systèmes législatifs se trouvaient ici en présence : *a.* Un premier système, celui de la législation anglaise, répartit le dommage par moitié entre les deux navires, en cas de faute commune; *b.* D'après un autre système, en vigueur aux Pays-Bas notamment, aucune réparation n'est accordée ni à l'un ni à l'autre navire; *c.* Enfin, un troisième système, qui a été adopté dans la Convention et qui est celui de la législation belge et de plusieurs autres, proportionne la responsabilité au degré de faute. C'est évidemment le système le plus équitable.

Dans une pensée humanitaire, la Convention admet que les recours des tiers pour dommages corporels peuvent s'exercer *solidairement* contre chacun des navires responsables (art. 4 alinéa 5). Il en est différemment lorsque les recours des tiers sont basés sur des dommages matériels (art. 4 alinéa 2).

L'article 5 stipule que la responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire. Toutefois, à raison des liens de connexité qui existent entre la matière de l'abordage et la question de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, il a été stipulé, dans un article additionnel à la Convention, que la disposition dudit article 5 n'entrera de plein droit en vigueur que lorsque les Parties contractantes se seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Dans les pays où, comme en Belgique, le système de l'article 5 est déjà en vigueur, il continuera donc à être appliqué.

La formalité du protêt, destinée dans certaines législations à sauvegarder les droits du demandeur en dommages-intérêts par suite d'abordage, formalité qui a été supprimée par la loi belge du 10 février 1908, a été écartée par la Convention (art. 6 alinéa 1). On a estimé qu'il suffisait de déterminer un délai de prescription de l'action qui ne soit pas trop long. Le terme de deux ans, qui constitue une moyenne entre ceux prévus par les différentes législations, a été fixé à l'article 7.

*
* * *

Pour ce qui concerne la matière de l'assistance et du sauvetage, la Convention relative à cet objet établit deux grands principes :

I. — Le droit à une équitable rémunération pour tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile (art. 2). Sans doute, en pratique, ce droit est généralement reconnu, mais dans les pays qui, comme la Belgique, n'ont pas de dispositions expresses sur la matière, la base du droit à rémunération peut soulever des controverses. Faut-il voir dans les services d'assistance et de sauvetage un quasi contrat de gestion d'affaires? Non; la gestion d'affaires est essentiellement gratuite. La doctrine et la jurisprudence ont donc été amenées, pour justifier l'allocation de primes, à considérer l'assistance et le sauvetage comme un contrat *sui generis*, spécial au droit maritime et qui, exprès ou tacite, donne droit à une indemnité (V. JACOBS, *Le Droit maritime belge*, t. II, n° 995 et suiv.).

Il importait donc de tracer des règles uniformes, applicables, ainsi que le stipule l'article 1^{er}, quelles que soient les eaux où ces services ont été

rendus, de façon à mettre fin aux conflits de lois qui peuvent surgir du chef de la différence de nationalité des navires en cause ou à raison des eaux dans lesquelles l'assistance ou le sauvetage se produit.

Il a été reconnu, d'ailleurs, dans les discussions de la Conférence, que la Convention laisse en dehors de ses prévisions le contrat de louage de service, lequel conserve ses règles propres.

II. — Dans un esprit de solidarité humaine, auquel il faut rendre hommage, la Conférence de Bruxelles, s'inspirant notamment de prescriptions qui figurent depuis longtemps déjà dans le Code italien de la marine marchande, a consacré le principe de l'*obligation* pour les capitaines de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre. Tel est l'objet de l'article 11. Le manquement à cette obligation, qui ne serait pas justifié par un danger sérieux que le capitaine à qui elle incombe aurait pu faire courir à son navire, à son équipage et à ses passagers, doit, en vertu de l'article 12, être puni de peines à établir par les lois nationales.

Le principe de l'obligation d'assistance avait déjà été inscrit à l'article 8 de la Convention sur l'abordage, à l'égard des capitaines des navires entrés en collision, quel que soit celui des deux navires à qui incombe la responsabilité de l'accident.

Le délai de prescription de l'action en payement de la rémunération du chef d'assistance a été mis en concordance avec celui prévu pour les actions du chef d'abordage. Il est en conséquence fixé à deux ans par l'article 10.

Telles sont, Messieurs, résumées dans leurs principes essentiels, les questions réglées par les deux Conventions du 23 septembre 1910.

Mais l'expérience révélera peut-être la nécessité d'améliorer ou de compléter ces actes diplomatiques quant à certaines de leurs dispositions. C'est ce que prévoient respectivement les articles 14 et 16 des deux Conventions, qui fixent la procédure à suivre dans le cas où une revision paraîtrait opportune.

Nous avons la confiance, Messieurs, que vous ne manquerez pas de réserver un accueil favorable au projet de loi portant approbation desdites Conventions.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

J. DAVIGNON.

Le Ministre de la Justice,

L. DE LANTSHEERE.

PROJET DE LOI

portant approbation des Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que du Protocole de signature annexé auxdites Conventions.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères et de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Les Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que le Protocole de signature annexé

ONTWERP VAN WET

houdende goedkeuring van de internationale Overeenkomsten voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring en in zake hulp- en bergloon, te Brussel den 23ⁿ September 1910 onderteevend, alsmede van het aan gezegde Overeenkomsten toegevoegd Onderteekeningsprotocol.

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Justitie,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken is gelast, in Onzen naam, aan de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet voor te leggen waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

De Internationale Overeenkomsten voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring en in zake hulp- en bergloon, onderteevend te Brussel op 23ⁿ September 1910, alsmede het Onderteekeningsprotocol, dat bij die

auxdites Conventions, sortiront leurs
pleins et entiers effets.

Donné à Bruxelles, le 25 février 1911.

Overeenkomsten gevoegd is. zullen hunne
volle en algeheele kracht hebben.

Gegeven te Brussel, den 25^e Februari
1911.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Van 's Konings wege :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

J. DAVIGNON.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

L. DE LANTSHEERE.

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR D'ALLEMAGNE, ROI DE PRUSSE, AU NOM DE L'EMPIRE ALLEMAND; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE; SA MAJESTÉ L'EMPEREUR D'AUTRICHE, ROI DE BOHÈME, ETC., ET ROI APOSTOLIQUE DE HONGRIE : POUR L'AUTRICHE ET POUR LA HONGRIE; SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES; LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA; SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK; SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE; LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE; SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE LA GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES POSSESSIONS BRITANNIQUES AU-DELA DES MERS. EMPEREUR DES INDES; SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES; SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE; SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON; LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS MEXICAINS; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE NICARAGUA; SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE; SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS; SA MAJESTÉ LE ROI DE PORTUGAL ET DES ALGARVES; SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE; SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DE TOUTES LES RUSSIES; SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE; LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY.

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes en matière d'abordage, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR D'ALLEMAGNE, ROI DE PRUSSE, AU NOM DE L'EMPIRE ALLEMAND :

M. KRACKER DE SCHWARTZENFELDT, Chargé d'Affaires d'Allemagne à Bruxelles;

M. le Dr STRUCKMANN, Conseiller Intime Supérieur de Régence, Conseiller rapporteur au Département Impérial de la Justice.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE :

S. Exc. M. A. BLANCAS, Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la République Argentine près Sa Majesté le Roi des Belges.

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR D'AUTRICHE, ROI DE BOHÈME, ETC.,
ET ROI APOSTOLIQUE DE HONGRIE :

POUR L'AUTRICHE ET POUR LA HONGRIE.

S. Exc. M. le Comte DE CLARY et ALDRINGEN, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

POUR L'AUTRICHE.

M. le Dr STEPHEN WORMS, Conseiller de Section au Ministère I. R. Autrichien du Commerce.

POUR LA HONGRIE.

M. le Dr FRANÇOIS DE NAGY, Secrétaire d'État e. r., Professeur ordinaire à l'Université Royale de Budapest, Membre de la Chambre Hongroise des Députés.

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. BEERNAERT, Ministre d'État, Président du Comité Maritime International ;

M. CAPELLE, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire, Directeur Général du Commerce et des Consulats au Ministère des Affaires Étrangères ;

M. CH. LE JEUNE, Vice-Président du Comité Maritime International ;

M. LOUIS FRANCK, Membre de la Chambre des Représentants, Secrétaire Général du Comité Maritime International ;

M. P. Segers, Membre de la Chambre des Représentants.

LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS DU BRÉSIL :

M. le Dr RODRIGO OCTAVIO DE LANGGAARD MENEZES, Professeur à la Faculté libre des sciences juridiques et sociales de Rio de Janeiro, Membre de l'Académie brésilienne.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI :

S. Exc. M. F. PUGA-BORNE, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la République du Chili près Sa Majesté le Roi des Belges.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA :

M. FRANCISCO ZAYAS Y ALFONSO, Ministre Résident de la République de Cuba à Bruxelles.

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK :

M. W. DE GREVENKOP CASTENSKJOLD, Ministre Résident de Danemark à Bruxelles ;

M. HERMAN BARCLAY HALKIER, Avocat à la Cour suprême de Danemark.

SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE :

S. Exc. M. DE BAGUER y CORSI, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

DON JUAN SPOTTORNO, Auditeur Général de la Marine Royale ;

DON RAMON SANCHEZ OCAÑA, Chef de division au Ministère de la Justice, Ancien Magistrat d'Audience territoriale ;

DON FAUSTINO ALVAREZ DEL MANZANO, Professeur à l'Université Centrale de Madrid.

LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

M. WALTER C. NOYES, Juge à la Cour de circuit des États-Unis à New-York ;

M. CHARLES C. BURLINGHAM, Avocat à New-York ;

M. A. J. MONTAGUE, Ancien Gouverneur de l'État de Virginie ;

M. EDWIN W. SMITH, Avocat à Pittsburg.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

S. Exc. M. BEAU, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la République Française près Sa Majesté le Roi des Belges ;

M. LYON-CAEN, Membre de l'Institut, Professeur de la Faculté de droit de Paris et de l'École des Sciences politiques, Président de l'Association française de droit maritime.

SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE LA GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES POSSESSIONS BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

S. Exc. SIR ARTHUR HARDINGE, K. C. B., K. C. M. G., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

THE HON^{ble}. SIR WILLIAM PICKFORD, Juge à la Haute Cour de Londres ;

M. LESLIE SCOTT, Conseiller du Roi, à Londres ;

THE HON^{ble} M. HUGH GODLEY, Avocat à Londres.

SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES :

M. GEORGES DIQBOUNIOTIS, Professeur agrégé à l'Université d'Athènes.

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

M. LE PRINCE DE CASTAGNETO CARACCILOLO, Chargé d'Affaires d'Italie à Bruxelles ;

M. FRANÇOIS BERLINGIERI, Avocat, Professeur à l'Université de Gènes ;

M. FRANÇOIS MIRELLI, Conseiller à la Cour d'Appel de Naples ;

M. CÉSAR VIVANTE, Professeur à l'Université de Rome.

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON :

S. Exc. M. K. NABESHIMA, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

M. YOSHIYUKI IRIÉ, Procureur et Conseiller au Ministère de la Justice du Japon ;

M. TAKEYUKI ISHIKAWA, Chef de la Division des Affaires Maritimes à la Direction des Communications du Japon ;

M. M. MATSUDA, Deuxième Secrétaire de la Légation du Japon à Bruxelles.

LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS MEXICAINS :

S. Exc. M. OLARTE, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire des États-Unis Mexicains, près Sa Majesté le Roi des Belges ;

M. VICTOR MANUEL CASTILLO, Avocat, Membre du Sénat.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE NICARAGUA :

M. L. VALLEZ, Consul Général de la République de Nicaragua à Bruxelles.

SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE :

S. Exc. M. LE Dr G. F. HAGERUP, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

M. CHRISTIAN THÉODOR BOE, Armateur.

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

M. LE JONKHEER P. R. A. MELVILL VAN CARNBEE, Chargé d'Affaires des Pays-Bas à Bruxelles ;

M. W. L. P. A. MOLENGRAAFF, Docteur en droit, Professeur à l'Université d'Utrecht ;

M. B. C. J. LODER, Docteur en droit, Conseiller à la Cour de Cassation de La Haye ;

M. C. D. ASSER JR., Docteur en droit, Avocat à Amsterdam.

SA MAJESTÉ LE ROI DE PORTUGAL ET DES ALGARVES :

M. ANTONIO DUARTE DE OLIVEIRA SOARES, Chargé d'Affaires de Portugal à Bruxelles.

SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE :

S. Exc. M. DJUVARA, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges.

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DE TOUTES LES RUSSIES :

M. C. NABOKOFF, Premier Secrétaire de l'Ambassade de Russie à Washington.

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE :

S. Exc. M. LE COMTE J. J. A. EHRENSVARD, SON Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

M. EINAR LANGE, Directeur de la Société d'assurance de bateaux à vapeur de Suède.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY :

S. Exc. M. LUIS GARABELLI, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la République de l'Uruguay près Sa Majesté le Roi des Belges,

Lesquels, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

ARTICLE 2.

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

ARTICLE 3.

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

ARTICLE 4.

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

ARTICLE 5.

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

ARTICLE 6.

L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

ARTICLE 7.

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

ARTICLE 8.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

ARTICLE 9.

Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire

se pourra, les lois et les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs États pour l'exécution de la disposition précédente.

ARTICLE 10.

Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

ARTICLE 11.

La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

ARTICLE 12.

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties contractantes et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois :

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité ;

2° Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

ARTICLE 13.

La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

ARTICLE 14.

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence après trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées, et notamment d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

Celle des Puissances qui ferait usage de cette faculté aura à notifier son intention aux autres Puissances, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la Conférence dans les six mois.

ARTICLE 15.

Les États qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par voie diplomatique

au Gouvernement belge et, par celui-ci, à chacun des Gouvernements des autres Parties contractantes ; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement belge.

ARTICLE 16.

La présente Convention sera ratifiée.

A l'expiration du délai d'un an au plus tard, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement à Bruxelles et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des États représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 15.

ARTICLE 17.

Dans le cas où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au Gouvernement belge, et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Parties contractantes.

ARTICLE ADDITIONNEL.

Par dérogation à l'article 16 qui précède, il est entendu que la disposition de l'article 5 fixant la responsabilité dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire, n'entrera de plein droit en vigueur que lorsque les Hautes Parties contractantes se seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Hautes Parties contractantes respectives ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 23 septembre 1910.

Pour l'Allemagne :

Signé : KRACKER von SCHWARTZENFELDT.

» D^r G. SRUCKMANN.

Pour la République Argentine :

Signé : ALBERTO BLANCAS.

Pour l'Autriche et pour la Hongrie :

Signé : S. CLARY et ALDRINGEN.

Pour l'Autriche :

Signé : STEPHEN WORMS.

Pour la Hongrie :

Signé : D^r FRANÇOIS DE NAGY.

Pour la Belgique :

Signé : A. BEERNAERT.

» CAPELLE.

» CH. LEJEUNE.

» LOUIS FRANCK.

» PAUL SEGERS.

Pour les États-Unis du Brésil :

Signé : RODRIGO OCTAVIO DE LANGGAARD MENEZES

Pour le Chili :

Signé : F. PUGA-BORNE.

Pour la République de Cuba :

Signé : D^r F. ZAYAS.

Pour le Danemark :

Signé : W. GREVENKOP CASTENSKIOLD.

» HERMAN HALKIER.

Pour l'Espagne :

Signé : ARTURO DE BAGUER.

» JUAN SPOTTORNO.

» RAMON SANCHEZ DE OCAÑA.

» FAUSTINO A. DEL MANZANO.

Pour les États Unis d'Amérique :

Signé : WALTER C. NOYES.

» CHARLES C. BURLINGHAM.

» A. J. MONTAGUE.

» EDWIN W. SMITH.

Pour la France :

Signé : BEAU.

» CH. LYON-CAEN.

Pour la Grande-Bretagne

Signé : ARTHUR H. HARDINGE.

» W. PICKFORD.

» LESLIE SCOTT.

» HUGH GODLEY.

Pour la Grèce :

Signé : G. DIOBOUNOTIS.

Pour l'Italie :

Signé : PRINCE DE CASTAGNETO.

- » **FRANCESCO BERLINGIERI.**
- » **FRANCESCO M. MIRELLI.**
- » **PROF. CÉSAR VIVANTE.**

Pour le Japon :

Signé : K. NABESHIMA.

- » **Y. IRIÉ.**
- » **T. ISHIKAWA.**
- » **M. MATSUDA.**

Pour les États-Unis Mexicains :

Signé : ENRIQUE OLARTE.

- » **VICTOR MANUEL CASTILLO.**

Pour le Nicaragua :

Signé : LÉON VALLEZ.

Pour la Norvège :

Signé : HAGERUP.

- » **CHR. TH. BOE.**

Pour les Pays-Bas :

Signé : P. R. A. MELVILL VAN CARNBEE.

- » **MOLENGRAAFF.**
- » **LODER.**
- » **C. D. ASSER.**

Pour le Portugal :

Signé : A. D. DE OLIVEIRA SOARES.

Pour la Roumanie :

Signé : T. G. DJUVARA.

Pour la Russie :

Signé : C. NABOKOFF.

Pour la Suède :

Signé : ALBERT EHRENSVARD.

- » **EINAR LANGE.**

Pour l'Uruguay.

Signé : Luis GARABELLI.

Pour copie conforme :

*Le Président de la Conférence Internationale
de droit maritime,*

A BEERNAERT.

Certifié par le Secrétaire général
du Ministère des Affaires Étrangères de Belgique,
Bruxelles, le 1^{er} décembre 1910.

B^{on} VAN DER ELST.

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

SA MAJESTÉ..., etc.

(comme à la Convention précédente),

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

... (comme à la Convention précédente.)

ARTICLE PREMIER.

L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix de passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

ARTICLE 2.

Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

ARTICLE 3.

N'ont droit à aucune rémunération, les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

ARTICLE 4.

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

ARTICLE 5.

Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

ARTICLE 6.

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs.

La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs sera réglée par la loi nationale du navire.

ARTICLE 7.

Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

ARTICLE 8.

La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base : *a*) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant; *b*) en second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à article 6, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

ARTICLE 9.

Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

ARTICLE 10.

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

ARTICLE 11.

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

ARTICLE 12.

Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas l'infraction à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que cette infraction soit réprimée.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou règlements qui auraient déjà été édictés ou qui viendraient à l'être dans leurs États pour l'exécution de la disposition qui précède.

ARTICLE 13.

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des législations nationales ou des traités internationaux sur l'organisation de services d'assistance et de sauvetage par les autorités publiques ou sous leur contrôle, et notamment sur le sauvetage des engins de pêche.

ARTICLE 14.

La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.

ARTICLE 15.

