

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 14 JULI 1927.

Wetsontwerp houdende goedkeuring van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypothecken op zeeschepen, van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen, alsmede van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, ondertekend te Brussel, op 25 Augustus 1924 en 10 April 1926.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Het werk der eenmaking van het zeerecht, dat zijn eerste officieele bekrachtiging gevonden heeft in het te Brussel op 23 September 1910 ondertekende international verdrag betreffende zekere regeelen in zake aanvaring en in zake hulp en berging op zee, werd sedert voormelden datum voortgezet en uitgebreid, dank zij den spoorslag gegeven door het Internationaal Scheepvaartcomiteit en de voorbereidingswerken en den studiearbeid van de op initiatief van dat Comiteit bijeengeroepen internationale conferentiën, dank zij ook de Diplomatieke Conferentiën van Brussel, van 1913, 1922, 1923 en 1926, waar de Vertegenwoordigers van de meeste zeevaartdrijvende landen, op uitnoodiging van de Belgische Regeering vergaderd, overeenkomsten hebben opgemaakt, die de beginselen bevatten welke aan den hedendaagschen zeehandel ten grondslag liggen.

* * *

Zoo huldigt een eerste verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid der eigenaars van schepen het beginsel van de persoonlijke aansprakelijkheid van den eigenaar, beperkt tot het scheepsvermogen, wil zeggen, tot de waarde van het schip, van de vracht en van het toebehooren van het schip.

Bereids in 1910 had eene conferentie van het Comiteit voor Zeerecht dienaangaande twee ontwerpen opgemaakt, waarvan het eerste het beprijs van den afstand van het schip behield, doch tevens aannam dat de eigenaar zich van zijne verplichtingen kon ontslaan door het betalen van een forfaitaire schadeoostelling of van de waarde van het schip, en waarvan het tweede het recht van

afstand afschafte en een beperkte persoonlijke aansprakelijkheid met recht van vrijkoop vestigde. In 1913, werd het beginsel van de persoonlijke aansprakelijkheid, beperkt tot de waarde van het schip, van de vracht en van het toebehooren van het schip, door eene te Brussel bijeengekomen commissie erkend. In de huidige overeenkomst wordt dit beginsel overgenomen.

Tegelijkertijd wordt er in opgegeven voor welke verbintenissen beperking van de aansprakelijkheid mogelijk is; deze beperking is niet van toepassing indien er eene daad of indien er schuld is van den eigenaar van het schip of indien deze de verbintenis van den kapitein toegelaten of bekrachtigd heeft.

Om de moeilijkheden te vermijden, welke oprijzen bij de berekening van de in het scheepsvermogen op te nemen vracht, wordt bij de overeenkomst bepaald, dat de vracht over het geheel dient geraamd op 10 t. h. van de waarde van het schip bij den aanvang van de reis; die vracht is verworven bij elk voorval, zelfs indien het schip op ballast vaart. Verder omvat het bij de zaak betrokken toebehooren van het schip de vergoedingen voor stoffelijke schade en de vergoedingen voor avarij-grosse, terwijl het hulp- en het bergloon door den eigenaar mogen behouden worden en de verzekeringsvergoedingen niet bij het scheepsvermogen te rekenen zijn.

Beperking van de aansprakelijkheid kan ook verwezenlijkt worden door atkoop in eens, dit wil zeggen, door het storten van eene vergoeding van acht pond of van tweehonderd frank goud per ton inhoud van het schip. Dit vast bedrag is evenwel van toepassing noch op het hulploon, noch op het aandeel in de gemeene avarij, noch op de verplichtingen voortspuitende uit de contracten gesloten en de verbintenissen aangegaan door den kapitein ten behoeve van het schip.

Het verdrag voorziet bovendien een bijkomende vergoeding van acht pond of van tweehonderd frank goud per ton wegens aansprakelijkheid bij dood of lichamelijk ongeval.

Ten opzichte van de verdeling van de bedragen onder verscheiden schuldeischers van verschillende landen, in geval van ontoereikendheid, behelst de overeenkomst verscheiden bepalingen tot regeling van de geschillen. Zij voorziet evenwel geen rechtspleging voor de vereffening; deze moet bij de wet van elk land worden vastgesteld.

Het verdrag is van toepassing, wanneer het schip, waarvoor beperking van de aansprakelijkheid wordt ingeroepen, tot een contracteerenden Staat behoort.

*
*
*

Een tweede verdrag betreffende de voorrechten en de hypotheek op zeeschepen heeft ten doel : verzekering van het scheepskrediet door beperking van het aantal voorrechten in het belang van de hypotheek.

Eene conferentie, door het Scheepvaartcomité in 1906 te Venetië bijeen-geroepen, had een eerste ontwerp opgemaakt, waarbij nog slechts vier soorten van voorrechten met voorrang boven hypotheek werden aangenomen. Ter Diplomatieke Conferentie van 1922 werden twee soorten van voorrechten erkend : de eene, welke steeds den voorrang hadden boven hypotheek; de andere, welke soms den voorrang hadden boven hypotheek of waarboven hypotheek den voorrang had, naar gelang van zekere formaliteiten van publiciteit en zekere voorwaarden van datum. De Conferentie van 1926 vereenigde zich opnieuw met de eerste opvatting, het aantal voorrechten zooveel mogelijk te beperken; het huidig stelsel voorziet nog slechts vijf soorten van voorrechten.

Krachtens de overeenkomst, wordt elke volgens de wetten van een land regelmatig gevestigde hypotheek in elk ander contracteerend land erkend.

De gerechtskosten, de uitgaven voor het behoud van het schip, de rechten en taksen, de uit de dienstovereenkomst van den kapitein en het scheepsvolk voortvloeiende schuldvorderingen, het berg- en hulploon en het deel in de avarij-grosse, de vergoedingen voor aanvaring of andere scheepvaartongevallen, voor lichamelijk letsel, voor verlies of beschadiging van lading of reisgoed, de schuldvorderingen voortvloeiende uit contracten of handelingen door den kapitein buiten de thuishaven gesloten of verricht ten behoeve van het behoud van het schip of van de voortzetting van de reis, zijn bevoorrecht op het schip, op de vracht en op het toebehooren van het schip en de vracht.

Alleen deze voorrechten hebben den voorrang boven hypotheek.

Verder wordt in de overeenkomst nader omschreven wat men dient te verstaan onder toebehooren van het schip en van de vracht; zij bepaalt de volgorde waarin terugbetaling van de bevoorrechte schuldvorderingen moet geschieden en voorziet een snelle wijze van te niet gaan van de voorrechten door verjaring na tijdsverloop van één jaar.

De overeenkomst is van toepassing in al de gevallen, waarin het bezwaarde schip tot een contracteerenden Staat behoort.

*
* *

In een derde verdrag komen voor de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van den vervoerder, gekend onder den naam van « Regelen van den Haag ». Opgesteld ter Scheepvaartconferentie, welke in 1921 in voormelde stad bijeenkwam en waarop de reeders, de consignatarissen van goederen, de bankiers en de verzekeraars vertegenwoordigd waren, werden deze regelen welke op de eerste plaats moesten dienen tot bescherming van de belangen der inladers in 1922 opnieuw onderzocht op de vergadering, door het Internationaal Scheepvaartcomité te Londen belegd; zij werden in 1922 ter Diplomatieke conferentie van Brussel ingediend en aldaar als grondslag van een internationale overeenkomst aangenomen.

Het verdrag herstelt het gemeenrechtelijk beginsel van de aansprakelijkheid van den vervoerder op zee en beperkt de in de cognossementen opgenomen ontlastingsclausules, die tot hertoe de schier algeheele onaansprakelijkheid verzekerden van den vervoerder, zoowel van den reeder door de ontlastingsclausules voor de handelsfouten van den kapitein en de bemanning, als van den kapitein zelf door de ontlastingsclausules voor persoonlijke fouten alsmede voor zekere soorten van avarij.

Het verdrag regelt insgelijks de bedingen tot beperking van de aansprakelijkheid van den vervoerder, waarbij elk verhaal van de belanghebbenden tot onbeduidende vergoedingen werd teruggebracht.

Na de nauwkeurige vaststelling van de verplichtingen van den vervoerder betreffende de zeevaardigheid van het schip en de aan de lading te wijden zorgen, alsmede ten aanzien van de aflevering en den inhoud van de cognossementen, en na de bepaling van de bewijskracht dezer bescheiden, omschrijft de overeenkomst nader het karakter en den aard van de uitzonderingen, welke de vervoerder op zee tegen de vorderingen wegens verlies of beschadiging van de lading mag invoeren. Zij erkent de vrijstelling ten voordeele van den reeder wat de fouten van zeemannschap van den kapitein en het scheepsvolk betreft en de vrijstellingen die slechts de toepassing zijn van het gemeen recht in zake zeegevaaren, over-

macht, eigen gebrek van de koopwaar, verborgen gebreken van het schip, enz., dit wil zeggen, al de gevallen die aan het waakzaam toezicht van den vervoerder ontsnappen.

Verder verbiedt de overeenkomst elk beding tot beperking van de aansprakelijkheid beneden 100 pond per collo of eenheid of beneden de gelijke waarde van deze som in de munt van het land, behalve bij aangifte van de waarde der koopwaar door den inlader.

Het verdrag voorziet insgelijks verjaring en gronden tot niet-ontvankelijkheid van de rechtsvordering van den ontvanger der goederen tegen den vervoerder op zee.

De algemeene gedachte, welke aan de overeenkomst ten grondslag ligt, is die, welke de opstellers van de Amerikaansche *Harter Act* van 1893 geleid heeft en welke door de wetgevers van Canada, Nieuw-Zeeland en Australië werd aangenomen, voordat het Britsche Parlement zelf de beginselen der Regelen van den Haag in 1924 aannam (wet van 1 Augustus).

Het verdrag is van toepassing op elk cognossement, opgemaakt in een contracteerenden staat.

* * *

Ten slotte regelt een vierde verdrag het vraagpunt van de immuniteit van Staatsschepen.

Een voorontwerp van overeenkomst werd door het Internationaal Scheepvaart-comiteit tijdens de conferentiën van Gothenburg en Genua onderzocht; dit voorontwerp werd door de Diplomatieke conferentie van 1926 bijgewerkt en aangenomen.

Het verdrag heeft tot grondslag het beginsel dat de Staat, evenals elke particulier, zijne aansprakelijkheid van eigenaar van een schip of eene lading moet erkennen.

De noodzakelijkheid van dezen regel is algemeen ingezien geworden, sinds door zekere Staten na den oorlog handelsvlootten in de vaart zijn gebracht, die met de koopvaardischepen van private reeders mededingen en die, wegens de hoedanigheid van de eigenaars, aan de aansprakelijkheid volgens het gemeenrecht ontsnappen.

Zoo het beginsel volstrekt geldt ten opzichte van de handelsdiensten eener Regeering, bestaat er een dubbele beperking voor de oorlogsschepen en voor de Staatsschepen, die darmede gelijkgesteld kunnen worden of tot den openbaren dienst bestemd zijn.

Het eerste onderscheid ligt opgesloten in den regel, dat bedoelde schepen door hoegenaamd geen maatregel van het gerecht kunnen in beslag genomen, aangehouden of opgehouden worden. Hetzelfde geldt voor de in deze schepen vervoerde ladingen, alsmede voor de ladingen, in handelsschepen voor regeerings- en niet voor handelsdoeleinden vervoerd.

Het tweede onderscheid spruit voort uit de beperking van den rechtseisch tegen deze schepen; als het oorlogsschepen of schepen van openbare diensten geldt, kan een aanlegger zijnen eisch brengen voor de bevoegde rechtbank van den Staat, die eigenaar is van het schip of het voor de vaart ter zee gebruikt, doch alleen voor de rechtsvorderingen uit hoofde van aanvaring of van andere scheepvaartongevallen, wegens hulp, berging en gemeene avarij en wegens herstellingen, leveringen en andere contracten betreffende het schip.

Het aanvaarden van de bepalingen van het verdrag, welke toelaten den Staat voor de rechtbanken te dagen terzake van feiten die op het ter vaart gebruiken van zijne tot een openbaren dienst bestemde schepen betrekking hebben en beschouwd kunnen worden als onder zijn imperium vallend, beteekent niet dat de regeering wil vooruitloopen op de gewichtige, door deze bepalingen opgeworpen beginselkwestie, waaromtrent, zelfs in de rechtspraak van ons Hooger Hof, uiteenlopende beslissingen tusschenbeide zijn gekomen. De voorgestelde bepalingen zijn eigen aan het zeerecht, dat onder den drang der practische noodwendigheden, van verscheiden algemeene beginselen van het recht is afgeweken. Aldus heeft het, voor het herstellen van sommige door schepen aangerichte schaden, belangrijke beperkingen gebracht, in de aansprakelijkheid der scheepseigenaars. De regel van het verdrag, welke de vorderingen betreffende niet tot een handelsdienst gebruikte regeeringsschepen en die betreffende door den Staat met regeeringsdoeleinden vervoerde ladingen aan de rechtsmacht van de gewone rechtbanken onderwerpt, beslist dus niet van te voren in eenig andere zaak over de gemeenrechtelijke betrekkingen tusschen de uitvoerende en de rechterlijke macht.