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque soit le navire assistant ou sauveteur, soit le navire assisté ou sauvé appartient à un État de l'une des Hautes Parties contractantes, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois :

1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un État non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des États contractants à la condition de réciprocité ;

2° Que, lorsque les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable;

5° Que, sans préjudice des dispositions plus étendues des lois nationales, l'article 11 n'est applicable qu'entre navires ressortissant aux Etats des Hautes Parties contractantes.

ARTICLE 16.

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence après trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et, notamment, d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

Celle des Puissances qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier son intention aux autres Puissances, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la Conférence dans les six mois.

ARTICLE 17.

Les États qui n'ont pas signé la présente Convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement belge et, par celui-ci, à chacun des Gouvernements des autres Parties contractantes; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement belge.

ARTICLE 18.

La présente Convention sera ratifiée.

A l'expiration du délai d'un an au plus tard, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement à Bruxelles et la Convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des États représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 17.

ARTICLE 19.

Dans le cas où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes dénoncerait la présente Convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aura été notifiée au Gouvernement belge et la Convention demeurerait en vigueur entre les autres Parties contractantes.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Hautes Parties contractantes respectives ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 23 septembre 1910.

(*Pour les signatures, voir la Convention précédente*).

Pour copie conforme :

*Le Président de la Conférence internationale
de droit maritime,*

A. BEERNAERT.

Certifié par le Secrétaire général
du Ministère des Affaires Étrangères de Belgique,

Bruxelles, le 1^{er} décembre 1910.

B^{on} VAN DER ELST.



PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au moment de procéder à la signature des Conventions pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes conclues à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

Les dispositions desdites Conventions seront applicables aux colonies et possessions des Puissances contractantes, sous les réserves ci-après :

I. Le Gouvernement allemand déclare réserver ses résolutions au sujet de ses colonies. Il se réserve, pour chacune de celles-ci séparément, le droit d'adhérer aux Conventions et de les dénoncer.

II. Le Gouvernement danois déclare se réserver le droit d'adhérer aux dites Conventions et de les dénoncer pour l'Islande et les colonies ou possessions danoises séparément.

III. Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique déclare se réserver le droit d'adhérer auxdites Conventions et de les dénoncer pour les Possessions insulaires des Etats-Unis d'Amérique.

IV. Le Gouvernement de Sa Majesté Britannique déclare se réserver le droit d'adhérer auxdites Conventions et de les dénoncer pour chacune des colonies, chacun des protectorats et territoires britanniques séparément, ainsi que pour l'île de Chypre.

V. Le Gouvernement italien se réserve d'adhérer ultérieurement aux Conventions pour les dépendances et colonies italiennes.

VI. Le Gouvernement des Pays-Bas se réserve d'adhérer ultérieurement aux Conventions pour les colonies et possessions néerlandaises.

VII. Le Gouvernement portugais déclare se réserver le droit d'adhérer ultérieurement aux Conventions pour les colonies portugaises.

Ces adhésions pourront être notifiées soit par une déclaration générale comprenant toutes les colonies et possessions, soit par des déclarations spéciales. Pour les adhésions et dénonciations, on observera éventuellement la procédure indiquée dans les deux Conventions de ce jour. Il est entendu toutefois que lesdites adhésions pourront également être constatées dans le procès-verbal des ratifications.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés ont dressé le présent

Protocole, qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même des Conventions auxquelles il se rapporte.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 23 septembre 1910.

(Suivent les signatures. Voir les Conventions.)

Pour copie conforme :

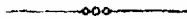
*Le Président de la Conférence internationale
de droit maritime,*

A. BEERNAERT.

Certifié par le Secrétaire général
du Ministère des Affaires Etrangères de Belgique.

Bruxelles, le 1^{er} décembre 1910.

B^{on} VAN DER ELST.



(26)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 17 MAART 1914.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de internationale Overeenkomsten voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring en in zake hulp- en bergloon. te Brussel den 23ⁿ September 1910 onderteeekend, alsmede van het aan gezegde Overeenkomsten toegevoegd Onderteekeningsprotocol.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN.

Onder de vraagstukken, opgeworpen door de gedurig toenemende uitbreiding van de economische betrekkingen onder de volkeren, telt men vooral één, dat bijzonderlijk de belangstelling afdwingt en eene dringende oplossing eischt : namelijk het vraagstuk dat aan de verschillende uit die betrekkingen ontstane juridische toestanden het voordeel eener overal eenvormige wetgeving moet schenken, waardoor de waarborg van vaste regelen, die vóór elken rechter kunnen ingeroepen worden, in de plaats wordt gesteld van eene den handel steeds schadelijke onzekerheid.

Men begrijpt, dat de oplossing van dat vraagstuk slechts door wederzijdsche toegevingen kan bekomen worden, dewijl elk land, tot de verwezenlijking dier oplossing, de opoffering moet doen van zijne voorkeur voor soms eeuwenoude grondbeginselen, die het voortreffelijk acht en die nauw verbonden zijn met zijne zeden en instellingen. Doch die opoffering zal minder zwaar wezen, als men rekening houden wil met de aanzienlijke voordeelen die zij medebrengt. Daar de aan te nemen internationale wetgeving, als het ware, een vergelijk, een middelweg tusschen de verschillende tegenover elkander staande wetgevingen is, mag men niet uit het oog verliezen dat, zoo zij voor gevolg kan hebben den toestand der belanghebbenden tegenover deze of gene bijzondere wetgeving minder gunstig te maken, die toestand daarentegen veel beter wordt tegenover andere wetgevingen, wier termen voor die zelfde belanghebbenden zouden kunnen gelden. Op die wijze wordt het nadeel redematig door het voordeel vergoed.

De behoefte aan eenmaking is vooral treffend op het gebied van het zee-recht, en wél uit hoofde van de verscheidenheid en de veelzijdigheid der betrokken belangen. Het schip, een door zijn aard zelf beweegbaar ding, vaart overigens te allen kant en bevindt zich slechts bij uitzondering in de wateren van het land, wiens vlag het voert.

Het vraagstuk van de aanneming van een eenvormig zeerecht bekomert dan ook, sedert lang, niet alleen de rechtsgeleerden, doch ook reeders,

scheepsbevrachters, verzekeraars en allen, die zich met zeezaken bezighouden.

Aan België komt de eer toe, de eenmaking te hebben voorbereid.

Door de bemoeiing van den heer Beernaert, toenmaligen Minister van Financiën en Kabinetshoofd, benoemde de Belgische Regeering op 27 Februari 1885 eene Commissie, belast met het inrichten, te Antwerpen, van een Internationaal congres voor handelsrecht. De werkzaamheden van het Congres moesten een tweevoudig doel hebben : de eenmaking van het zee-recht en die van het wisselrecht.

Talrijke Regeeringen lieten zich vertegenwoordigen. Anderzijds vaardigden de advocatenorden, faculteiten van rechtsgeleerdheid, rechtsgeleerde maatschappijen en handelsvereenigingen der verschillende landen hunne uitstekendste leden af.

De Voorzitter van de sectie van het Congres, die zich met het zeerecht moest bezighouden, was wijlen de heer V. Jacobs, wiens glansrijke naam immer zal verbonden blijven aan dien tak der rechtsgeleerdheid.

Het Congres van 1885 nam tal van besluiten aan, die drie jaar later opnieuw onderzocht werden in eene tweede, nu te Brussel gehouden vergadering. Verschillende ontwerpen van internationale wetten werden opge-maakt onder de volgende titels : *Van het conflict der zeewetten ; Van aanvaring en hulp-en bergloon ; Van de zeeschepen ; Van de verantwoordelijkheid der eigenaars van schepen ; Van de bevrachtingsovereenkomst ; Van de averij.*

De door de Congressen van Antwerpen en Brussel behandelde vraagstukken waren uitgestrekt. Er viel niet te hopen, dat hunne besluiten door de Regeeringen der Zeemogendheden gereedelijk zouden aangenomen worden. Men moest die gedachten laten rijpen en eene uitkiezing doen onder de vraagstukken, waarbij in de eerste plaats die genomen werden, die het gemakkelijkst eene oplossing konden erlangen.

Toen ontstonden, in de verschillende zeelanden, niet-officieele vereenigingen die de in 1885 en 1888 aangevatte studiën zouden voortzetten. Die vereenigingen, hoewel onafhankelijk, waren onderling verbonden door eene centraalinrichting, het Internationaal Zeevaart-comiteit, dat te Antwerpen gevestigd is en waarvan de stichter der beweging, de heer Staatsminister Beernaert, tot voorzitter werd gekozen, waardigheid die hij nog steeds ten huidige dage bekleedt.

Het Internationaal Zeevaart-comiteit riep verscheidene belangrijke vergaderingen bijeen : in 1897 te Brussel ; in 1898, te Antwerpen ; in 1899, te Londen ; in 1900, te Parijs ; in 1902, te Hamburg ; in 1904, te Amsterdam ; in 1905, te Liverpool ; in 1907, te Venetië ; in 1909, te Bremen. En zijne taak is nog niet afgelopen. Evenwel schenen na de vergadering te Hamburg sommige vraagstukken genoegzaam ingestudeerd om op het diplomatisch terrein te worden gebracht : namelijk die welke betrekking hebben op aanvaring alsmede op hulp- en bergloon. Twee voorloopige ontwerpen van overeenkomst omtrent die zaken waren te Hamburg bewerkt geworden. Zij werden door de Belgische Regeering officieel aan de Mogendheden medegedeeld en eene diplomatieke conferentie werd te Brussel bijeenge-roepen om daarover te beraadslagen. De conferentie vergaderde in Februari

1908 en in October van hetzelfde jaar. Na lange, gewichtige besprekingen werden zekere verbeteringen gebracht aan de voorloopige ontwerpen van Hamburg. Toch kon nog voorgoed geen overeenstemming komen; eerst na twee nieuwe vergaderingen der Conferentie, onderscheidenlijk in 1909 en 1910 gehouden, werden op 23 September laatstleden de beide Internationale Overeenkomsten ondertekend, welke wij de eer hebben aan uwe bespreking voor te leggen.

Die Overeenkomsten zijn des te gewichtiger, daar zij de eerste stadiën van het proces der eenmaking zijn, en België mag zich verheugen ruimschoots tot den verkregen uitslag te hebben bijgedragen.

Doch de Brusselsche Conferentie, die hare werkzaamheden slechts opschortte, zal zich met dien eersten bijval niet tevreden houden. Machtig geholpen door het Internationaal Zeevaart-comitéit, dat zijne studiën immer voortzet, houdt zij zich reeds bezig met twee nieuwe zaken : de beperking van de verantwoordelijkheid van de eigenaars van schepen en de zeevaart-privilegiën en -hypotheeken. Ook omtrent deze vraagstukken mag men in het kort eene overeenstemming hopen.

* * *

De beide Overeenkomsten van 23 September 1910 zijn uitvoerig toegelicht in de verschillende verslagen die, namens de commissiën, in den schoot der Conferentie samengesteld, aan deze laatste voorgelegd werden. Hare betekenis is van groot gewicht, gezien het aanzienlijk getal wetstegenstrijdigheden waaraan zij een einde moeten stellen. Op het eerste zicht, kunnen verscheidene bepalingen der Overeenkomsten de loutere uitdrukking van grondbeginselen van het natuurlijk recht schijnen; doch zulke zienswijze verandert, als men de verscheidenheid der tegenover elkander staande wetgevende stelsels in oogenschouw neemt.

Dat geldt, inzonderheid, voor het vraagstuk van de vergoeding der door aanvaring veroorzaakte schade. De desbetreffende Overeenkomst stelt dienaangaande de volgende regelen vast :

I. Indien de aanvaring door toeval of door overmacht veroorzaakt is of indien de oorzaak der aanvaring twijfelachtig is, draagt elk zijn eigen schade (art. 2). Gelijktelling van aanvaring waarvan de oorzaak twijfelachtig is met toevallige aanvaring was niet door alle wetgevingen aangenomen : sommige deelden, bij twijfel, de schade middendoor; andere verdeelden ze naar evenredigheid van de onderscheidene waarde der schepen.

De regel van artikel 2 heeft ten gevolge, dat geen rechtsvermoeden van schuld meer bestaat, wat aangaat de aansprakelijkheid voor de aanvaring (art. 2, lid 2 en art. 6, lid 2).

II. Indien de aanvaring te wijten is aan de schuld van een der schepen, moet de schade worden vergoed door het schip, dat deze veroorzaakt heeft (art. 3).

III. In geval van schuld van wederzijde, is ieder schip aansprakelijk in verhouding tot de zwaarte van zijn schuld. Kan echter, volgens omstandigheden, de verhouding niet worden vastgesteld, of blijkt de schuld van wederzijde evengroot te zijn, dan wordt de aansprakelijkheid gelijk verdeeld (art. 4, lid 1).

Drie wetgevende stelsels stonden hier tegenover elkander : a) Een eerste stelsel, dat der Engelsche wetgeving, verdeelt, bij gemeenschappelijke schuld, de schade middendoor tusschen de beide schepen; b) Volgens een ander stelsel, inzonderheid in Nederland in voege, wordt aan het eene noch andere schip eenigerlei vergoeding verleend; c) Ten slotte stelt een derde stelsel, dat in de Overeenkomst aangenomen werd en dat het stelsel van de Belgische en van verscheidene andere wetgevingen is, de verantwoordelijkheid evenredig met de zwaarte van de schuld. Dat is klaarblijkelijk het billijkste stelsel.

Uit menschelijkheid neemt de Overeenkomst aan, dat verhaal van derden wegens lichaaamlijke schade *solidairlijk* kan worden gemaakt jegens elk der verantwoordelijke schepen (art. 4, lid 3). Anders is het gesteld als het verhaal van derden gegrond is op stoffelijke schade (art. 4, lid 2).

Artikel 5 bepaalt dat de door de voorgaande artikelen voorziene aansprakelijkheid ook bestaat in geval de aanvaring veroorzaakt werd door de schuld van een loods, zelfs wanneer het gebruik van dezès diensten verplichtend was. Nochtans ter wille van de onderlinge verwantschap, bestaande tusschen het vraagstuk der aanvaring en het vraagstuk der beperking van de verantwoordelijkheid der eigenaars van schepen, werd in een bijkomend artikel bepaald, dat de schikking van bedoeld artikel 5 slechts met volle recht in werking zal treden, wanneer de verdragsluitende Partijen zullen overeengekomen zijn omtrent de beperking van de verantwoordelijkheid der eigenaars van schepen.

In de landen waar, als in België, het stelsel van artikel 5 reeds van toepassing is, zal het dus bij voortdurend toegepast worden.

De formaliteit van het protest dat, in zekere wetgevingen, bestemd was tot het vrijwaren van de rechten van hem die een eisch tot schadevergoeding ten gevolge van aanvaring aanlegt, formaliteit die afgeschaft werd door de Belgische wet van 10 Februari 1908, werd door de Overeenkomst van de hand gewezen (art. 6, lid 1). Men heeft geoordeeld, dat het voldoende was, een niet al te lange termijn van verjaring voor de vordering te bepalen. De termijn van twee jaar werd door artikel 7 aangenomen als een middelterm onder die, door de verschillende wetgevingen voorzien.

* * *

In zake hulp- en bergloon vestigt de Overeenkomst omtrent dat vraagstuk twee groote grondbeginselen :

I. — Het recht op een billijk loon voor elke handeling tot helpen of bergen die een nuttigen uitslag heeft opgeleverd; ongetwijfeld wordt dat recht, in de praktijk, algemeen erkend. Doch in landen die, als België, geene uitdrukkelijke bepalingen te dier zake hebben, kan de grondslag van het recht op loon tot redetwist aanleiding geven. Moet men de hulp- en bergingsdiensten schier als eene overeenkomst van zaakvoering beschouwen? Neen; de zaakvoering is, door haren aard zelf, kosteloos. Om de toekenning van premien te rechtvaardigen, werden het leerstelsel en de rechtkunde er dus toe genoopt, hulp en berging te beschouwen als eene overeenkomst *sui generis*, die, van het zeerecht afgescheiden, uitdrukkelijk

of stilzwijgend, recht op eene vergoeding geeft (V. JACOBS, *Le Droit maritime belge*, deel I, n° 993 en volg.).

Het kwam er dus op aan, eenvormige regelen voor te schrijven, toepasselijk. zooals artikel 1 bepaalt, om het even in welke wateren die diensten bewezen werden, zoodat een einde gesteld worde aan de wetstegenstrijdigheden die kunnen oprijzen uit het verschil van nationaliteit der betrokken schepen of ter wille van de wateren waarin de hulp geboden of de berging gedaan wordt.

Bij de besprekingen der Conferentie werd trouwens erkend, dat de Overeenkomst het huurverdrag wegens diensten, hetwelk zijne eigen regelen behoudt, ter zijde laat.

II. Met het oog op de bevordering van de solidariteit onder het menschdom, liet de Brusselsche Conferentie zich leiden door voorschriften die reeds sedert lang opgenomen zijn in het Italiaansch wetboek van koopvaardij, en huldigde zij het grondbeginsel van de *verplichting*, voor de gezagvoerders, hulp te verleenen aan iederen, zelfs vijandelijken persoon, die in levensgevaar in zee wordt gevonden. Dit maakt het voorwerp van artikel 11 uit. Als niet-nakoming van deze verplichting door den gezagvoerder niet kan gerechtvaardigd worden door een ernstig gevaar voor zijn schip, zijn scheepsvolk en zijne passagiers, moet zij, volgens artikel 12, beteugeld worden met door de nationale wetten vast te stellen straffen.

Het grondbeginsel van de verplichting tot hulpverleening was reeds neergeschreven in artikel 8 van de Overeenkomst omtrent de aanvaring, tegenover de gezagvoerders der met elkaar in aanraking gekomen schepen, om het even welk der beide schepen voor het ongeval aansprakelijk is.

De termijn van verjaring van den eisch tot betaling van het loon werd in overeenstemming gebracht met dien voorzien voor de rechtsvoorwaarden wegens aanvaring. Hij is derhalve, volgens artikel 10, gesteld op twee jaar.

Dit is, Mijne Heeren, de samenvatting van de hoofdzakelijke grondbeginselen der door de beide Overeenkomsten van 23 September 1910 geregelde vraagstukken.

Doch uit de ervaring zal wellicht blijken, dat sommige bepalingen van die diplomatische akten dienen verbeterd of aangevuld. Dat wordt voorzien onderscheidenlijk bij artikelen 14 en 16 van de beide Overeenkomsten; deze bepalen de te volgen pleegvormen, in geval eene herziening oorbaar schijnen mocht.

Wij zijn overtuigd, Mijne Heeren, dat gij het ontwerp van wet tot goedkeuring van bedoelde Overeenkomsten gunstig zult gelieven te onthalen.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
J. DAVIGNON.

De Minister van Justitie,
LÉON DE LANTSHEERE.