Ter vermindering van de aansprakelijkheid van den Staat, voortspuitende uit het aangenomen nieuw beginsel, werd nader bepaald, dat de Staat zich mag beroepen op al de middelen tot verdediging, verjaring en beperking van de aansprakelijkheid, die voor particulieren openstaan.

Eveneens werd voorzien, dat in oorlogstijd iedere contracteerende Staat de toepassing van deze overeenkomst mag schorsen; in dergelijk geval is het een vreemd Gerechtshof verboden, zelfs de door den Staat voor handelsdoeleinden in bedrijf genomen schepen aan te houden, in beslag te nemen of op te houden.

* . *

Ziedaar den uitslag van de werkzaamheden der conferentiën van het Internationaal Scheepvaartcomiteit en der Diplomatieke conferentiën van Brussel.

Aanzienlijk is het werk tijdens de laatste jaren verricht. Het omvat den zeehandel in al zijne uitingen.

Gij kent, Mijne Heeren, het belangrijk aandeel van ons land in deze groote krachtsinspanning voor de eenmaking van het Recht, welke de uitdrukking is van de economische wereldsolidariteit, hoofdbestanddeel van den vrede onder de natien. De naam van onzen uitstekenden landgenoot, den heer Louis Franck, voorzitter van het Internationaal Scheepvaartcomiteit, blijft aan dit werk onafscheidelijk verbonden.

Aan U behoort het aan die werken in België kracht van wet te geven.

Dit te doen, zal een billijke hulde zijn aan die werkzaamheden gebracht, en de beste aanmoediging voor de toekomst.

Volgens 's Konings bevelen hebben wij de eer bijgaand ontwerp aan uwe beraadslagingen te onderwerpen.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

J. VANDERVELDE.

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen, Telegrafen, Telefoenen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 JUILLET 1927.

Projet de loi approuvant la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, ainsi que la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, signées à Bruxelles, les 25 août 1924 et 10 avril 1926.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

L'œuvre de l'unification du droit maritime, qui a trouvé sa première consécration officielle dans les conventions internationales relatives à certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles, le 23 septembre 1910, s'est poursuivie et développée depuis cette date, grâce à l'impulsion donnée par le Comité Maritime International et aux travaux de préparation et d'étude des conférences internationales, réunies à l'initiative de cet organisme, grâce aussi aux Conférences diplomatiques de Bruxelles de 1913, 1922, de 1923 et de 1926 qui, réunissant, sur l'invitation du Gouvernement belge, les représentants de la plupart des pays maritimes, ont mis au point des conventions contenant les principes qui sont à la base du commerce maritime moderne.

* * *

C'est ainsi qu'une première convention, relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, consacre le principe de la responsabilité personnelle du propriétaire, responsabilité limitée à la fortune de mer, c'est-à-dire à la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire.

Déjà, en 1910, une conférence du comité de Droit maritime avait établi à ce sujet deux projets dont le premier conservait la notion de l'abandon du navire, mais admettait la libération du propriétaire par le paiement d'une indemnité forfaitaire ou de la valeur du navire, et dont le second supprimait l'abandon et établissait une responsabilité personnelle, limitée avec faculté de libération. En 1913, une commission réunie à Bruxelles admit le principe de la responsabilité

personnelle, limitée à la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire. C'est ce principe qui a été repris dans la convention actuelle.

Celle-ci énumère également les obligations qui permettent la limitation de responsabilité; cette limitation ne s'applique pas s'il y a fait ou faute du propriétaire du navire ou si le propriétaire a autorisé ou ratifié l'obligation du capitaine.

En vue d'éviter les difficultés que présente le calcul du fret à comprendre dans la fortune de mer, la convention stipule que le fret doit être évalué, forfaitairement, à 10 % de la valeur du navire au commencement du voyage; ce fret est acquis à tout événement, même si le navire naviguait sur lest. D'autre part, les accessoires du navire rentrant dans l'aventure comprennent les indemnités pour dommages matériels et les indemnités pour avaries communes, tandis que les rémunérations d'assistance et de sauvetage peuvent être gardées par le propriétaire et que les indemnités d'assurance sont exclues de la fortune de mer.

La limitation de responsabilité peut être réalisée également par une libération forfaitaire, c'est-à-dire par le versement d'une indemnité de huit livres, ou deux cents francs or par tonneau de jauge du navire. Toutefois ce forfait ne peut s'appliquer ni aux rémunérations d'assistance, ni à la part contributive dans les avaries communes, ni aux obligations résultant des contrats passés et des engagements pris par le capitaine pour les besoins du navire.

La convention impose en outre une indemnité supplémentaire de huit livres ou deux cents francs or par tonneau pour la responsabilité du chef de mort ou d'accidents corporels.

Quant à la répartition des montants, en cas d'insuffisance, entre divers créanciers, de différents pays, la convention contient plusieurs dispositions de nature à régler les conflits. Elle ne prévoit cependant pas de procédure de liquidation; celle-ci devra être établie par chaque loi nationale.

La convention est applicable lorsque le navire pour lequel la limitation de responsabilité est invoquée, est ressortissant d'un État contractant.

* * *

Une deuxième convention, concernant les privilèges et les hypothèques maritimes, a pour but d'assurer le crédit maritime, en restreignant le nombre des privilèges dans l'intérêt de l'hypothèque.

Une conférence réunie par le Comité maritime à Venise en 1906 avait élaboré un premier projet n'admettant plus que quatre catégories de privilèges primant l'hypothèque. A la conférence diplomatique de 1922, une double catégorie de privilèges avait été admise : les uns primant toujours l'hypothèque, les autres primant parfois l'hypothèque ou étant primés par celle-ci suivant certaines formalités de publicité et certaines conditions de date. La conférence de 1926 revint à l'idée première de limiter le plus possible le nombre des privilèges; le système actuel n'admet plus que cinq catégories de privilèges.

En vertu de la convention, toute hypothèque régulièrement établie d'après les lois d'un pays est reconnue dans tout autre pays contractant.

Les frais de justice, les dépenses pour la conservation du navire, les droits et taxes, les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine et de l'équipage, les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution aux avaries communes, les indemnités pour abordage ou autres accidents de

navigation, pour lésions corporelles, pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages, les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine, hors du port d'attache pour les besoins de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sont privilégiées sur le navire, sur le fret et sur les accessoires du navire et du fret.

Ces seuls privilèges priment l'hypothèque.

La convention précise d'autre part ce qu'il faut entendre par les accessoires du navire et du fret; elle fixe l'ordre dans lequel les créances privilégiées doivent être remboursées; elle prévoit un mode rapide d'extinction des privilèges par une prescription d'un an.

La convention s'applique dans tous les cas où le navire grevé est ressortissant d'un État contractant.

* * *

Une troisième convention comprend les dispositions sur la responsabilité du transporteur, connues sous le nom de « Règles de La Haye ». Rédigées à la Conférence Maritime qui se réunit dans cette ville en 1924 et où étaient représentés les armateurs, les consignataires de marchandises, les banquiers et les assureurs, ces règles destinées à protéger en premier lieu les intérêts des chargeurs, furent réexaminées en 1922 à la réunion tenue à Londres à l'initiative du Comité Maritime International; elles furent présentées à la Conférence diplomatique de Bruxelles en 1922 où elles furent acceptées comme base d'une convention internationale.

La convention rétablit le principe de droit commun de la responsabilité du transporteur par mer et limite les clauses d'exonération des connaissements qui assuraient jusqu'ici l'irresponsabilité à peu près totale du transporteur, tant l'armateur par les clauses d'exonération des fautes commerciales du capitaine et de l'équipage, que le capitaine lui-même par les clauses d'exonération de fautes personnelles, ainsi que de certaines natures d'avaries.

La convention régleme également les clauses de limitation de la responsabilité du transporteur, qui réduisaient à des indemnités insignifiantes les recours des intéressés.

Après avoir fixé d'une manière précise les obligations du transporteur quant à la bonne navigabilité du navire et aux soins à donner à la cargaison, ainsi qu'à la délivrance et au contenu des connaissements, et après avoir arrêté la force probante de ces documents, la convention précise le caractère et la nature des exceptions que le transporteur maritime peut invoquer contre les réclamations pour perte et dommages à la cargaison. Elle admet l'exemption au profit de l'armateur, en ce qui concerne les fautes nautiques du capitaine et de l'équipage et les exemptions qui ne sont que l'application du droit commun en matière de fortune de mer, cas de force majeure, vice propre à la marchandise, vices cachés du navire, etc., c'est-à-dire tous les cas qui échappent au contrôle vigilant du transporteur.

D'autre part, la convention interdit toute clause de limitation de responsabilité au-dessous de 100 livres par colis ou unité ou l'équivalent de cette somme en monnaie nationale, à moins d'une déclaration du chargeur quant à la valeur de la marchandise.

La convention établit également une prescription et une fin de non-recevoir quant à l'action dirigée par le réceptionnaire contre le transporteur maritime.

L'idée générale à la base de la convention est celle qui a guidé les rédacteurs du *Harter Act* américain de 1892 et que les législateurs du Canada, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie avaient admise avant que le Parlement britannique lui-même admit les principes des Règles de La Haye en 1924 (loi du 1^{er} août).

La convention est applicable à tout connaissance créé dans un État contractant.

*
* *

Enfin, une quatrième convention a pour objet la réglementation de la question de l'immunité des navires d'État. Un avant-projet de convention avait été examiné par le Comité Maritime International au cours des Conférences de Gothembourg et de Gênes; cet avant-projet fut mis au point et adopté par la Conférence diplomatique de 1926.

A la base de la convention se trouve le principe que l'État doit reconnaître sa responsabilité de propriétaire d'un navire ou d'une cargaison, comme tout particulier.

La nécessité de cette règle a été reconnue universellement à la suite de l'exploitation depuis la guerre par certains États de flottes marchandes qui naviguent en concurrence avec les navires de commerce des armateurs privés et qui échappent à la responsabilité de droit commun par la qualité des propriétaires.

Si le principe s'applique d'une façon absolue en ce qui concerne les services commerciaux d'un Gouvernement, il y a une double restriction quant aux navires de guerre et bâtiments d'État qui peuvent y être assimilés ou qui sont affectés à des services publics.

La première distinction réside dans la règle que ces navires ne peuvent pas faire l'objet de saisie, d'arrêt ou de détention par une mesure de justice quelconque. Il en est de même des cargaisons transportées à bord de ces navires, ainsi que des cargaisons transportées à bord des navires de commerce dans un but gouvernemental et non commercial.

La seconde distinction provient de la limite de l'action contre ces bâtiments; lorsqu'il s'agit de bâtiments de guerre ou de bâtiments de service public, un demandeur peut porter sa réclamation devant le tribunal compétent de l'État propriétaire du navire ou l'exploitant, pour les actions résultant uniquement du chef d'abordage ou d'autres accidents de navigation, du chef d'assistance, de sauvetage et d'avarie commune, et du chef de réparations, fournitures et autres contrats relatifs au navire.

En acceptant les dispositions de la convention qui permettent d'attirer l'État devant les tribunaux pour des faits qui se rapportent à l'usage de ses navires affectés à un service public, et qui peuvent être considérés comme relevant de son impérium, le Gouvernement n'a pas entendu préjuger la grave question de principe que soulèvent ces dispositions et qui ont fait l'objet, même dans la jurisprudence de notre Cour supérieure, de décisions en sens divers. Les dispositions proposées sont spéciales au droit maritime qui, sous la pression des nécessités pratiques, a dérogé à plusieurs des principes généraux du droit. C'est ainsi que, pour la réparation de certains préjudices causés par les navires, le droit maritime a apporté d'importantes limitations à la responsabilité des propriétaires de ceux-ci. La règle de la convention qui soumet à la juridiction

des tribunaux ordinaires les réclamations relatives aux navires gouvernementaux affectés à un service autre qu'un service commercial, et celles relatives aux cargaisons transportées par l'État dans un but gouvernemental ne préjuge donc pas des rapports de droit commun entre le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire en toute autre matière.

En vue d'atténuer la responsabilité de l'État découlant du principe nouveau qui a été adopté, il a été précisé que l'État pourra invoquer tous les moyens de défense, de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les particuliers.

Il a été prévu également qu'en temps de guerre, chaque État contractant pourra suspendre l'application de la présente convention; dans pareil cas, même les navires exploités commercialement par l'État, ne pourront être l'objet d'aucun arrêt, saisie ou détention par une Cour de justice étrangère.

* * *

Tels sont les résultats des travaux des Conférences du Comité Maritime International et des Conférences Diplomatiques de Bruxelles.

L'œuvre réalisée au cours de ces dernières années est considérable. Elle embrasse toute l'activité du commerce maritime.

Vous connaissez, Messieurs, la part importante prise par notre pays dans cet immense effort vers l'unification du Droit qui est l'expression de la solidarité économique du monde, élément essentiel de la paix entre les nations. Le nom de notre éminent compatriote, M. Louis Franck, président du Comité Maritime International, reste attaché à cette œuvre.