PROJET DE LOI

portant approbation des Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que du Protocole de signature annexé auxdites Conventions.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères et de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Les Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que le Protocole de signature annexé

ONTWERP VAN WET

houdende goedkeuring van de internationale Overeenkomsten voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring en in zake hulp- en bergloon, te Brussel den 23ⁿ September 1910 onderteevend, alsmede van het aan gezegde Overeenkomsten toegevoegd Onderteekeningsprotocol.

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Justitie,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken is gelast, in Onzen naam, aan de Welgeevende Kamers het ontwerp van wet voor te leggen waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

De Internationale Overeenkomsten voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring en in zake hulp- en bergloon, onderteevend te Brussel op 23ⁿ September 1910, alsmede het Onderteekeningsprotocol, dat bij die

auxdites Conventions, sortiront leurs
pleins et entiers effets.

Donné à Bruxelles, le 25 février 1911.

Overeenkomsten gevoegd is. zullen hunne
volle en algeheele kracht hebben.

Gegeven te Brussel, den 25^e Februari
1911.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

Van 's Konings wege :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

J. DAVIGNON.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

L. DE LANTSHEERE.



OVEREENKOMST

voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring.

ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER VAN DUITSCHLAND, KONING VAN PRUISEN, IN NAAM VAN HET DUITSCHE RIJK; DE PRESIDENT DER ARGENTIJSCHRE REPUBLIEK; ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER VAN OOSTENRIJK, KONING VAN BOHEMEN ENZ. EN APOSTOLISCH KONING VAN HONGARIJE : VOOR OOSTENRIJK EN VOOR HONGARIJE; ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN; DE PRESIDENT DER VEREENIGDE STATEN VAN BRAZILIË; DE PRESIDENT DER REPUBLIEK CHILI; DE PRESIDENT DER REPUBLIEK CUBA; ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN DENEMARKEN; ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN SPANJE; DE PRESIDENT DER VEREENIGDE STATEN VAN AMERIKA; DE PRESIDENT DER FRANSCHRE REPUBLIEK; ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN HET VEREENIGD KONINKRIJK GROOT-BRITANNIË EN IERLAND EN DE OVERZEESCHRE BRITSCHRE BEZITTINGEN, KEIZER VAN INDIË; ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER HELLENEN; ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ITALIË; ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER VAN JAPAN; DE PRESIDENT DER VEREENIGDE-STATEN VAN MEXICO; DE PRESIDENT DER REPUBLIEK NICARAGUA; ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN NOORWEGEN; HARE MAJESTEIT DE KONINGIN DER NEDERLANDEN; ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN PORTUGAL EN DER ALGARVEN; ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN RUMENIË; ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER ALLER RUSSEN; ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ZWEDEN; DE PRESIDENT DER REPUBLIEK URUGUAY;

Hebben het nuttig erkend in gemeen overleg sommige eenvormige regelen vast te stellen in zake aanvaring en derhalve besloten te dien einde eene Overeenkomst te sluiten, en hebben tot Hunne Gevolmachtigden benoemd te weten :

ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER VAN DUITSCHLAND, KONING VAN PRUISEN, IN NAAM VAN HET DUITSCHE RIJK :

Den heer KRACKER VON SCHWARTZENFELDT, Zaakgelastigde van Duitschland te Brussel;

Den heer Dr SIRUCKMANN, Geheime Opperregeeringsraad en Raad-Adviseur aan het Keizerlijk Ministerie van Justitie ;

DE PRESIDENT DER ARGENTIJSCHRE REPUBLIEK :

Zijne Exc. den heer A. BLANCAS, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd

Minister van de Argentijnsche Republiek bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER VAN OOSTENRIJK, KONING VAN BOHEMEN ENZ. EN APOSTOLISCH KONING VAN HONGARIJE :

VOOR OOSTENRIJK EN HONGARIJE :

Zijne Exc. den heer graaf DE CLARY ET ALDRINGEN, Hoogstdezelfs Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen ;

VOOR OOSTENRIJK :

Den heer D^r STEPHEN WORMS, Afdeeliningsraadsheer bij het Oostenrijksch K. K. Ministerie van Koophandel ;

VOOR HONGARIJE :

Den heer D^r FRANZ DE NAGY, Staatssecretaris i. r., Gewoon Hoogleeraar aan de Koninklijke Universiteit te Budapest, lid van de Hongaarsche Kamer der Afgevaardigden ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN :

Den heer BEERNAERT, Minister van Staat, Voorzitter van het Internationaal Zeevaart-comiteit ;

Den heer CAPELLE, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister, Algemeene Bestuurder van Koophandel en Consulaten aan het Ministerie van Buitenlandsche Zaken ;

Den heer CH. LE JEUNE, Onder-Voorzitter van het Internationaal Zeevaart-comiteit ;

Den heer LOD. FRANCK, Lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, Algemeene Secretaris van het Internationaal Zeevaart-comiteit ;

Den heer P. SEGERS, Lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers ;

DE PRESIDENT DER VEREENIGDE-STATEN VAN BRAZILIË :

Den heer D^r RODRIGO OCTAVIO DE LANGGAARD-MENEZES, Hoogleeraar aan de vrije faculteit voor rechtskundige en maatschappelijke wetenschappen te Rio de Janeiro, Lid van de Braziliaansche Academie ;

DE PRESIDENT DER REPUBLIEK CHILI :

Zijne Exc. den heer F. PUGA-BORNE, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van de Republiek Chili bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen ;

DE PRESIDENT DER REPUBLIEK CUBA :

Den heer FRANCISCO ZAYAS Y ALFONSO, Minister-Resident der Republiek Cuba te Brussel ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN DENEMARKEN :

Den Heer W. DE GREVENKOP CASTENSKIOLD, Minister-Resident van Denemarken te Brussel;

Den Heer HERMAN BARCLAY HALKIER, Advocaat aan het Hoogste Gerechtshof van Denemarken;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN SPANJE :

Zijne Exc. den Heer DE BAGUER Y CORSI, Hoogstdezelfs Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister bij Z. M. den Koning der Belgen;

DON JUAN SPOTTORNO, Auditeur-Generaal bij de Koninklijke Marine;

DON RAMON SANCHEZ OCAÑA, Afdeelingshoofd aan het Ministerie van Justitie, oud-magistraat van het Territoriaal Gerechtshof;

DON FAUSTINO ALVAREZ DEL MÁNZANO, Hoogleeraar aan de Centraal-Universiteit te Madrid;

DE PRESIDENT DER VEREENIGDE-STATEN VAN AMERIKA :

Den Heer WALTER C. NOYRS, Rechter aan het Circuit Court der Vereenigde-Statens te New-York;

Den Heer CHARLES C. BURLINGHAM, Advocaat te New-York;

Den Heer A. J. MONTAGUE, Oud-gouverneur van den Staat Virginia;

Den Heer EDWIN W. SMITH, Advocaat te Pittsburg;

DE PRESIDENT DER FRANSCHERE REPUBLIEK :

Zijne Exc. den heer BEAU, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van de Fransche Republiek bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen;

Den heer LYON-CAEN, lid van het Instituut, Hoogleeraar aan de Faculteit der rechten te Parijs en aan de School voor Staatkundige wetenschappen, Voorzitter van de Fransche Vereeniging voor zeerecht;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN HET VEREENIGD-KONINKRIJK GROOT-BRITANNIË EN IERLAND EN DE OVERZEESCHERE BRITSCHERE BEZITTINGEN, KEIZER VAN INDIË :

Zijne Exc. Sir ARTHUR HARDINGE, K. C. B. ; K. C. M. G., Hoogstdezelfs Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen;

The Hon^{ble} Sir WILLIAM PICKFORD, Rechter aan het Hooge Hof te Londen;

Den heer LESLIE SCOTT, Raadsheer des Konings te Londen;

The Hon^{ble} M. HUGH GODLEY, Advocaat te Londen;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER HELLENEN :

Den heer GEORGE DIODOUNOTIS, Aangenomen Hoogleeraar aan de Universiteit te Athene;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ITALIË :

Prins de CASTAGNETO CARACCILOLO, Zaakgelastigde van Italië te Brussel ;

Den heer FRANS BERLINGIERI, Advocaat, Hoogleraar aan de Universiteit te Genua ;

Den heer FRANS MIRELLI, Raadsheer aan het Hof van Beroep te Napels ;

Den heer CESAR VIVANTE, Hoogleraar aan de Universiteit te Rome ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER VAN JAPAN :

Zijne Exc. den heer K. NABESHIMA, Hoogstdezelv's Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen ;

Den heer YOSHIYUKI IRIÉ, Procureur en Raadsheer aan het Ministerie van Justitie van Japan ;

Den heer TAKEYUKI ISHIKAWA, Hoofd der afdeeling : Zeezaken bij het Bestuur der Verkeersmiddelen van Japan ;

De heer M. MATSUDA, Tweede Secretaris van het Japansch Gezantschap te Brussel ;

DE PRESIDENT DER VEREENIGDE-STATEN VAN MEXICO :

Zijne Exc. den heer OLARTE, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister der Vereenigde-Staten van Mexico bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen ;

Den heer VICTOR MANUEL CASTILLO, Advocaat, lid van den Senaat ;

DE PRESIDENT DER REPUBLIEK NICARAGUA :

Den heer L. VALLEZ, Consul-generaal der Republiek Nicaragua te Brussel ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN NOORWEGEN :

Zijne Exc. den heer Dr G. F. HAGERUP, Hoogstdezelv's Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen ;