Il vous appartient de donner à ces travaux force légale en Belgique.

Ce sera un juste hommage adressé à cette activité et le meilleur encouragement pour l'avenir. *

D'après les ordres du Roi, nous avons l'honneur de soumettre le projet ci-joint à vos délibérations.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

E. VANDERVELDE.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,*

E. ANSEELE.

CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers.

PROJET DE LOI

approuvant la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, ainsi que la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, signées à Bruxelles, les 25 août 1924 et 10 avril 1926.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères et de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères et Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique sont chargés de présenter, en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924, la

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypotheken op zeeschepen, van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen, alsmede van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteten van Staatsschepen, ondertekend te Brussel, op 25 Augustus 1924 en 10 April 1926.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken en van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken en Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart zijn er mee belast in Onzen Naam, aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp voor te leggen, waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

Het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, te Brussel ondertekend op

convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926, la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924, ainsi que la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 13 juillet 1927.

25 Augustus 1924, het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypotheeken op zeeschepen, te Brussel onderteevend op 10 April 1926, het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen, te Brussel onderteevend op 25 Augustus 1924, alsmede het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immunititeiten van Staatsschepen, te Brussel onderteevend op 10 April 1926, worden van kracht.

Gegeven te Brussel, den 13^e Juli 1927.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

EM. VANDERVELDE.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones
et Aéronautique,*

*De Minister van Spoorwegen,
Zeewezen, Posterijen, Telegrafen,
Telefonen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.

ANNEXES

Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Le Président de la République Allemande, le Président de la République Argentine, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président de la République du Brésil, le Président de la République du Chili, le Président de la République de Cuba, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef de l'État Esthonien, le Président des États-Unis d'Amérique, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, Son Altesse Sérénissime, le Gouverneur du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, le Président de la République du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, le Président de la République Portugaise, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes; Sa Majesté le Roi de Suède et le Président de la République de l'Uruguay.

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont désigné pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

M. le Président de la République
Allemande :

M. le Président de la République
Argentine :

S. E. M. A. BLANCAS,
Ministre de la République Argentine
à Bruxelles.

BIJLAGEN

Internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.

De Voorzitter der Duitsche Republiek, de Voorzitter der Argentijnsche Republiek, Zijne Majesteit de Koning der Belgen, de Voorzitter der Republiek Brazilië, de Voorzitter der Republiek Chili, de Voorzitter der Republiek Cuba, Zijne Majesteit de Koning van Denemarken en Ysland, Zijne Majesteit de Koning van Spanje, het Hoofd van den Staat Estland, de Voorzitter der Vereenigde Staten van Amerika, de Voorzitter der Republiek Finland, de Voorzitter der Fransche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Ierland en van de Overzeesche Britsche Bezittingen, Keizer van Indië, Zijne Doorluchtige Hoogheid de Gouverneur van het Koninkrijk Hongarije, Zijne Majesteit de Koning van Italië, Zijne Majesteit de Keizer van Japan, de Voorzitter der Republiek Letland, de Voorzitter der Republiek Mexico, Zijne Majesteit de Koning van Noorwegen, Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden, de Voorzitter der Republiek Polen, de Voorzitter der Portugeesche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Roemenië, Zijne Majesteit de Koning des Serviërs, Croaten en Slowenen, Zijne Majesteit de Koning van Zweden en de Voorzitter der Republiek Uruguay.

Het nut inziende van gemeen overleg tot vaststelling van sommige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en hebben als Hunne Gevolmachtigden aangesteld, te weten :

De heer Voorzitter van de Duitsche
Republiek :

De heer Voorzitter van de Argentijnsche
Republiek :

Z. E. den heer A. BLANCAS,
Minister van de Argentijnsche Republiek
te Brussel.

Sa Majesté le Roi des Belges : M. L. FRANCK, Ministre des Colonies, Président du Comité maritime international;	Zijne Majesteit de Koning der Belgen : Den heer L. FRANCK, Minister van Koloniën, Voorzitter van het Internationaal Scheepvaartcomiteit;
M. A. LE JEUNE, Sénateur, Vice-Président du Comité maritime international;	Den heer A. LE JEUNE, Senator, Ondervoorzitter van het Internationaal Scheepvaartcomiteit;
M. F. SOHR, Docteur en droit, Secrétaire général du Comité maritime international, Professeur à l'Université de Bruxelles.	Den heer F. SOHR, Doctor in de rechten, Algemeenen Secretaris van het Internationaal Scheepvaartcomiteit, Professor aan de Hoogeschool te Brussel.
M. le Président de la République du Brésil :	De heer Voorzitter van de Republiek Brazilië :
S. E. M. DE BARROS MOREIRA, Ambassadeur du Brésil à Bruxelles.	Z. E. den heer DE BARROS MOREIRA, Ambassadeur van Brazilië te Brussel.
M. le Président de la République du Chili :	De heer Voorzitter van de Republiek Chili :
M. le Président de la République de Cuba :	De heer Voorzitter van de Republiek Cuba :
Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande :	Zijne Majesteit de Koning van Denemarken en Ysland :
S. E. M. OTTO KRAG, Ministre de Danemark à Bruxelles.	Z. E. den heer OTTO KRAG, Minister van Denemarken te Brussel.
Sa Majesté le Roi d'Espagne :	Zijne Majesteit de Koning van Spanje :
S. E. le Marquis DE VILLALOBAR ET DE GUIMAREY, Ambassadeur d'Espagne à Bruxelles.	Z. E. Markies DE VILLALOBOR et DE GUIMAREY, Ambassadeur van Spanje te Brussel.
M. le Chef de l'État Esthonien :	Het Hoofd van den Staat Estland :
S. E. M. PUSTA, Ministre d'Esthonie à Bruxelles.	Z. E. den heer PUSTA, Minister van Estland te Brussel.
M. le Président des États-Unis d'Amérique :	De heer Voorzitter van de Vereenigde Staten van Amerika :
M. le Président de la République de Finlande :	De heer Voorzitter van de Republiek Finland :
M. le Président de la République Française :	De heer Voorzitter van de Fransche Republiek :
S. E. M. MAURICE HERBETTE, Ambassadeur de France à Bruxelles.	Z. E. den heer MAURICE HERBETTE, Ambassadeur van Frankrijk, te Brussel.
Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au-delà des Mers, Empereur des Indes :	Zijne Majesteit de Koning van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittanië en Ierland en van de Overzeesche Britsche Bezittingen, Keizer van Indië :
S. E. le Très Honorable Sir GEORGE GRAHAME, G. C. V. O. K. C. M. G. Ambassadeur de Sa Majesté Britannique à Bruxelles.	Z. E. den Zeer Achtbaren Sir GEORGE GRAHAME, G. C. V. O., K. C. M. G., Ambassadeur van Zijne Britsche Majesteit te Brussel.

Son Altesse Sérénissime,
le Gouverneur
du Royaume de Hongrie :
M. le Comte OLIVIER WORACZICKY,
Baron de Pabienitz,
Chargé d'Affaires de Hongrie
à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi d'Italie :
M. J. DANELO,
Chargé d'Affaires a. i. d'Italie
à Bruxelles.

Sa Majesté l'Empereur du Japon :
S. E. M. M. ADATCI,
Ambassadeur du Japon, à Bruxelles.

M. le Président de la République
de Lettonie :
S. E. M. G. ALBAT,
Ministre plénipotentiaire,
Secrétaire Général
du Ministère des Affaires Étrangères

M. le Président de la République
du Mexique :

Sa Majesté le Roi de Norvège :

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

M. le Président de la République
du Pérou :

M. le Président de la République
de Pologne
et la Ville Libre de Dantzig :
S. E. M. JEAN SZEMBEK,
Ministre de Pologne à Bruxelles.

M. le Président de la République
Portugaise :
S. E. M. ALBERTO D'OLIVEIRA,
Ministre de Portugal à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi de Roumanie :
S. E. M. H. CATARGI,
Ministre de Roumanie à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates
et Slovènes :
MM. STRAZNICKY et VERONA.

Sa Majesté le Roi de Suède :

M. le Président de la République
de l'Uruguay :

Zijne Doorluchtige Hoogheid
de Gouverneur
van het Koninkrijk Hongarije :
Den heer Graaf OLIVIER WORACZICKY,
Baron de Pabienitz,
Zaakgelastigde van Hongarije
te Brussel.

Zijne Majesteit de Koning van Italië :
Den heer J. DANELO,
Zaakgelastigde a. i. van Italië
te Brussel.

Zijne Majesteit de Keizer van Japan :
Z. E. den heer M. ADATCI,
Ambassadeur van Japan te Brussel.

De heer Voorzitter van de Republiek
Letland :
Z. E. den heer G. ALBAT,
Gevolmachtigden Minister
Algemeenen Secretaris
van het Ministerie van Buitenlandsche
Zaken.

De heer Voorzitter van de Republiek
Mexico :

Zijne Majesteit de Koning
van Noorwegen :

Hare Majesteit de Koningin
der Nederlanden :

De heer Voorzitter van de Republiek
Peru :

De heer Voorzitter van de Republiek
Polen
en de Vrije Stad Dantzig :
Z. E. den heer JEAN SZEMBEK,
Minister van Polen te Brussel.

De heer Voorzitter van de Portugeesche
Republiek :
Z. E. den heer ALBERTO D'OLIVEIRA,
Minister van Portugal te Brussel.

Zijne Majesteit de Koning van Roemenië :
Z. E. den heer H. CATARGI,
Minister van Roemenië te Brussel.

Zijne Majesteit de Koning der Serviërs,
Croaten en Slowenen :
De heeren STRAZNICKY en VERONA.

Zijne Majesteit de Koning van Zweden :
De heer Voorzitter van de Republiek
Uruguay :

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

ARTICLE PREMIER.

Le propriétaire d'un navire de mer n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire :

1° Des indemnités dues à des tiers à raison des dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire;

2° Des indemnités dues à raison des dommages causés soit à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, soit à tous biens et objets se trouvant à bord;

3° Des obligations résultant des connaissements;

4° Des indemnités dues à raison d'une faute nautique commise dans l'exécution d'un contrat;

5° De l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé et des obligations s'y rattachant;

6° Des rémunérations d'assistance et de sauvetage;

7° De la part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes;

8° Des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent ni de l'insuffisance ni de la défectuosité de l'équipement ou de l'avitaillement au début du voyage.

Toutefois, pour les créances prévues aux numéros 1, 2, 3, 4 et 5, la responsabilité visée par les dispositions qui précèdent ne dépassera pas une somme totale de 8 livres sterling par tonneau de jauge du navire.

ART. 2.

La limitation de responsabilité édictée

Welke, daartoe behoorlijk gemachtigd, overeengekomen zijn omtrent hetgeen volgt :

EERSTE ARTIKEL.

De eigenaar van een zeeschip is slechts aansprakelijk tot het beloop van de waarde van het schip, van de vracht en van het toebehooren van het schip :

1° Voor de vergoedingen van schade te land of te water door de handelingen of verzuimen van den kapitein, het scheepsvolk, den loods of eenig anderen persoon in dienst van het schip aan derden veroorzaakt;

2° Voor de vergoedingen van schade veroorzaakt, zoowel aan de lading, welke aan den kapitein ten vervoer is overhandigd, als aan alle zich aan boord bevindende goederen en voorwerpen;

3° Ter zake van de verplichtingen voortvloeiende uit cognossementen;

4° Voor de vergoedingen van schaden veroorzaakt bij gelegenheid van de uitvoering eener overeenkomst en te wijten aan gebrek aan zeemanschap;

5° Ter zake van verplichting het wrak van een gezonken schip weg te ruimen en ter zake van de daarmede verband houdende verplichtingen;

6° Voor het hulp- en bergloon;

7° Voor het deel in de avarij-grosse, dat ten laste komt van den eigenaar;

8° Voor de verplichtingen voortvloeiende uit de overeenkomsten of de handelingen, door den kapitein buiten de thuishaven van het schip krachtens zijne wettelijke bevoegdheden gesloten of verricht ter voorziening in de wezenlijke behoeften voor het behoud van het schip of de voortzetting van de reis, mits die behoeften geen gevolg zijn van de ontoereikende of de gebrekkige uitrusting of bevoorrading bij den aanvang van de reis.

Voor de onder nummers 1, 2, 3, 4 en 5 voorziene schuldvorderingen bedraagt de bij voorgaande bepalingen bedoelde aansprakelijkheid evenwel in het geheel niet meer dan een bedrag gelijk aan de som van 8 pond sterling vermenigvuldigd met het getal der tonnemaat van het schip.

ART. 2.

De bij voorgaand artikel voorziene

par l'article précédent ne s'applique pas :

1° Aux obligations résultant de faits ou fautes du propriétaire du navire;

2° A l'une des obligations dont il s'agit au numéro 8 de l'article 1^{er}, lorsque le propriétaire a spécialement autorisé ou ratifié cette obligation;

3° Aux obligations résultant pour le propriétaire de l'engagement de l'équipage et des autres personnes au service du navire.

Si le propriétaire ou le copropriétaire du navire est en même temps le capitaine, il ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité pour ses fautes autres que ses fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire.

ART. 3.

Le propriétaire qui se prévaut de la limitation de responsabilité à la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire est tenu de faire la preuve de cette valeur. L'estimation du navire a pour base l'état du navire aux époques ci-après établies :

1° En cas d'abordage ou d'autres accidents, à l'égard de toutes les créances qui s'y rattachent, même en vertu d'un contrat, et qui sont nées jusqu'à l'arrivée au premier port atteint après l'accident, ainsi qu'à l'égard des créances résultant d'une avarie commune occasionnée par l'accident, l'estimation est faite d'après l'état du navire au moment de l'arrivée au premier port.

Si, avant ce moment un nouvel accident, étranger au premier, a diminué la valeur du navire, la moins-value ainsi occasionnée n'entre pas en compte à l'égard des créances se rattachant à l'accident antérieur.

Pour les accidents survenus pendant le séjour du navire dans le port, l'estimation est faite d'après l'état du navire dans ce port après l'accident;

beperking van de aansprakelijkheid geldt niet ten opzichte :

1° Van de verplichtingen voortvloeiende uit handelingen of verzuimen van den eigenaar van het schip;

2° Van een der onder n° 8 van artikel 1 bedoelde verplichtingen, indien de eigenaar tot het aangaan dier verplichtingen bijzonderen last heeft gegeven of ze heeft bekrachtigd;

3° Van de verplichtingen welke voor den eigenaar uit het huren van het schepsvolk en van de andere personen in dienst van het schip voortvloeien.

Is de eigenaar of de medeigenaar van het schip terzelfdertijd de kapitein, dan mag hij zich niet beroepen op de beperking van zijne aansprakelijkheid voor zijne verzuimen, tenzij deze voortvloeiende uit gebrek aan zeemanschap, en voor de verzuimen van de personen in dienst van het schip.

ART. 3.

De eigenaar, die zich beroept op de beperking van zijne aansprakelijkheid tot de waarde van het schip, van de vracht en van het toebehooren van het schip, is tot het bewijs van die waarde gehouden. De waardebepaling van het schip heeft tot grondslag den toestand van het schip op de hierna vastgestelde tijdstippen :

1° In geval van aanvaring of andere ongevallen en ten opzichte van al de schuldvorderingen, die zelfs krachtens een overeenkomst daarop betrekking hebben en ontstaan zijn tot op het oogenblik van de aankomst in de eerste na het ongeval bereikte haven, alsmede ten opzichte van de schuldvorderingen voortvloeiende uit avarij-grosse, door het ongeval veroorzaakt, heeft de waardebegroting plaats volgens den toestand waarin het schip verkeert op het oogenblik van de aankomst in de eerste haven.

Heeft, voor dit oogenblik, een nieuw ongeval, vreemd aan het eerste, de waarde van het schip verminderd, dan komt de aldus veroorzaakte waardevermindering niet in aanmerking ten opzichte van de op het vroeger ongeval betrekking hebbende schuldvorderingen.

Voor de ongevallen, gedurende het verblijf van het schip in de haven overgekomen, wordt de begroting gedaan volgens den toestand van het schip in deze haven, na het ongeval;

2° S'il s'agit de créances relatives à la cargaison ou nées d'un connaissance, en dehors des cas prévus aux alinéas précédents, l'estimation est faite d'après l'état du navire au port de destination de la cargaison ou au lieu dans lequel le voyage est rompu.

Si la cargaison est destinée à différents ports et que le dommage se rattache à une même cause, l'estimation est faite d'après l'état du navire au premier de ces ports;

3° Dans tous les autres cas visés à l'article 1^{er}, l'estimation est faite d'après l'état du navire à la fin du voyage.

ART. 4.

Le fret visé à l'article 1^{er}, y compris le prix de passage, s'entend pour les navires de toutes catégories d'une somme fixée à forfait et, à tout événement, à dix pour cent de la valeur du navire au commencement du voyage.

Cette indemnité est due alors même que le navire n'aurait gagné aucun fret.

ART. 5.

Les accessoires visés à l'article 1^{er} s'entendent :

1° Des indemnités à raison de dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés;

2° Des indemnités pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés.

Ne sont pas considérés comme des accessoires les indemnités d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

ART. 6.

Les diverses créances qui se rattachent à un même accident ou à l'égard desquelles, à défaut d'accident, la valeur du navire se détermine en un même port, concourent entre elles sur la somme représentant à leur égard l'étendue de la res-

2° Geldt het schuldvorderingen betreffende de lading of voortspruitende uit een cognossement, buiten de gevallen in de voorafgaande alinea's voorzien, dan geschiedt de begroting volgens den toestand van het schip in de bestemmingshaven van de lading of op de plaats waar de reis wordt afgebroken.

Is de lading voor verschillende havens bestemd en staat de schade in verband met een zelfde oorzaak, dan wordt de begroting gedaan volgens den toestand van het schip in de eerste van die havens;

3° In al de andere bij artikel één bedoelde gevallen, geschiedt de begroting volgens den toestand van het schip bij het einde van de reis.

ART. 4.

Onder de vracht, bedoeld bij artikel één, en waaronder ook de passagegelden zijn begrepen wordt, voor schepen van welke soort ook, eens en voor altijd verstaan een bedrag gelijkstaande aan tien ten honderd van de waarde van het schip bij den aanvang van de reis.

Tot dit bedrag kan verhaal geschieden zelfs wanneer het schip geen vracht zou verdiend hebben.

ART. 5.

Het bij artikel één bedoelde toebehooren omvat :

1° De vergoedingen wegens stoffelijke schade, door het schip sedert den aanvang van de reis geleden en niet hersteld;

2° De vergoedingen wegens avarië-grosse, voor zoover deze bestaat in stoffelijke schade, door het schip sedert den aanvang van de reis geleden en niet hersteld.

Uitkeeringen ter zake van verzekering worden niet als toebehooren beschouwd, evenmin als premiën, toelagen of andere subsidiën van het eigen land.

ART. 6.

De verschillende schuldvorderingen, die op een zelfde ongeval betrekking hebben of ten opzichte waarvan, indien geen ongeval heeft plaats gehad, de waarde van het schip in een zelfde haven wordt vastgesteld, loopen te zamen op

ponsabilité du propriétaire, en tenant compte du rang des privilèges.

Dans les procédures tendant à opérer la répartition de cette somme, les décisions rendues par les juridictions compétentes des États contractants vaudront preuve de la créance.

ART. 7.

En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayants-droit, responsable, au delà de la limite fixée aux articles précédents, jusqu'à concurrence de 8 livres sterling par tonneau de jauge du navire. Les victimes d'un même accident ou leurs ayants-droit concourent entre eux sur la somme formant l'étendue de la responsabilité.

Si les victimes ou leurs ayants-droit ne sont pas intégralement indemnisés sur cette somme, ils concourent, pour ce qui leur reste dû, avec les autres créanciers, sur les montants visés dans les articles précédents, en tenant compte du rang des privilèges.

La même limitation de responsabilité s'applique aux passagers à l'égard du navire transporteur, mais ne s'applique pas à l'équipage et aux autres personnes au service du navire, pour lesquels le droit de recours en cas de mort ou de lésions corporelles reste régi par la loi nationale du navire.

ART. 8.

En cas de saisie du navire, la garantie donnée à concurrence de la pleine limite de la responsabilité profite à tous les créanciers auxquels cette limite est opposable.

Au cas où le navire est l'objet d'une nouvelle saisie, le juge peut en ordonner la mainlevée, si le propriétaire, en acceptant la compétence du tribunal, établit qu'il a déjà donné garantie pour la pleine limite de sa responsabilité, que la garantie ainsi donnée est satisfaisante et que

de som, welke te haren opzichte den omvang van de aansprakelijkheid van den eigenaar bepaalt, zulks met inachtneming van den rang der voorrechten.

Bij de regeling van de verdeeling van die som, gelden de beslissingen van de bevoegde rechtbanken der contracteerende Staten als bewijs van de schuldvordering.

ART. 7.

In geval van dood of lichamelijk letsel, veroorzaakt door de handelingen of verzuimen van den kapitein, het scheepsvolk, den loods of eenig ander persoon in dienst van het schip, is de eigenaar jegens de slachtoffers of van hunne rechthebbenden, boven de bij voorgaande artikelen bepaalde grens aansprakelijk tot beloop van 8 pond sterling per ton inhoud van het schip. De slachtoffers van een zelfde ongeval of hunne rechthebbenden komen samen op tot het beloop van de som, welke den omvang van de aansprakelijkheid bepaalt.

Zijn de slachtoffers of hunne rechthebbenden niet ten volle schadeloosgesteld uit die som, dan komen zij, voor hetgeen hun nog verschuldigd blijft, met de overige schuldeischers samen op ten aanzien van de in de voorgaande artikelen bedoelde bedragen, doch met inachtneming van den rang der voorrechten.

Dezelfde beperking van de aansprakelijkheid is van toepassing op de passagiers ten opzichte van het vervoerend schip, doch geldt niet voor het scheepsvolk en voor de overige personen in dienst van het schip, voor wier recht van verhaal in geval van dood of lichamelijk letsel door de landswet van het schip beheerscht blijft.

ART. 8.

In geval van beslaglegging op het schip, komt de tot de volle grens van de aansprakelijkheid gestelde zekerheid ten goede aan al de schuldeischers, wien die grens kan tegengeworpen worden.

In geval van nieuwe beslaglegging op het schip, kan de rechter de opheffing er van bevelen, indien de eigenaar, de bevoegdheid van de rechtbank erkennende, het bewijs levert, dat hij reeds tot de volle grens van zijne aansprakelijkheid zekerheid gesteld heeft, dat de

le créancier est assuré d'en avoir le bénéfice.

Si la garantie est donnée pour un montant inférieur ou si plusieurs garanties sont successivement réclamées, les effets en sont réglés par l'accord des parties ou par le juge en vue d'éviter que la limite de la responsabilité ne soit dépassée.

Si différents créanciers agissent devant les juridictions d'États différents, le propriétaire peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que la limite de sa responsabilité ne soit dépassée.

Les lois nationales régleront la procédure et les délais pour l'application des règles qui précèdent.

ART. 9.

En cas d'action ou de poursuite exercées pour une des causes énoncées à l'article premier, le tribunal pourra ordonner, sur requête du propriétaire, qu'il soit sursis aux poursuites sur les biens autres que le navire, le fret et les accessoires, pendant le temps suffisant pour permettre la vente du navire et la répartition du prix entre les créanciers.

ART. 10.

Lorsque l'armateur non propriétaire ou l'affrèteur principal est responsable de l'un des chefs énoncés à l'article premier, les dispositions de la présente convention lui sont applicables.

ART. 11.

La jauge dont il est question dans les dispositions de la présente convention se calcule comme suit :

Pour les vapeurs et autres bâtiments à moteur, sur le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net.

Pour les voiliers, sur le tonnage net.

aldus gestelde zekerheid voldoende is en dat de schuldeischer, zeker is, het voordeel daarvan te zullen genieten.

Is de zekerheid gesteld voor een lager bedrag of worden verscheiden zekerheidsstellingen achtereenvolgens geëischt, dan worden de gevolgen daarvan door partijen bij onderling goedvinden of door den rechter bepaald, ten einde te vermijden dat de grens van de aansprakelijkheid wordt overschreden.

In geval verschillende schuldeischers voor de rechtbanken van verschillende Staten optreden, mag de eigenaar zich, voor elk van die rechtbanken, op het geheel der eischen en schuldvorderingen beroepen, om te vermijden dat de grens van zijne aansprakelijkheid wordt overschreden.

De wetten van elk land regelen de rechtspleging en de termijnen voor de toepassing van de hierbovengenoemde regelen.

ART. 9.

In geval van rechtsvordering of vervolging, ingesteld op een van de bij artikel 1 opgenoemde gronden, kan de rechtbank, op verzoekschrift van den eigenaar, bevelen, dat het verhaal op andere goederen dan het schip, de vracht en het toebehooren geschorst wordt gedurende een voldoende tijd om den verkoop van het schip en de verdeling van de opbrengst onder de schuldeischers mogelijk te doen plaats vinden.

ART. 10.

In geval de reeder niet-eigenaar of de bevrachter van het geheele schip aansprakelijk is op van een der bij artikel 1 opgenoemde gronden, zijn de bepalingen van dit verdrag op hem toepasselijk.

ART. 11.

De in de bepalingen van dit verdrag bedoelde tonneninhoud wordt berekend als volgt :

Voor stoomschepen en andere door krachtwerktuigen voortbewogen schepen, op de netto-tonnenmaat, vermeerderd met het volumen, dat, ter bepaling van de netto-tonnenmaat, van de bruto-tonnenmaat is afgetrokken voor de ruimte, ingenomen door de werktuigen voor de voortstuwing.

Voor zeilschepen, op de netto-tonnenmaat.

ART. 12.

Les dispositions de la présente convention seront appliquées dans chaque État contractant lorsque le navire pour lequel la limite de responsabilité est invoquée est ressortissant d'un État contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des États contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente convention en faveur des ressortissants d'un État non contractant.