Den heer CHRISTIAAN THEODOOR BOE, Reeder ;

HARE MAJESTEIT DE KONINGIN DER NEDERLANDEN :

Den heer jonkheer P. R. A. MELVILL VAN CARNBEE, Zaakgelastigde der Nederlanden te Brussel ;

Den heer W. L. P. A. MOLENGRAAFF, Dokter in de rechten, Hoogleraar aan de Universiteit te Utrecht ;

Den Heer B. C. J. LODER, Dokter in de rechten, Raadsheer aan den Hoogen Raad der Nederlanden te 's Gravenhage ;

Den heer C. D. ASSER J^r, Dokter in de rechten, Advocaat te Amsterdam ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN PORTUGAL EN DER ALGARVEN :

Den heer ANTONIO DUARTE DE OLIVEIRA SOARES, Zaakgelastigde van Portugal te Brussel ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN RUMENIË :

Zijne Exc. den heer DJOVARA, Hoogstdeszelfs Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KEIZER ALLER RUSSEN :

Den heer C. NABOKOFF, Eerste Secretaris der Russische Ambassade te Washington ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ZWEDEN :

Zijne Exc. den heer GRAAF J. J. A. EHRENSVARD, Hoogstdeszelfs Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen ;

Den heer EINAR LANGE, Bestuurder der Zweedsche Maatschappij tot verzekering van stoomschepen ;

De PRESIDENT DER REPUBLIEK URUGUAY :

Zijne Exc. den heer LUIS GARABELLI, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister der Republiek Uruguay bij Zijne Majesteit den Koning der Belgen,

Dewelke, daartoe behoorlijk gemachtigd, zijn overeengekomen omtrent het volgende :

ARTIKEL EÉN.

Bij aanvaring, overkomen onder zeeschepen of onder zeeschepen en binnenschepen, wordt de vergoeding, verschuldigd uit hoofde der schade veroorzaakt aan schepen, aan zaken of personen aan boord aanwezig, geregeld overeenkomstig onderstaande bepalingen, om het even in welke wateren de aanvaring overkomen is.

ARTIKEL 2.

Indien de aanvaring door toeval of door overmacht veroorzaakt is of indien de oorzaak der aanvaring twijfelachtig is, draagt elk zijn eigen schade.

Deze bepaling blijft ook van toepassing in geval hetzij de schepen, hetzij een hunner voor anker liggen op het oogenblik van het ongeval.

ARTIKEL 3.

Indien de aanvaring te wijten is aan de schuld van een der schepen, moet de schade worden vergoed door het schip dat deze veroorzaakt heeft.

ARTIKEL 4.

In geval van schuld van wederzijde, is ieder schip aansprakelijk in verhouding tot de zwaarte van zijn schuld. Kan echter, volgens omstandigheden, de verhouding niet worden vastgesteld, of blijkt de schuld van wederzijde evengroot te zijn, dan wordt de aansprakelijkheid gelijk verdeeld.

De schade veroorzaakt hetzij aan de schepen, hetzij aan dezer ladingen, hetzij aan de kleederen of verdere have van het scheepsvolk, van de passagiers of van de andere zich aan boord bevindende personen, wordt door de schuldige schepen gedragen in de bovenbedoelde verhouding, zonder solidariteit tegenover derden.

De schuldige schepen zijn solidair verantwoordelijk tegenover derden voor de schade veroorzaakt door dood of verwonding, behoudens verhaal van het schip dat een hooger aandeel betaald heeft dan welk het, overeenkomstig het eerste lid van dit artikel, bepaaldelijk moet dragen.

De beteekenis en de gevolgen der contractueele of wettelijke bepalingen tot beperking van de aansprakelijkheid van de eigenaars van schepen tegenover de zich aan boord bevindende personen worden, wat dit verhaal betreft, door de nationale wetgevingen vastgesteld.

ARTIKEL 5.

De door de voorgaande artikelen voorziene aansprakelijkheid bestaat ook in geval de aanvaring veroorzaakt werd door de schuld van een loods, zelfs wanneer het gebruik van dezès diensten verplichtend was.

ARTIKEL 6.

De rechtsvordering tot vergoeding der ten gevolge van aanvaring geleden schade is onderworpen aan protest noch aan welke andere bijzondere formaliteit.

Er bestaat geen rechtsvermoeden van schuld, wat aangaat de aansprakelijkheid voor de aanvaring.

ARTIKEL 7.

Alle rechtsvordering tot vergoeding van door aanvaring veroorzaakte schade verjaart twee jaren na de gebeurtenis.

De termijn voor het instellen van de rechtsvordering tot verhaal, door lid 3 van artikel 4 toegelaten, bedraagt één jaar. Deze verjaring begint eerst te loopen met den dag der betaling.

De oorzaken van opschorsing en afbreking van deze verjaringen worden vastgesteld door de wet van de rechtbank bij welke de eisch aanhangig is.

De Hooge verdragsluitende Partijen behouden zich het recht voor, in hare wetten aan tenemen dat het feit, dat het verwerende schip niet kon in beslag genomen worden in de territoriale wateren van den Staat waarin de eischer zijne woonstede of zijne bijzonderste inrichting heeft, de hierboven bepaalde termijnen verlengt.

ARTIKEL 8.

Na eene aanvaring is de gezagvoerder van elk der met elkaar in aanraking gekomen schepen, voor zoover hij zulks doen kon zonder ernstig gevaar voor zijn schip, dezès bemanning en passagiers, gehouden hulp te verleenen aan het andere vaartuig, dezès bemanning en passagiers.

In de mate van het mogelijke, is hij ook gehouden aan het andere schip

den naam van zijn vaartuig en de haven waar het thuis behoort te laten kennen, alsmede de plaats van waar hij komt en die waar hij heen gaat.

De eigenaar van het schip is niet aansprakelijk voor de loutere overtreding van de voorgaande schikkingen.

ARTIKEL 9.

De Hooge verdragsluitende Partijen, wier wetten de inbreuken op het voorgaand artikel niet beteugelen, verbinden zich de noodige maatregelen tot beteugeling dier inbreuken te treffen of aan hare wetgevende lichamen voor te stellen.

De Hooge verdragsluitende Partijen zullen elkander, zoo spoedig mogelijk, de wetten en verordeningen mededeelen welke in hare Staten zouden zijn of worden uitgevaardigd tot uitvoering van de voorgaande bepaling.

ARTIKEL 10.

Onder voorbehoud van latere overeenkomsten, maken de tegenwoordige bepalingen geene inbreuk op de regelen omtrent de beperking der verantwoordelijkheid van de eigenaars van schepen, zooals zij in elk land bepaald zijn, evenmin als op de verplichtingen voortvloeiende uit de vervoerovereenkomst of uit alle andere overeenkomsten.

ARTIKEL 11.

Deze Overeenkomst is niet van toepassing op oorlogsschepen en op Staatschepen, die uitsluitend bestemd zijn tot een openbaren dienst.

ARTIKEL 12.

De bepalingen van deze Overeenkomst zijn van toepassing ten opzichte van al de belanghebbenden, als al de betrokken schepen behooren tot de Staten van de Hooge verdragsluitende Partijen en in al de andere door de nationale wetten voorziene gevallen.

Het is echter verstaan :

1° Dat, ten opzichte der belanghebbenden die onderhoorigen zijn van een niet-verdragsluitenden Staat, de toepassing van bedoelde bepalingen door elk der verdragsluitende Staten aan de voorwaarde van wederkeerigheid kan ondergeschikt worden ;

2° Dat, wanneer al de belanghebbenden onderhoorigen zijn van denzelfden Staat als de rechtbank waar de zaak aanhangig is, 's lands wet en geenszins de Overeenkomst toepasselijk is.

ARTIKEL 13.

Deze Overeenkomst strekt zich uit tot de vergoeding der schade, door een schip hetzij door de uitvoering of het verzuim eener stuurbeweging, hetzij door niet-inachtneming der verordeningen, veroorzaakt hetzij aan een ander schip, hetzij aan de zich daarop bevindende zaken of personen, zelfs wanneer geene aanvaring heeft plaats gehad.

ARTIKEL 14.

Elke der Hooge verdragsluitende Partijen is bevoegd eene nieuwe Conferentie te doen vergaderen, na drie jaar te rekenen van de in werkingtreding dezer Overeenkomst, ten einde de verbeteringen te onderzoeken voor welke dezelve vatbaar is, inzonderheid, indien zulks mogelijk is, dezer toepassingsgrenzen uit te breiden.

De Mogendheid welke van die bevoegdheid gebruik zou maken, moet van haar inzicht kennis geven aan de andere Mogendheden, door bemiddeling van de Belgische Regeering, die zich zou gelasten de Conferentie binnen de zes maanden bijeen te roepen.

ARTIKEL 15.

De Staten welke deze Overeenkomst niet hebben onderteekend, worden, op hunne aanvraag, toegelaten tot dezelve toe te treden. Die toetreding wordt langs den diplomatischen weg bekend gemaakt aan de Belgische Regeering en, door deze, aan elke van de Regeeringen der andere verdragsluitende Partijen; zij zal hare kracht hebben eene maand na de opzending van de door de Belgische Regeering gedane bekendmaking.

ARTIKEL 16.

Deze Overeenkomst zal bekrachtigd worden.

Bij het vervallen van den termijn van ten hoogste één jaar, te rekenen van de onderteekening der Overeenkomst, zal de Belgische Regeering in betrekking komen met de Regeeringen der Hooge verdragsluitende Partijen die zich zullen bereid verklaard hebben dezelve te bekrachtigen, ten einde te doen beslissen of dezelve in werking dient gesteld.