ART. 13.

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

ART. 14.

Rien, dans les dispositions qui précèdent, ne porte atteinte à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

ART. 15.

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or.

Ceux des États contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change aux époques fixées à l'article 3.

ART. 16.

A l'expiration du délai de deux ans 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

ART. 12.

De bepalingen van dit verdrag worden in ieder der verdragsluitende Staten toegepast, wanneer het schip, waarvoor de grens van aansprakelijkheid wordt ingeroepen, onder een verdragsluitenden Staat valt, alsmede in de andere door de wetten van elk land voorziene gevallen.

Het in voorgaand lid gestelde beginsel maakt evenwel geen inbreuk op het recht van de verdragsluitende Staten om de bepalingen van dit verdrag niet toe te passen ten gunste van de onderdanen van een niet-verdragsluitenden Staat.

ART. 13.

Dit verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen en op Staatsschepen welke uitsluitend voor den openbaren dienst zijn bestemd.

ART. 14.

Geen der voorafgaande bepalingen maakt inbreuk op de bevoegdheid van de rechtbanken, op de regelen van rechtspleging en de middelen van ten uitvoerlegging bij de wetten van elk land voorzien.

ART. 15.

De in dit verdrag bedoelde munteenheden zijn eenheden in goudwaarde.

Diegene onder de verdragsluitende Staten, welke het pond sterling niet als munteenheid bezigen, behouden zich het recht voor de in dit verdrag in ponden sterling aangewezen sommen volgens hun muntstelsel in ronde bedragen om te zetten.

De wetten van elk land kunnen aan den schuldenaar het recht toekennen om zich in de munt van zijn land te kwijten, volgens den wisselkoers bestaande op de bij artikel 3 vastgestelde tijdstippen.

ART. 16

Na afloop van een termijn van ten hoogste twee jaar, te rekenen van den dag der onderteekening van het verdrag, zal de Belgische Regeering zich in verbinding stellen met, de Regeeringen der Hooge verdragsluitende Partijen, die zich tot bekrachtiging hebben bereid verklaard,

mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. 17.

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires, ou adhérents, copie certifiée conforme de la notification ainsi que l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. 18.

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles don-

ten einde te doen beslissen of er aanleiding is het verdrag in werking te stellen. De akten van bekrachtiging zullen worden nedergelegd te Brussel op den datum, die zal worden vastgesteld in gemeen overleg der genoemde Regeeringen. De eerste nederlegging van bekrachtigingen wordt vastgesteld bij een proces-verbaal, onderteevend door de vertegenwoordigers van de Staten, die er aan deelnemen, en door den Minister van Buitenlandsche Zaken van België.

Elke latere nederlegging geschiedt door schriftelijke kennisgeving aan de Belgische Regeering, onder toezending van de akte van bekrachtiging.

Een gelijkluidend verklaard afschrift van het proces-verbaal betreffende de eerste nederlegging van bekrachtigingen, van de in het voorgaand lid bedoelde kennisgevingen, alsmede van de daarbijgaande akten van bekrachtiging, wordt onmiddellijk door de zorgen van de Belgische Regeering en langs diplomatieken weg overhandigd aan de Staten, die dit verdrag onderteevend hebben of daartoe zijn toegetreden. In de in voorgaand lid bedoelde gevallen, deelt voornoemde Regeering terzelfdertijd mede op welken datum zij de kennisgeving ontvangen heeft.

ART. 17.

De Staten, die dit verdrag niet onderteevend hebben, kunnen daartoe toetreden, om het even of zij al dan niet ter internationale conferentie van Brussel vertegenwoordigd zijn geweest.

De Staat die wenscht toe te treden, geeft schriftelijk kennis van zijn voornemen aan de Belgische Regeering en zendt haar tevens de akte van toetreding, welke in het archief van voormelde Regeering wordt nedergelegd.

De Belgische Regeering zendt onmiddellijk aan al de Staten, die dit verdrag hebben onderteevend of daartoe zijn toegetreden, een gelijkluidend verklaard afschrift van de kennisgeving alsmede van de akte van toetreding, met opgave van den datum waarop zij de kennisgeving heeft ontvangen.

ART. 18.

De Hooge verdragsluitende Partijen kunnen op het oogenblik van de ondertekening, van de nederlegging van de bekrachtigingen of wel bij hare toetre-

ment à la présente convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente convention, séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

ART. 19.

A l'égard des États qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux États qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 18, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 16, alinéa 2, et à l'article 17, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

ART. 20.

S'il arrivait qu'un des États contractants voulût dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

ART. 21.

Chaque État contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées.

Celui des États qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance

ding, verklaren dat hare aanneming van dit verdrag niet geldt, hetzij voor zekere, hetzij voor alle onder hare souvereiniteit of haar gezag staande autonome Dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden. Dienvolgens kunnen zij later afzonderlijk toetreden namens de een of andere dezer autonome dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden welke aldus bij hare oorspronkelijke verklaring werden uitgesloten. Zij kunnen ook, met inachtneming van die bepalingen, dit verdrag afzonderlijk opzeggen voor een of meer der onder hare souvereiniteit of haar gezag geplaatste autonome dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden.

ART. 19.

Ten aanzien van de Staten, die aan de eerste nederlegging van bekrachtigingen hebben deelgenomen, treedt dit verdrag in werking één jaar na de dagteekening van het proces-verbaal dezer nederlegging. Voor de Staten die het verdrag later bekrachtigen of daartoe toetreden, alsmede in de gevallen dat het van kracht worden later volgens artikel 18 geschiedt, treedt het in werking zes maanden nadat de bij artikel 16, tweede lid, en bij artikel 17, tweede lid, voorziene kennisgevingen door de Belgische Regeering zijn ontvangen.

ART. 20.

In geval een van de verdragsluitende Staten dit verdrag wenscht op te zeggen, wordt de opzegging schriftelijk ter kennis gebracht van de Belgische Regeering, die onmiddellijk een gelijkluidend verklaard afschrift van de kennisgeving aan al de andere Staten mededeelt met opgave van den datum waarop zij die ontvangen heeft.

De opzegging wordt van kracht één jaar nadat de kennisgeving er van door de Belgische Regeering is ontvangen en geldt alleen voor den Staat die haar heeft ingezonden.

ART. 21.

Iedere verdragsluitende Staat heeft de bevoegdheid om de samenkomst van een nieuwe conferentie uit te lokken, teneinde na te gaan welke verbeteringen in het verdrag zouden kunnen worden aangebracht.

De Staat, die van deze bevoegdheid wenscht gebruik te maken, zal zijn gehou-

son intention aux autres États, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Article additionnel.

Les dispositions de l'article 5 de la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910, dont la mise en vigueur avait été suspendue en vertu de l'article additionnel de cette convention, deviennent applicables à l'égard des États liés par la présente convention.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :

Pour la République Argentine :
(S.) ALBERTO BLANCAS.

Pour la Belgique :
(S.) LOUIS FRANCK.
ALBERT LE JEUNE.
SOHR.

Pour le Brésil :
(S.) BARROS MOREIRA.

Pour le Chili :

Pour la République de Cuba :

Pour le Danemark :
(S.) O. KRAG.

Pour l'Espagne :
(S.) El Marques DE VILLALOBAR.

Pour l'Esthonie :
(S.) PUSTA.

Pour les États-Unis d'Amérique :

Pour la Finlande :

Pour la France :
(S.) MAURICE HERBETTE.

Pour la Grande-Bretagne :
(S.) GEORGE GRAHAME.

Pour la Hongrie :
(S.) WORACZICKY.

Pour l'Italie :
(S.) GIULIO DANELO.

Pour le Japon :
(S.) M. ADATCI.

den zijn voornemen, één jaar van tevoren, kenbaar maken aan de andere Staten door bemiddeling van de Belgische Regeering, die zich zal belasten met het bijeenroepen van de conferentie.

Bijkomend artikel.

De bepalingen van artikel 5 van het verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende aanvaring van 23 September 1910, waarvan de inwerkingtreding krachtens het additioneel artikel van dit verdrag geschorst werd, worden van toepassing ten aanzien van de tot dit verdrag toegetreden Staten.

Gedaan te Brussel, op een enkel exemplaar, den 25 Augustus 1924.

Voor Duitschland :

Voor de Argentijnsche Republiek :
(G.) ALBERTOS BLANCAS.

Voor België :
(G.) LOUIS FRANCK.
ALBERT LE JEUNE.
SOHR.

Voor Brazilië :
(G.) BARROS MOREIRA.

Voor Chili :

Voor de Republiek Cuba :

Voor Denemarken :
(G.) O. KRAG.

Voor Spanje :
(G.) El Marques DE VILLALOBAR

Voor Estland :
(G.) PUSTA.

Voor de Vereenigde Staten van Amerika :

Voor Finland :

Voor Frankrijk :
(G.) MAURICE HERBETTE.

Voor Groot-Brittannië :
(G.) GEORGE GRAHAME.

Voor Hongarije :
(G.) WORACZICKY.

Voor Italië :
(G.) GIULIO DANELO.

Voor Japan :
(G.) M. ADATCI.

Sous les réserves formulées dans la note relative à ce traité et jointe à ma lettre, datée du 25 août 1925, à S. E. M. ÉMILE VANDERVELDE, Ministre des Affaires Étrangères de Belgique.

Pour la Lettonie :

(S.) G. ALBAT.

Pour le Mexique :

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour la Pologne
et la Ville Libre de Dantzig :

(S.) SZEMBEK.

Pour le Portugal :

(S.) ALBERTO D'OLIVEIRA.

Pour la Roumanie :

(S.) HENRY CARTAGI.

Pour le Royaume des Serbes,
Croates et Slovènes :

Pour la Suède :

Pour l'Uruguay :

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation et la responsabilité des propriétaires de navires de mer, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent Protocole qui aura la même force et la même valeur que si ces dispositions étaient insérées dans le texte même de la convention à laquelle il se rapporte :

I. — Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit de ne pas admettre la limitation de la responsabilité à la valeur du navire, des accessoires et du fret pour les dommages occasionnés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables et pour les frais d'enlèvement de l'épave, ou de ne ratifier le traité sur ces points qu'à charge de réciprocité.

Onder het voorbehoud vervat in de nota betreffende dit verdrag en gaande bij mijnen brief van 25 Augustus 1925, aan Z. E. den heer EMILE VANDERVELDE, Minister van Buitenlandsche Zaken van België.

Voor Letland :

(G.) G. ALBAT.

Voor Mexico :

Voor Noorwegen :

Voor Nederland :

Voor Peru :

Voor Polen
en de Vrije Stad Dantzig :

(G.) SZEMBEK.

Voor Portugal :

(G.) ALBERTO D'OLIVEIRA.

Voor Roemenië :

(G.) HENRY CARTAGI.

Voor het Koninkrijk der Serviërs,
Croaten en Slowenen :

Voor Zweden :

Voor Uruguay :

PROTOCOL VAN ONDER- TEEKENING

Overgaande tot de ondertekening van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige een vormige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid der eigenaars van zeeschepen, hebben de ondergeteekenden, Gevolmachtigden, dit Protocol aangenomen, hetwelk dezelfde kracht en dezelfde waarde heeft als waren de bepalingen er van opgenomen in den tekst zelf van het verdrag waarop het betrekking heeft :

I. — De Hooge contracteerende Partijen behouden zich het recht voor de beperking van de aansprakelijkheid tot de waarde van het schip, van het toebehooren en van de vracht niet aan te nemen voor de schade, veroorzaakt aan de kunstwerken van havens, dokken en bevaarbare waterwegen en voor de kosten van wegruiming van het wrak, of het verdrag betreffende die punten slechts onder beding van wederkeerigheid te bekrachtigen.

Il est toutefois entendu que la limite de responsabilité du chef de ces dommages ne dépassera pas 8 livres sterling par tonneau de jauge, sauf pour les frais d'enlèvement de l'épave.

II. — Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit de décider que le propriétaire d'un navire ne servant pas au transport de personnes et dont la jauge ne dépasse pas 300 tonneaux est responsable à l'égard des créances du chef de mort ou lésions corporelles, d'après les dispositions de la convention, mais sans qu'il y ait lieu d'appliquer à cette responsabilité les dispositions de l'alinéa 1^{er} de l'article 7.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :

Pour la République Argentine :
(S.) ALBERTO BLANCAS.

Pour la Belgique :
(S.) LOUIS FRANCK.
ALBERT LE JEUNE.
F. SOHR.

Pour le Brésil :
(S.) BARROS MOREIRA.

Pour le Chili :

Pour la République de Cuba :

Pour le Danemark :
(S.) O. KRAG.

Pour l'Espagne :
(S.) El Marques DE VILLALOBAR.

Pour l'Esthonie :
(S.) PUSTA.

Pour les États-Unis d'Amérique :

Pour la Finlande :

Pour la France :
(S.) MAURICE HERBETTE.

Pour la Grande-Bretagne :
(S.) GEORGE GRAHAME.

Pour la Hongrie :
(S.) WORACZICZKY.

Het is echter wel te verstaan dat, behalve voor de kosten van wegruiming van het wrak de grens van de aansprakelijkheid uit hoofde van die schade niet verder mag reiken dan 8 pond sterling per ton inhoud van het schip.

II. — De Hooge contracteerende Partijen behouden zich het recht voor te beslissen dat de eigenaar van een schip, welk niet dient tot het vervoer van personen en niet meer dan 300 ton inhoud heeft, ten opzichte van de schuldvoordelingen uit hoofde van dood of lichamelijk letsel volgens de bepalingen van het verdrag aansprakelijk is, zonder dat er evenwel aanleiding bestaat om de bepalingen van het 1^e lid van artikel 7 op die aansprakelijkheid toe te passen.

Gedaan te Brussel, op één exemplaar, den 25 Augustus 1924.

Voor Duitschland :

Voor de Argentijnsche Republiek :
(G.) ALBERTO BLANCAS.

Voor België :
(G.) LOUIS FRANCK.
ALBERT LE JEUNE.
F. SOHR.

Voor Brazilië :
(G.) BARROS MOREIRA.

Voor Chili :

Voor de Republiek Cuba :

Voor Denemarken :
(G.) O. KRAG.

Voor Spanje :
(G.) El Marques DE VILLALOBAR.

Voor Estland :
(G.) PUSTA.

Voor de Vereenigde Staten van Amerika :

Voor Finland :

Voor Frankrijk :
(G.) MAURICE HERBETTE.

Voor Groot-Brittannië :
(G.) GEORGE GRAHAME.

Voor Hongarije :
(G.) WORACZICZKY.

Pour l'Italie :
(S.) GIULIO DANEO.

Pour le Japon :

Pour la Lettonie :
(S.) G. ALBAT.

Pour le Mexique :

Pour la Norvège :

Pour les Pays Bas :

Pour le Pérou :

Pour la Pologne
et la Ville Libre de Dantzig :
(S.) SZEMBEK.

Pour le Portugal :
(S.) ALBERTO D'OLIVEIRA.

Pour la Roumanie :
(S.) HENRY CATARGI.

Pour le Royaume des Serbes,
Croates et Slovènes :
(S.) Prof. Dr. MILORAD STRAZNICKY.
Dr. VERONA.

Pour la Suède :

Pour l'Uruguay :

Voor Italië :
(G.) GIULIO DANEO.

Voor Japan :

Voor Letland :
(G.) G. ALBAT.

Voor Mexico :

Voor Norwegen :

Voor Nederland :

Voor Peru :

Voor Polen
en de Vrije Stád Dantzig :
(G.) SZEMBEK.

Voor Portugal :
(G.) ALBERTO D'OLIVEIRA.

Voor Roemenië :
(G.) HENRY CATARGI.

Voor het Koninkrijk der Serviërs,
Croaten en Slowenen :
(G.) Prof. Dr. MILORAD STRAZNICKY.
Dr. VERONA.

Voor Zweden :

Voor Uruguay :

PROCÈS-VERBAL DE SIGNATURES

Le 25 août 1924, la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, a été ouverte au Ministère des Affaires Étrangères de Belgique, à la signature des Plénipotentiaires des États représentés à la Conférence Internationale de Droit maritime.

Ont été successivement reçues, les signatures des Plénipotentiaires dont les noms suivent :

Le 8 septembre 1924, pour la Belgique :

M. L. FRANCK.
M. LE JEUNE.
M. SOHR.

Le 15 novembre 1924,
pour la Grande-Bretagne
S. E. le Très Honorable
Sir GEORGE GRAHAME.

PROCES-VERBAAL VAN ONDERTEKENING

Op 25 Augustus 1924 werd het internationaal Verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid der eigenaars van zeeschepen in het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van België opengesteld voor ondertekening door de Gevolmachtigden van de ter Internationale Conferentie voor het Zee-recht vertegenwoordigde Staten.

Hebben achtereenvolgens ondertekend de Gevolmachtigden wier naam volgt :

Op 8 September 1924, voor België :

De heer L. FRANCK;
De heer LE JEUNE;
De heer SOHR.

Op 15 November 1924, voor Groot-Brittannië :

Z. E. de Zeer Achtbare
Sir GEORGE GRAHAME.

En procédant à la signature de la présente convention, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Le 29 décembre 1924, pour le Brésil :
S. E. M. de BARROS MOREIRA.

Le 28 février 1925, pour la France :
S. E. M. HERBETTE.

Le 12 mars 1925, pour la Roumanie :
S. E. M. HENRY CATARGI.

Le 22 août 1925, pour la Pologne
et la Ville libre de Dantzig :
S. E. M. le Comte JEAN SZEMBEK.

Le 24 août 1925, pour le Danemark :
S. E. M. OTTO KRAG.

En procédant à la signature de la présente convention, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Le 24 août 1925, pour l'Espagne :
S. E. le Marquis de VILLALOBAR
et de GUIMAREY.

Le 24 août 1925, pour l'Argentine :
S. E. M. ALBERTO BLANCAS.

Le 25 août 1925, pour le Japon :
S. E. M. M. ADATCI.

En procédant à la signature de la présente convention, à l'exclusion du Protocole de signature, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Le 17 septembre 1925, pour l'Italie :
M. GIULIO DANE0.

En procédant à la signature de la présente convention, le Chargé d'Affaires a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Le 27 octobre 1925, pour la Lettonie :
S. E. M. G. ALBAT.

Overgaande tot de onderteekening van dit verdrag, heeft zijne Excellentie, namens zijne Regeering, de verklaring afgelegd, waarvan de bewoordingen in de bijlage tot dit proces-verbaal zijn overgenomen.

Op 29 December 1924, voor Brazilië :
Z. E. de heer DE BARROS MOREIRA.

Op 28 Februari 1925, voor Frankrijk :
Z. E. de heer HERBETTE.

Op 12 Maart 1925, voor Roemenië :
Z. E. de heer HENRY CATARGI.

Op 22 Augustus 1925, voor Polen en de
Vrije Stad Dantzig :
Z. E. de heer Graaf JEAN SZEMBEK.

Op 24 Augustus 1925, voor Denemarken :
Z. E. de heer OTTO KRAG.

Overgaande tot de onderteekening van dit verdrag, heeft Zijne Excellentie, namens zijne Regeering, de verklaring afgelegd, waarvan de bewoordingen in de bijlage tot dit proces-verbaal zijn overgenomen.

Op 24 Augustus 1925, voor Spanje :
Z. E. de Markies DE VILLALOBAR
en DE GUIMAREY.

Op 24 Augustus 1925, voor Argentina :
Z. E. de heer ALBERTO BLANCAS.

Op 25 Augustus 1925, voor Japan :
Z. E. de heer M. ADATCI.

Overgaande tot de onderteekening van dit verdrag, met uitsluiting van het Protocol van onderteekening, heeft zijne Excellentie, namens zijne Regeering, de verklaring afgelegd, waarvan de bewoordingen in de bijlage tot dit proces-verbaal zijn overgenomen.

Op 17 September 1925, voor Italië :
De heer GIULIO DANE0.

Overgaande tot de onderteekening van dit verdrag, heeft de Zaakgelastigde, namens zijne Regeering, de verklaring afgelegd, waarvan de bewoordingen in de bijlage tot dit proces-verbaal zijn overgenomen.

Op 27 October 1925, voor Letland :
Z. E. de heer G. ALBAT.

Le 8 avril 1926, pour la Hongrie :
M. le Comte WORACZICKY.

Le 10 avril 1926, pour l'Esthonie .
S. E. M. PUSTA.

Le 10 avril 1926, pour le Royaume des
Serbes, Croates et Slovènes :
MM. STRAZNICKY et VERONA.

Le 9 octobre 1926, pour le Portugal :
S. E. M. ALBERTO D'OLIVEIRA.

*
* *

I. — The Undersigned, His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels, on affixing my signature to the Protocol of Signature of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels, on this the 15th day of November 1924, hereby make the following Declarations by direction of my Government :

I declare that His Britannic Majesty's Government adopt the reservation to article 1 of the above mentioned Convention which is set forth in the Protocol of Signature (Protocole de clôture).

I further declare that my signature applies only to Great Britain and Northern Ireland. I reserve the right of each of the British Dominions, Colonies, Overseas Possessions and Protectorates, and of each of the territories over which His Britannic Majesty exercises a mandate to accede to this Convention under article 18.

Brussels, this 15th day of November 1924.

(G.) GEORGE GRAHAME.

His Britannic Majesty's Ambassador
at Brussels.

LÉGATION DE DANEMARK

En procédant, sous réserve de ratification, à la signature de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, le Gouvernement danois déclare vouloir faire usage de la faculté stipulée sous le n° 1 du Protocole de signature, faculté en vertu de laquelle la limitation de la responsabilité à la valeur

Op 8 April 1926, voor Hongarije :
De heer Graaf WORACZICKY.

Op 10 April 1926, voor Estland :
Z. E. de heer PUSTA.

Op 10 April 1926, voor het Koninkrijk
der Serviërs, Croaten en Slowenen :
De heeren STRAZNICKY en VERONA.

Op 9 October 1926, voor Portugal :
Z. E. de heer ALBERTO D'OLIVEIRA.

*
* *

I. — The Undersigned, His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels, on affixing my signature to the Protocol of Signature of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels, on this the 15th day of November 1924, hereby make the following Declarations by direction of my Government :

I declare that His Britannic Majesty's Government adopt the reservation to Article 1 of the above mentioned Convention which is set forth in the Protocol of Signature (Protocole de Clôture).

I further declare that my signature applies only to Great Britain and Northern Ireland. I reserve the right of each of the British Dominions, Colonies, Overseas Possessions and Protectorates, and of each of the territories over which His Britannic Majesty exercises a mandate to accede to this Convention under Article 18.

Brussels, this 15th day of November 1924.

(S.) GEORGE GRAHAME.

His Britannic Majesty's Ambassador
at Brussels.

GEZANTSCHAP VAN DENEMARKEN

Overgaande, onder voorbehoud van bekrachtiging, tot de onderteekening van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid der eigenaars van zeeschepen, verklaart de Deensche Regeering te willen gebruik maken van het onder n° 1 van het Protocol van Onderteekening bepaalde recht, krachtens welk de beperking van de

du navire, des accessoires et du fret pour les dommages occasionnés, aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables, et pour les frais de relèvement de l'épave, ne sera admise au Danemark à l'égard des États consignataires que sous réserve de réciprocité.

D'autre part, le Gouvernement danois, déclare vouloir faire également usage de la réserve stipulée sous le n° 2 du dit Protocole et aux termes de laquelle le propriétaire d'un navire ne servant pas au transport de personnes et dont la jauge ne dépasse pas 300 tonneaux est responsable à l'égard des créances du chef de mort ou lésions corporelles, d'après les dispositions de la convention, mais sans qu'il y ait lieu d'appliquer à cette responsabilité les dispositions de l'alinéa 1^{er} de l'article 7.

Bruxelles, le 24 août 1925.

Le Ministre du Danemark,
(S.) O. KRAG.

AMBASSADE IMPÉRIALE
DU JAPON

Note annexée à la lettre de S. Exc. M. l'Ambassadeur du Japon à M. le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, du 25 août 1925.

Au moment de procéder à la signature de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, le sous-signé, Plénipotentiaire du Japon, fait les réserves suivantes :

a) A l'article 1^{er} :

Le Japon se réserve le droit de ne pas admettre la limitation de la responsabilité à la valeur du navire, des accessoires et du fret pour les dommages occasionnés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables, et pour les frais d'enlèvement de l'épave.

b) A l'article 7 :

Le Japon se réserve le droit de décider que le propriétaire d'un navire ne servant

aansprakelijkheid tot de waarde van het schip, van het toebehooren en van de vracht voor schade, veroorzaakt aan de kunstwerken van havens, dokken en bevaarbare waterwegen, en voor de kosten van wegruiming van het wrak, in Denemarken ten aanzien van de mede-ondertekenende Staten slechts wordt aangenomen onder voorbehoud van wederkeerigheid.

Bovendien verklaart de Deensche Regeering insgelijks te willen gebruik maken van het onder n° 2 van dit Protocol vastgesteld voorbehoud, luidens welk de eigenaar van een schip, dat niet dient tot het vervoer van personen en niet meer dan 300 ton inhoud heeft, ten opzichte van de schuldvorderingen uit hoofde van dood of lichamelijk letsel volgens de bepalingen van het verdrag aansprakelijk is, zonder dat er evenwel aanleiding bestaat om de bepalingen van het eerste lid van artikel 7 op die aansprakelijkheid toe te passen.

Brussel, den 24 Augustus 1925.

De Minister van Denemarken,
(G.) O. KRAG.

KEIZERLIJKE AMBASSADE
VAN JAPAN

Nota gaande bij den brief van Z. Exc. den heer Ambassadeur van Japan aan den heer Minister van Buitenlandsche Zaken van België, van 25 Augustus 1925.