De bekrachtigingen zullen, desvoorkomend, onmiddellijk nedergelegd worden te Brussel en de Overeenkomst zal hare kracht hebben ééne maand na die nederlegging.

Het protocol zal gedurende een jaar open blijven ten voordeele der ter Conferentie van Brussel vertegenwoordigde Staten. Na dien termijn zullen zij slechts tot hetzelfde kunnen toetreden, overeenkomstig het bepaalde bij artikel 15.

ARTIKEL 17.

In geval eene of andere der Hooge verdragsluitende Partijen de tegenwoordige Overeenkomst mocht opzeggen, zou die opzegging maar hare uitwerking hebben één jaar na den dag waarop zij aan de Belgische Regeering zou bekend gemaakt zijn en zou de Overeenkomst van kracht blijven onder de andere verdragsluitende Partijen.

BIJKOMEND ARTIKEL.

Met afwijking van vorenstaand artikel 16 is het verstaan, dat de schikking van artikel 5, waarbij de verantwoordelijkheid wordt bepaald in geval de aanvaring veroorzaakt is door de schuld van het verplichtend nemen van

een loods, slechts met volle recht in werking zal treden, wanneer de Hooge Verdragsluitende Partijen zullen overeengekomen zijn omtrent de beperking van de verantwoordelijkheid der eigenaars van schepen.

Ten blijk van welk, de Gevolmachtigden van elke der Hooge verdragsluitende Partijen deze Overeenkomst hebben ondertekend en er hunne zegels op hebben afgedrukt.

Gedaan te Brussel, in een enkel exemplaar, den 25ⁿ September 1910.

Voor Duitschland :

(Get.) KRACKER VON SCHWARTZENFELDT.

» Dr G. STRUCKMANN.

Voor de Argentijnsche Republiek :

(Get.) ALBERTO BLANCAS.

Voor Oostenrijk en voor Hongarije :

(Get.) S. CLARY ET ALDRINGEN.

Voor Oostenrijk :

(Get.) STEPHEN WORMS.

Voor Hongarije :

(Get.) Dr FRANÇOIS DE NAGY.

Voor België :

(Get.) A. BEERNAERT ;

» CAPELLE ;

» CH. LE JEUNE ;

» LOUIS FRANCK ;

» PAUL SEGERS.

Voor de Vereenigde-Staten van Brazilië :

(Get.) RODRIGO OCTAVIO DE LANGGAARD MENEZES.

Voor Chili :

(Get.) F. PUGA-BORNE.

Voor de Republiek Cuba :

(Get.) Dr F. ZAYAS.

Voor Denemarken :

(Get.) W. GREVENKOP CASTENSKIOLD ;

» HERMAN HALKIER.

Voor Spanje :

(Get.) ARTURO DE BAGUER ;

» JUAN SPOTTERNO ;

» RAMON SANCHEZ DE OCAÑA ;

» FAUSTINO A. DEL MANZANO.

Voor de Vereenigde-Statē van Amerika :

- (Get.) WALTER C. NOYES;
 » CHARLES C. BURLINGHAM;
 » A. J. MONTAGUE;
 » EDWIN W. SMITH.

Voor Frankrijk :

- (Get.) BEAU;
 » CH. LYON-CAEN.

Voor Groot-Britannië :

- (Get.) ARTHUR H. HARDINGE;
 » W. PICKFORD;
 » LESLIE SCOTT;
 » HUGH GODLEY.

Voor Griekenland :

- (Get.) G. DIOBOUNOTIS.

Voor Italië :

- (Get.) PRINCE DE CASTAGNETO;
 » FRANCESCO BERLINGIERI;
 » FRANCESCO M. MIRELLI;
 » Prof. CESAR VIVANTE.

Voor Japan :

- (Get.) : K. NABESHIMA.
 » Y. IRIÉ.
 » T. ISHIKAWA.
 » M. MATSUDA.

Voor de Vereenigde Statē van Mexico :

- (Get.) : ENRIQUE OLARTE.
 » VICTOR MANUEL CASTILLO.

Voor Nicaragua :

- (Get.) : LÉON VALLEZ.

Voor Noorwegen :

- (Get.) : HAGERUP.
 » CHR. TH. BOL.

Voor Nederland :

- (Get.) : P. R. A. MELVILL VAN CARNBEE.
 » MOLENGRAAFF.
 » LODER.
 » C. D. ASSER.

Voor Portugal :

- (Get.) : A.-D. DE OLIVEIRA SOARES,

Voor Rumenië

(Get.) : T. G. DJUVARA.

Voor Rusland :

(Get.) : NABOKOFF.

Voor Zweden :

(Get.) : ALBERT EHRENSVARD.

EINAR LANGE.

Voor Uruguay :

(Get.) : LUIS GARABELLI.

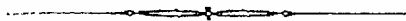
Voor eensluidend afschrift :

*De Voorzitter der Internationale Conferentie
voor Zeerecht,*

A. BEERNAERT.

Gewaarmerkt door den Algemeenen Secretaris
van het Belgisch Ministerie van Buitenlandsehe Zaken,
Brussel, 4 December 1910.

BON VAN DER ELST.



OVEREENKOMST

voor de eenmaking van sommige regelen in zake hulp- en bergloon.

ZIJNE MAJESTEIT ENZ.

(Als voor de voorgaande Overeenkomst.)

Hebben het nuttig erkend in gemeen overleg sommige eenvormige regelen vast te stellen in zake hulp- en bergloon en derhalve besloten te dien einde eene Overeenkomst te sluiten, en hebben tot Hunne Gevolmachten benoemd, te weten :

(Als voor de voorgaande Overeenkomst.)

ARTIKEL EÉN.

Helpen en bergen van in gevaar verkeerende zeeschepen, van de zich aan boord bevindende zaken, van het vracht- en passagegeld, alsmede de diensten van denzelfden aard bewezen onder zeeschepen en binnenschepen zijn aan de volgende bepalingen onderworpen, zonder dat tusschen die twee soorten van diensten onderscheid dient gemaakt en zonder dat rekening dient gehouden met de wateren waar zij werden bewezen.

ARTIKEL 2.

Elke handeling tot helpen en bergen, die een nuttigen uitslag heeft opgeleverd, geeft aanleiding tot een billijk loon.

Er is geen loon verschuldigd wanneer de verleende dienst geen nuttigen uitslag oplevert.

In geen geval kan de te betalen som de waarde der geredde zaken overtreffen.

ARTIKEL 3.

Zij die aan de bergingswerkzaamheden hebben deelgenomen in weerwil van het uitdrukkelijk en redelijk verbod van het geholpen schip, hebben geen aanspraak op loon.

ARTIKEL 4.

De sleepboot heeft alleen recht op loon voor het helpen of bergen van het gesleepte schip of dezes lading wanneer door die boot buitengewone diensten zijn bewezen die niet beschouwd kunnen worden als begrepen in de sleepovereenkomst.

ARTIKEL 5.

Loon is verschuldigd ook dan wanneer de hulp of de berging heeft plaats gehad onder schepen, behoorende aan denzelfden eigenaar.

ARTIKEL 6.

Het bedrag van het loon wordt door partijen bij overeenkomst begroot, en bij gebreke daaraan, door den rechter.

Hetzelfde geldt voor de verhouding waarin dat loon onder de bergers moet worden verdeeld.

De verdeling onder den eigenaar, den gezagvoerder en de verdere personen in dienst van elk der reddende schepen wordt geregeld door de wet van het land van het schip.

ARTIKEL 7.

Elke hulp- en bergingsovereenkomst, op het oogenblik en onder den invloed van den nood gesloten, kan, ten verzoeken van eene van partijen, door den rechter vernietigd of gewijzigd worden, indien hij oordeelt dat de bedongen voorwaarden niet billijk zijn.

In allen gevalle, wanneer het bewezen wordt dat de toestemming van eene der partijen mede een gevolg is van bedrog of van verzwijging, of wanneer het loon, in een of anderen zin op bovenmatige wijze, buiten verhouding staat tot den bewezen dienst, kan de overeenkomst, ten verzoeken van de belanghebbende partij, door den rechter worden vernietigd of gewijzigd.

ARTIKEL 8.

Het loon wordt naar omstandigheden begroot door den rechter, waarbij tot grondslag worden genomen : a) in de eerste plaats, de bekomen uitslag, de moeite en de verdiensten van hen die hulp verleenden, het gevaar waaraan het geholpen schip, dezès passagiers, bemanning en lading, alsmede de bergers en het reddende schip hebben blootgestaan, de gebruikte tijd, de geleden kosten en schade en de door de bergers geloopten risico's van verantwoordelijkheid en andere, de waarde van het door hen gewaagde materieel, waarbij des voorkomend rekening wordt gehouden met de bijzondere bestemming van het hulpaanbrengende schip; b) in tweede plaats, de waarde der geredde zaken.

Dezelfde bepalingen gelden voor de verdeling, bij artikel 6, lid 2 voorzien.

De rechter kan het loon verminderen of doen vervallen indien blijkt dat de bergers, door eigen schuld, de berging of de hulp noodzakelijk hebben gemaakt of zich schuldig hebben gemaakt aan diefstal, heling of andere bedrieglijke feiten.

ARTIKEL 9.

Geen loon is verschuldigd door de geredde personen, zonder dat echter dienaangaande inbreuk op de bepalingen der nationale wetten wordt gemaakt.