Op het oogenblik van over te gaan tot de ondertekening van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid der eigenaars van zeeschepen, maakt de ondergeteekende, Gevolmachtigde van Japan, het volgend voorbehoud :

a) Bij artikel één :

Japan behoudt zich het recht voor de beperking van de aansprakelijkheid tot de waarde van het schip, van het toebehooren en van de vracht niet aan te nemen voor de schade, veroorzaakt aan de kunstwerken van havens, dokken en bevaarbare waterwegen en voor de kosten van wegruiming van het wrak.

b) Bij artikel 7 :

Japan behoudt zich het recht voor te beslissen dat de eigenaar van een schip,

pas au transport de personnes et dont la jauge ne dépasse pas 300 tonneaux est responsable à l'égard des créances du chef de mort ou lésions corporelles, d'après les dispositions de la convention, mais sans qu'il y ait lieu d'appliquer à cette responsabilité les dispositions de l'alinéa 1^{er} de l'article 7.

c) Le Japon interprète les dispositions de l'article 8 et de l'article 14 en ce sens que, si d'après la législation de certains États, un droit de préférence résulte d'une saisie, le fait d'avoir exercé ce droit de préférence ne préjudiciera en rien aux droits des autres créanciers sur la somme à répartir.

Bruxelles, le 25 août 1925.

(S.) M. ADATCI.

REGIA AMBASCIATA D'ITALIA
NEL BELGIO.

Réserve du Gouvernement Italien concernant la convention relative à l'unification de certaines règles relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires maritimes.

En signant la première convention de droit maritime préparée par la Conférence de Bruxelles, je dois faire, au nom du Gouvernement Italien, la réserve suivante :

« Sous réserve que la limitation de responsabilité prévue à l'alinéa 3 de l'article 3 de la convention ne préjugera pas l'application des dispositions spéciales des lois italiennes pour ce qui concerne la responsabilité envers les passagers considérés comme émigrants. »

(S.) GIULIO DANE0.

dat niet dient tot het vervoer van personen en niet meer dan 300 ton inhoud heeft, ten opzichte van de schuldvorderingen uit hoofde van dood of lichamelijk letsel, volgens de bepalingen van het verdrag, aansprakelijk is, zonder dat er evenwel aanleiding bestaat om de bepalingen van het eerste lid van artikel 7 op die aansprakelijkheid toe te passen.

c) Japan legt de bepalingen van artikel 8 en van artikel 14 in dezen zin uit dat, indien, volgens de wetgeving van zekere Staten, een recht van voorrang uit eene beslaglegging voortspuit, het feit van dit recht van voorrang te hebben gebruik gemaakt volkomen onverlet laat de rechten van de andere schuldeischers op de te verdeelen som.

Brussel, den 25 Augustus 1925.

(G.) M. ADATCI.

KONINKLIJKE AMBASSADE VAN ITALIE
IN BELGIE

Voorbehoud van de Italiaansche Regeering in zake het verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid der eigenaars van zeeschepen.

Bij het onderteekenen van het eerste verdrag van het Zeerecht, door de Conferentie van Brussel voorbereid, moet ik, namens de Italiaansche Regeering, het volgende voorbehoud maken :

Onder voorbehoud dat de beperking van aansprakelijkheid, voorzien bij lid 3 van artikel 3 van het verdrag, niet vooruitloopt op de toepassing van de bijzondere bepalingen der Italiaansche wetten wat betreft de aansprakelijkheid tegenover de als landverhuizers beschouwde passagiers.

(S.) GIULIO DANE0.

Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

Le Président du Reich Allemand, le Président de la République Argentine, Sa Majesté le Roi des Belges, Le Président de la République du Brésil, le Président de la République du Chili, le Président de la République de Cuba, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef de l'État Esthonien, le Président des États-Unis d'Amérique, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, Son Altesse Sérénissime le Gouverneur du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, le Président de la République du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, le Président de la République Portugaise, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes, Sa Majesté le Roi de Suède et le Président de la République de l'Uruguay.

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont désigné pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

M. le Président du Reich Allemand :
S. E. M. VON KELLER,
Ministre d'Allemagne, à Bruxelles;
D^r GOES,
Conseiller de Légation référendaire;
D^r RICHTER,
Conseiller au Ministère de la Justice
du Reich,
Conseiller intime de régence;

Internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypothecken op zeeschepen.

De Voorzitter van het Duitsche Rijk, de Voorzitter van de Argentijnsche Republiek, Zijne Majesteit de Koning der Belgen, de Voorzitter der Republiek Brazilië, de Voorzitter der Republiek Chili, de Voorzitter der Republiek Cuba, Zijne Majesteit de Koning van Denemarken en Ysland, Zijne Majesteit de Koning van Spanje, het Hoofd van den Staat Estland, de Voorzitter der Vereenigde Staten van Amerika, de Voorzitter der Republiek Finland, de Voorzitter der Fransche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Ierland en van de Overzeesche Britsche Bezittingen, Keizer van Indië, Zijne Doorluchtige Hoogheid de Gouverneur van het Koninkrijk Hongarije, Zijne Majesteit de Koning van Italië, Zijne Majesteit de Keizer van Japan, de Voorzitter der Republiek Letland, de Voorzitter der Republiek Mexico, Zijne Majesteit de Koning van Noorwegen, Hare Majesteit de Koningin van Nederland, de Voorzitter der Republiek Polen, de Voorzitter der Portugeesche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Roemenië, Zijne Majesteit de Koning der Serviërs, Croaten en Slowenen, Zijne Majesteit de Koning van Zweden en de Voorzitter der Republiek Uruguay.

Het nut inziende van gemeen overleg tot vaststelling van sommige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypothecken op zeeschepen, hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en hebben als Hunne Gevolmachtigden aangesteld, te weten :

De heer Voorzitter van het Duitsche Rijk :
S. E. den heer VON KELLER,
Minister van Duitschland te Brussel;
D^r GOES,
Gezantschapsraad referendaris;
D^r RICHTER,
Raadsheer aan het Ministerie van Justitie
van het Rijk,
Geheimen Regeeringsraad;

M. WERNER,
Premier Conseiller de régence
au Ministère des Affaires Économiques
du Reich,
Conseiller intime de justice;
M. SIEVEKING, Avocat.

M. le Président
de la République Argentine :

Sa Majesté le Roi des Belges :

M. FRANCK,
Membre
de la Chambre des Représentants,
Président
du Comité maritime international;

M. LE JEUNE,
Vice-Président
du Comité maritime international;

M. SOHR, Docteur en droit,
Professeur de Droit maritime
à l'Université de Bruxelles,
Secrétaire Général
du Comité maritime international;

M. HENRI ROLIN, Avocat,
Chef du Cabinet
du Ministre des Affaires Étrangères.

M. le Président
de la République du Brésil :

M. DE PIMENTEL BRANDAO,
Conseiller de l'Ambassade du Brésil
à Bruxelles.

M. le Président
de la République du Chili :

M. le Président de la République de Cuba :

Sa Majesté le Roi de Danemark
et d'Islande :

M. K. SINDBALLE, Docteur en droit,
Professeur à la Faculté de droit
à l'Université de Copenhague.

Sa Majesté le Roi d'Espagne :

DON LORENZO DE BENITO Y ENDARA,
Ancien Prof de Droit commercial
de l'Université de Madrid;

DON MIGUEL DE ANGULO Y RIAMON,
Lieutenant-auditeur de 1^{re} classe
de la Marine de guerre,
Assesseur de la Direction de navigation
et de pêche;

Den heer WERNER,
Eersten Regeeringsraad
aan het Ministerie van Economische
Zaken van het Rijk,
Geheimraad van Justitie;
Den heer SIEVEKING, Advocaat.

De heer Voorzitter
der Argentijnsche Republiek :

Zijne Majesteit de Koning der Belgen :

Den heer FRANCK,
Lid van de Kamer der Volksvertegen-
woordigers,
Voorzitter van het Internationaal
Scheepvaartcomiteit;

Den heer LE JEUNE,
Ondervoorzitter van het Internationaal
Scheepvaartcomiteit;

Den heer SOHR, Doctor in de Rechten,
Professor in het Zeerecht
aan de Universiteit te Brussel,
Algemeenen Secretaris van het Interna-
tionaal Scheepvaartcomiteit;

Den heer HENRI ROLIN, Advocaat,
Kabinetsoverste van het Ministerie
van Buitenlandsche Zaken.

De heer Voorzitter
der Republiek Brazilië :

Den heer DE PIMENTEL BRANDAO,
Raadsheer der Ambassade van Brazilië
te Brussel.

De heer Voorzitter
der Republiek Chili :

De heer Voorzitter der Republiek Cuba :

Zijne Majesteit
de Koning van Denemarken en Ysland :

Den heer K. SINDBALLE,
Doctor in de Rechten, Professor
aan de Faculteit der rechten
van de Universiteit te Kopenhagen.

Zijne Majesteit de Koning van Spanje :

DON LORENZO DE BENITO Y ENDARA,
Gewezen Professor in het Handelsrecht
aan de Universiteit te Madrid;

DON MIGUEL DE ANGULO Y RIAMON,
Luitenant-auditeur 1^{re} klasse
van de Oorlogsvloot,
Assessor van het Bestuur voor scheepvaart
en visscherij;

Don JUAN GOMEZ MONTEJO,
Officier premier
du Corps technique d'Avocats
de la Direction Générale de la Justice,
des Cultes et des Affaires Générales
au Ministère de Grâce et Justice.

M. le Chef de l'État Esthonien :

S. E. M. CHARLES PUSTA,
Ministre d'Esthonie, à Bruxelles.

M. le Président
des États-Unis d'Amérique :

M. le Président
de la République de Finlande :

M. le Président
de la République Française :

M. DEGRAND,
Conseiller de l'Ambassade
de la République française à Bruxelles;

M. DE ROUSIERS,
Secrétaire Général
du Comité des Armateurs de France;

M. GEORGES RIPERT,
Professeur à la Faculté de Droit à Paris.

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande
et des Possessions Britanniques
au delà des Mers, Empereur des Indes :

Sir LESLIE SCOTT, K. C., M. P.,
Avocat Général de Sa Majesté;

L'Honorable HUGH GODLEY,
du Bureau du Conseil parlementaire;

M. GEORGE P. LANGTON, Avocat,
Secrétaire Général
du Comité maritime international;

M. R. M. GREENWOOD, C. B. E.

Son Altesse Sérénissime le Gouverneur
du Royaume de Hongrie :

M. le Comte OLIVIER WORACZICZKY,
Baron de Pabienitz,
Chargé d'Affaires de Hongrie à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi d'Italie :

M. FRANÇOIS BERLINGIERI,
Prof de Droit maritime à l'Université
de Gênes;

Don JUAN GOMEZ MONTEJO,
Eersten Ambtenaar
van het Technisch Korps van Advocaten
van het Algemeen Bestuur van Justitie,
Eerediensten en Algemeene Zaken
aan het Ministerie van Gratie en Justitie.

Het Hoofd van den Staat Estland :

Z. E. den heer CHARLES PUSTA,
Minister van Estland te Brussel.

De heer Voorzitter
der Vereenigde Staten van Amerika :

De heer Voorzitter
der Republiek Finland :

De heer Voorzitter
der Fransche Republiek :

Den heer DEGRAND,
Raadsheer van de Ambassade
der Fransche Republiek te Brussel;

Den heer DE ROUSIERS,
Algemeenen Secretaris van het Comité
der Reeders van Frankrijk;

Den heer GEORGES RIPERT,
Prof aan de Faculteit der Rechten te Parijs.

Zijne Majesteit de Koning
van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-
Brittannië en Ierland
en van de Overzeesche Britsche
Bezittingen, Keizer van Indië :

Sir LESLIE SCOTT, K. C., M. P.,
Advocaat-Generaal van Zijne Majesteit;

Den Achtbaren HUGH GODLEY,
van het Bureel van den Parlementairen
Raad;

Den heer GEORGE P. LANGTON,
Advocaat, Algemeenen Secretaris
van het Internationaal Scheepvaart-
comité;

Den heer R. M. GREENWOOD, C. B. E.

Zijne Doorluchtige Hoogheid
de Gouverneur van het Koninkrijk
Hongarije :

Den heer Graaf OLIVIER WORACZICZKY,
Baron de Pabienitz,
Zaakgelastigde van Hongarije te Brussel.

Zijne Majesteit de Koning van Italië :

Den heer FRANÇOIS BERLINGIERI,
Professor in het Zeerecht
aan de Universiteit te Genua;

S. E. le Commandeur
CHARLES ROSSETTI,
Ministre Plénipotentiaire, Délégué italien
aux Commissions fluviales
internationales,
Président du Comité rhénan
pour l'unification du droit privé fluvial;
M. TORQUATO GIANNINI,
Professeur, Commissaire de l'Émigration.