De redders van menschenlevens welke opgetreden zijn ter gelegenheid van het ongeval, dat tot de hulp- of bergingsdiensten aanleiding gaf, hebben recht op een billijk aandeel in het loon, aan de bergers van het schip, van de lading en van hun toebehooren toegekend.

ARTIKEL 10.

Alle rechtsvordering tot betaling van hulp- of bergloon verjaart, twee jaren na den dag waarop de hulp- of bergingswerkzaamheden zijn beëindigd.

De oorzaken van opschorsing en afbreking dezer verjaring worden vastgesteld door de wet van de rechtbank bij welke de eisch aanhangig is.

De Hooge verdragsluitende Partijen behouden zich het recht voor, in hare wetten aan te nemen dat het feit, dat het geholpen of geborgen schip niet kon in beslag genomen worden in de territoriale wateren van den Staat waarin de eischer zijne woonstede of zijne bijzonderste inrichting heeft, de hierboven bepaalde termijnen verlengt.

ARTIKEL 11.

Voor zoover hij zulks doen kan zonder ernstig gevaar voor zijn schip, zijn scheepsvolk, zijne passagiers, is elke gezagvoerder gehouden hulp te verleen en aan iederen, zelfs vijandelijken persoon, die in levensgevaar in zee wordt gevonden.

De eigenaar van het schip is niet verantwoordelijk wegens de overtreding van de voorgaande bepaling.

ARTIKEL 12.

De Hooge verdragsluitende Partijen wier wetten de inbreuk op het voorgaand artikel niet beteugelen, verbinden zich de noodige maatregelen tot beteugeling dier inbreuk te treffen of aan hare wetgevende lichamen voor te stellen.

De Hooge verdragsluitende Partijen zullen elkander, zoo spoedig mogelijk, de wetten en verordeningen mededeelen welke in hare Staten reeds zouden zijn of worden uitgevaardigd tot uitvoering van de voorgaande bepaling.

ARTIKEL 13.

Deze Overeenkomst maakt geene inbreuk op de bepalingen der nationale wetten of der internationale verdragen omtrent de inrichting van hulp- en bergingsdiensten door de openbare overheden of onder haar toezicht, en inzonderheid omtrent de berging van vischtuig.

ARTIKEL 14.

Deze Overeenkomst is niet van toepassing op oorlogsschepen en op Staatsschepen, die uitsluitend bestemd zijn tot een openbaren dienst.

ARTIKEL 15.

De bepalingen van deze Overeenkomst zijn van toepassing ten opzichte van al de belanghebbenden als hetzij het helpende of reddende schip, hetzij het geholpen of geborgen schip behoort tot eenen Staat van eene der Hooge verdragsluitende Partijen, alsmede in de andere door de nationale wetten voorziene gevallen.

Het is echter verstaan :

1^o Dat, ten opzichte der belanghebbenden die onderhoorigen zijn van een niet-verdragsluitenden Staat, de toepassing van bedoelde bepalingen door elk der Verdragsluitende Staten aan de voorwaarde van wederkerigheid kan ondergeschikt worden ;

2^o Dat, wanneer al de belanghebbenden onderhoorigen zijn van denzelfden Staat als de rechtbank waar de zaak aanhangig is, 's lands wet en geenszins de Overeenkomst toepasselijk is ;

3^o Dat, onverminderd de meer uitgebreide bepalingen der nationale wetten, artikel 11 slechts van toepassing is onder schepen behorende tot de Staten der Hooge verdragsluitende Partijen.

ARTIKEL 16.

Elke der Hooge verdragsluitende Partijen is bevoegd eene nieuwe Conferentie te doen vergaderen, na drie jaar te rekenen van de inwerkingtreding dezer Overeenkomst, ten einde de verbeteringen te onderzoeken voor welke dezelve vatbaar is, inzonderheid, indien zulks mogelijk is, dezer toepassingsgrenzen uit te breiden.

De Mogendheid welke van die bevoegdheid gebruik zou maken, moet van haar inzicht kennis geven aan de andere Mogendheden, door bemiddeling van de Belgische Regeering, die zich zou gelasten, de Conferentie binnen de zes maanden bijeen te roepen.

ARTIKEL 17.

De Staten welke deze Overeenkomst niet hebben onderteeekend, worden, op hunne aanvraag, toegelaten tot dezelve toe te treden. Die toetreding wordt langs den diplomatischen weg bekend gemaakt aan de Belgische Regeering en, door deze, aan elke van de Regeeringen der andere verdragsluitende Partijen ; zij zal hare kracht hebben eene maand na de opzending van de door de Belgische Regeering gedane bekendmaking.

ARTIKEL 18.

Deze Overeenkomst zal bekrachtigd worden.

Bij het vervallen van den termijn van ten hoogste één jaar, te rekenen van de ondertrekking der Overeenkomst, zal de Belgische Regeering in betrekking komen met de Regeeringen der Hooge verdragsluitende Partijen, die zich zullen bereid verklaard hebben dezelve te bekrachtigen, ten einde te doen beslissen of dezelve in werking dient gesteld.

De bekrachtigingen zullen, desvoorkomend, onmiddellijk nedergelegd worden te Brussel en de Overeenkomst zal hare kracht hebben éene maand na die nederlegging.

Het protocol zal gedurende één jaar open blijven ten voordeele der ter Conferentie van Brussel vertegenwoordigde Staten. Na dien termijn zullen zij slechts tot hetzelfde kunnen toetreden overeenkomstig het bepaalde bij artikel 17.

ARTIKEL 19.

In geval eene of andere der Hooge verdragsluitende Partijen de tegenwoordige Overeenkomst mocht opzeggen, zou die opzegging maar hare uitwerking hebben één jaar na den dag waarop zij aan de Belgische Regeering zou bekend gemaakt zijn en zou de Overeenkomst van kracht blijven onder de andere Verdragsluitende Partijen.

Ten blijk van welk de gevolmachtigden van elke der Hooge verdragsluitende Partijen deze Overeenkomst hebben ondertekend en er hunne zegels op hebben afgedrukt.

Gedaan te Brussel, in een enkel exemplaar, den 23^a September 1910.

(Voor de handteekeningen, zie de voorgaande Overeenkomst.)

Voor eensluidend afschrift :

*De Voorzitter der Internationale Conferentie
voor Zeerecht,*

A. BEERNAERT.

Gewaarmerkt door den Algemeenen Secretaris
van het Belgisch Ministerie van Buitenlandsche Zaken,

Brussel, 1^a December 1910,

B^{on} VAN DER ELST.

ONDERTEEEKENINGSPROTOCOL.

Bij de onderteekening van de Overeenkomsten voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring en in zake hulp- en bergloon, heden gesloten, zijn de ondergeteeken de Gevolmachtigden overeengekomen omtrent het volgende :

De bepalingen van bedoelde Overeenkomsten zijn van toepassing op de koloniën en bezittingen der verdragsluitende Mogendheden, onder navermelde voorbehoudingen :

I. De Duitse Regeering verklaart hare besluiten voor te behouden wat aangaat hare koloniën. Zij behoudt zich, voor elk dezer afzonderlijk, het recht voor tot die Overeenkomsten toe te treden en dezelve op te zeggen.

II. De Deensche Regeering verklaart zich het recht voor te behouden tot die Overeenkomsten toe te treden en dezelve op te zeggen, voor IJsland en de Deensche koloniën of bezittingen afzonderlijk.

III. De Regeering der Vereenigde-Staten van Amerika verklaart zich het recht voor te behouden, tot gezegde Overeenkomsten toe te treden en dezelve op te zeggen voor eilanden-bezittingen van de Vereenigde-Staten van Amerika.

IV. De Regeering van Zijne Britsche Majesteit verklaart zich het recht voor te behouden, tot gezegde Overeenkomsten toe te treden en dezelve op te zeggen voor elke der Britsche koloniën, elke der Britsche protectoraten en grondgebieden afzonderlijk, alsmede voor het eiland Cyprus.

V. De Italiaansche Regeering behoudt zich het recht voor, later tot de Overeenkomsten toe te treden voor de Italiaansche aanhoorigheden en koloniën.

VI. De Nederlandsche Regeering behoudt zich het recht voor, later tot de Overeenkomsten toe te treden voor de Nederlandsche koloniën en bezittingen.

VII. De Portugeesche Regeering verklaart zich het recht voor te behouden later tot de Overeenkomsten toe te treden voor de Portugeesche koloniën.

Die toetredingen zullen mogen worden bekend gemaakt hetzij bij eene algemeene verklaring voor al de koloniën en bezittingen, hetzij bij afzonderlijke verklaringen. Voor die toetredingen en opzeggingen worden desvoorkomend de pleegvormen opgevolgd die aangewezen zijn in de beide Overeenkomsten van heden. Het is echter verstaan, dat bedoelde toetredingen ook zullen kunnen vastgesteld worden in het proces-verbaal der bekrachtigingen.

Ten blyke van welk de ondergeteekende Gevolmachtigden dit protocol hebben opgemaakt, dat dezelfde kracht en dezelfde waarde zal hebben als waren zijne bepalingen opgenomen in den tekst zelf der Overeenkomsten waarop zij betrekking hebben.

Gedaan te Brussel, in een enkel exemplaar, den 23^e September 1910.

(Volgen de handteekeningen. Zie de Overeenkomsten.)

*De Voorzitter der Internationale Conferentie
voor Zeerecht,*

A. BEERNAERT.

Gewaarmerkt door den Algemeenen Secretaris
van het Belgisch Ministerie van Buitenlandsche Zaken.

Brussel, 1 December 1910,

B^{on} VAN DER ELST.