Sa Majesté l'Empereur du Japon :
M. MECHIYOSHI NAKANISHI, Juge,
Premier Président de la Cour d'Appel
à Nagasaki;

M. HIROYUKI KAWAI,
Conseiller-Ministre de l'Ambassade
du Japon à Bruxelles;

M. YASUO KO,
Capitaine de frégate,
Attaché naval à l'Ambassade du Japon
à Paris;

M. NOBUKATSU NAGAOKA,
Secrétaire
au Ministère des Communications.

M. le Président de la République
de Lettonie :

M. le Président
de la République du Mexique :

S. E. M. le Dr RAFAEL CABRERA,
Ministre du Mexique à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi de Norvège :

M. E. ALTEN,
Conseiller à la Cour Suprême.

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

S. E. le Jonckheer VAN VREDENBURCH,
Ministre des Pays-Bas à Bruxelles;

M. B. C. J. LODER,
Juge à la Cour permanente de Justice
internationale;

M. C. D. ASSER, Jr., Avocat;

M. G. VAN SLOOTEN,
Membre de la Haute Cour militaire
de Justice,
Conseiller à la Cour d'Appel.

M. le Président de la République
de Pologne :

M. le Comte SZEMBEK,
Ministre de Pologne à Bruxelles;

Z. E. Commandeur CHARLES ROSSETTI,
Gevolmachtigden Minister,
Italiaanschen Afgevaardigde
bij de Internationale fluviale Commissies,
Voorzitter van het Rijncomiteit
voor de eenmaking
van het fluviaal privaatrecht;
Den heer TORQUATO GIANNINI,
Prof^o Commissaris der Landverhuizing.

Zijne Majesteit de Keizer van Japan :
Den heer MECHIYOSHI NAKANISHI,
Rechter, Eersten Voorzitter
van het Beroepshof te Nagasaki;

Den heer HIROYUKI KAWAI,
Raadsheer-Minister der Ambassade
van Japan te Brussel;

Den heer YASUO KO,
Kapitein-luitenant-ter-zee,
Vlootattaché bij de Ambassade
van Japan te Parijs;

Den heer NOBUKATSU NAGAOKA,
Secretaris
aan het Ministerie van het Verkeer.

De heer Voorzitter der Republiek
Letland :

De heer Voorzitter
der Republiek Mexico :

Z. E. den heer Dr RAFAEL CABRERA,
Minister van Mexico te Brussel.

Zijne Majesteit de Koning
van Noorwegen :

Den heer E. ALTEN,
Raadsheer bij het Oppergerechtshof.

Hare Majesteit de Koningin
der Nederlanden :

Z. E. Jonckheer VAN VREDENBURCH,
Minister van Nederland te Brussel;

Den heer B. C. J. LODER,
Rechter bij het Bestendig Hof
voor Internationale Justitie;

Den heer C. D. ASSER, Jr. Advocaat;

Den heer G. VAN SLOOTEN,
Lid van het Hooger Militair Gerechtshof,
Raadsheer bij het Beroepshof.

De heer Voorzitter der Republiek
Polen :

Den heer Graaf SZEMBEK,
Minister van Polen te Brussel;

M. JEAN NAMITKIEWICZ,
Juge-Arbitre polonais au Tribunal
arbitral mixte germano-polonais,
Conseiller à la Cour d'Appel,
Professeur à l'Université de Varsovie.

Den heer JEAN NAMITKIEWICZ,
Poolischen Scheidsrechter
bij het Gemengd Duitsch-Poolsch
Scheidsgerecht,
Raadsheer bij het Beroepshof,
Professor
aan de Universiteit te Warschau.

M. le Président
de la République Portugaise :
S. E. M. J. BATALHA DE FREITAS,
Ministre du Portugal à Bruxelles.

De heer Voorzitter
der Portugeesche Republiek :
Z. E. den heer J. BATALHA DE FREITAS,
Minister van Portugal te Brussel.

Sa Majesté le Roi de Roumanie :
M. BALS,
Conseiller à la Cour de Cassation;
S. E. M. CONTZESCO,
Ministre Plénipotentiaire
et Envoyé Extraordinaire,
Délégué à la Commission internationale
du Danube.

Zijne Majesteit de Koning van Roemenië:
Den heer BALS,
Raadsheer bij het Verbrekingshof;
Z. E. den Heer CONTZESCO,
Gevolmachtigden Minister
en Buitengewonen Gezant,
Afgevaardigde bij de internationale
Commissie van den Donau.

Sa Majesté le Roi
des Serbes-Croates et Slovènes :
M. MILORAD STRAZNICKY,
Docteur en Droit, Professeur à la Faculté
de droit de l'Université de Zagreb;

Zijne Majesteit de Koning der Serviërs,
Croaten en Slowenen :
Den heer MILORAD STRAZNICKY,
Doctor in de Rechten,
Professor aan de Faculteit der Rechten
van de Universiteit te Zagreb;

M. ANTE VERONA,
Docteur en Droit,
Ancien Vice-Président de la Cour
de Cassation à Zagreb,
Professeur à l'Université de Zagreb.

Den heer ANTE VERONA,
Doctor in de Rechten,
Gewezen Ondervoorzitter van
het Verbrekingshof te Zagreb,
Professor aan de Universiteit te Zagreb.

Sa Majesté le Roi de Suède :
M. ALGOT JOHAN FREDERIK BAGGE,
Conseiller référendaire à la Cour Suprême.

Zijne Majesteit de Koning van Zweden :
Den heer
ALGOT JOHAN FREDERIK BAGGE,
Raadsheer referendaris
bij het Oppergerechtshof.

M. le Président
de la République de l'Uruguay :

De heer Voorzitter
der Republiek Uruguay :

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

Welke, daartoe behoorlijk gemachtigd,
overeengekomen zijn omtrent hetgeen
volgt :

ARTICLE PREMIER.

EERSTE ARTIKEL.

Les hypothèques, mortgages, gages sur
navires, régulièrement établis d'après les
lois de l'État contractant auquel le navire
est ressortissant et inscrits dans un registre
public soit du ressort du port d'enre-
gistrement, soit d'un office central, seront

De rechten van hypotheek, verband en
pand op zeeschepen, regelmatig gevestigd
volgens de wetten van den verdragslui-
tenden Staat, waarin het schip thuisbe-
hoort, en ingeschreven in een openbaar
register, hetzij in het ressort der haven,

considérés comme valables et respectés dans tous les autres pays contractants.

ART. 2.

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1° Les frais de justice dus à l'État et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;

2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;

3° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;

4° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;

5° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

ART. 3.

Les hypothèques, mortgages, gages sur

waar het schip teboek staat, hetzij in een centraal kantoor, zullen in alle andere verdragsluitende landen als geldig worden erkend en geëerbiedigd.

ART. 2.

Zijn bevoorrecht op het schip, op de vracht verdiend gedurende de reis, tijdens welke de bevoorrechte schuldvordering ontstaan is, en op het toebehooren van het schip en van de vracht, sedert den aanvang van den reis ontstaan :

1° De aan den Staat verschuldigde gerechtskosten en de uitgaven, in het gemeenschappelijk belang van de schuldeischers gedaan tot het behoud van het schip of ten einde te kunnen geraken tot den verkoop en de verdeling van de opbrengst; de tonnenvuur- of havengelden en andere dergelijke openbare lasten en belastingen; de loodsgelden, de kosten van bewaking en behoud sedert het binnenloopen van het schip in de laatste haven;

2° De schuldvorderingen voortspruitende uit de arbeidsovereenkomst van den kapitein, het scheepsvolk en de overige personen welke zich in dienst van het schip aan boord bevinden;

3° Het hulp- en bergloon en de bijdrage van het schip in de avarij-grosse;

4° De vergoedingen verschuldigd ter zake van aanvaring of andere scheepvaartongevallen, alsmede wegens schade veroorzaakt aan kunstwerken van havens, dokken en bevaarbare vaarwateren; de vergoedingen verschuldigd ter zake van lichamelijk letsel aan de passagiers en het scheepsvolk overkomen; de vergoedingen verschuldigd ter zake van verlies of beschadiging van lading of reisgoed;

5° De schuldvorderingen voortspruitende uit overeenkomsten of handelingen, door den kapitein krachtens zijn wettelijk bevoegdheden buiten de thuishavens gesloten of verricht en noodzakelijk tot het behoud van het schip of tot de voortzetting der reis, onverschillig of de kapitein al dan niet terzelfder tijd eigenaar is van het schip en of de schuldvordering de zijue is dan wel die van leveranciers, herstellende, geldschietende of andere contractanten.

ART. 3.

De bij artikel 1 voorziene hypotheeken,

navires prévus à l'article 1^{er} prennent rang immédiatement après les créances privilégiées mentionnées à l'article précédent.

Les lois nationales peuvent accorder un privilège à d'autres créances que celles prévues au dit article; mais sans modifier le rang réservé aux créances garanties par hypothèques, mortgages et gages et aux privilèges les primant.

ART. 4.

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 2 s'entendent :

1^o Des indemnités dues au propriétaire, à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret;

2^o Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret;

3^o Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage et, éventuellement, les sommes dues en vertu de l'article 4 de la convention pour la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires sont assimilés au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret, les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'article 2, alinéa 1^{er}, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

ART. 5.

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 2. Les créances

rechten van verband en pand op zeeschepen nemen rang onmiddellijk na de bij het voorafgaand artikel vermelde bevoorrechte schuldvorderingen.

De wetten van elk land mogen een voorrecht toekennen aan andere schuldvorderingen dan die bij het voorafgaand artikel voorzien, doch zonder den rang te wijzigen van de schuldvorderingen, verzekerd door een recht van hypotheek, verband of pand, en van de boven deze vorderingen gaande voorrechten.

ART. 4.

Onder het bij artikel 2 bedoelde toebehooren van schip en vracht worden begrepen :

1^o De vergoedingen, aan den eigenaar verschuldigd wegens stoffelijke schade door het schip geleden en niet hersteld, of wegens verlies van vracht;

2^o De vergoedingen, aan den eigenaar verschuldigd voor avarij-grosse, voor zoover deze bestaat hetzij in stoffelijke schade door het schip geleden en niet hersteld, hetzij in verlies van vracht;

3^o Het loon, aan den eigenaar verschuldigd voor hulpverlening of berging tot aan het einde van de reis, na aftrek van de sommen, toegekend aan den kapitein en aan de andere personen in dienst van het schip.

Het passagegeld en, in voorkomend geval, de sommen, verschuldigd krachtens artikel 4 van het verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid der eigenaars van schepen, worden gelijkgesteld met de vracht.

De uit kracht van verzekeringsovereenkomsten aan den eigenaar verschuldigde uitkeeringen worden niet beschouwd als toebehooren van het schip of van de vracht evenmin als de premien, toelagen of andere tegemoetkomingen van het eigen land.

In afwijking van artikel 2, eerste lid, strekt het voorrecht, ten bate van de personen in dienst van het schip voorzien, zich uit, tot het geheel der vrachtgelden, welke voor al de reizen, tijdens dezelfde dienstovereenkomst afgelegd, verschuldigd zijn.

ART. 5.

De op een zelfde reis betrekking hebbende schuldvorderingen zijn bevoorrecht in de volgorde, waarin zij bij

comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux n^{os} 3 et 5, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

ART. 6.

Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

ART. 7.

En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu des dites règles.

ART. 8.

Les créances privilégiées suivent le navire en quelque main qu'il passe.

ART. 9.

Les privilèges s'éteignent, en dehors des autres cas prévus par les lois nationales, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures, visées au n^o 5 de l'article 2, le délai puisse dépasser six mois.

artikel 2 gerangschikt zijn. Schuldvorderingen, onder hetzelfde nummer vermeld, staan in rang gelijk en deelen ponsdpondsgewijze bij ontoereikendheid van de opbrengst.

De onder nummers 3 en 5 bedoelde schuldvorderingen worden, in elke dezer categorieën, bij voorrang betaald in omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop zij ontstaan zijn.

De schuldvorderingen, die betrekking hebben op een zelfde voorval, worden geacht, gelijktijdig te zijn ontstaan.

ART. 6.

De bevoorrechte schuldvorderingen van de laatste reis hebben voorrang boven die van de voorgaande reizen.

De schuldvorderingen, voortspuitende uit een en dezelfde dienstovereenkomst welke zich heeft uitgestrekt over meerdere reizen, staan evenwel alle in rang gelijk met de schuldvorderingen ontstaan gedurende de laatste reis.

ART. 7.

Met het oog op de verdeling van de opbrengst van den verkoop der goederen waarop het voorrecht kan worden uitgeoefend, zijn de bevoorrechte schuldeischers gerechtigd op te komen voor het totaal bedrag van hunne schuldvorderingen zonder dat daarbij rekening behoeft te worden gehouden met hetgeen krachtens de regelen op de beperkte aansprakelijkheid daarop zou moeten worden ingekort; evenwel mag het aan hen uit te keeren bedrag niet hooger zijn dan de krachtens voormelde regelen verschuldigde som.

ART. 8.

De bevoorrechte schuldvorderingen volgen het schip, in welke handen het ook overgaat.

ART. 9.

Buiten de verder bij de wetten van elk land voorziene gevallen, gaan de voorrechten te niet na tijdsverloop van één jaar, met uitzondering van de onder n. 5 van artikel 2 bedoelde schuldvorderingen wegens leveranties, waarvoor de termijn niet meer dan zes maanden mag bedragen.

Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège, pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au 5° de l'article 2, à partir du jour de la naissance de la créance.

Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées au numéro 2 de l'article 2.

Parmi les cas d'extinction prévus par les lois nationales, la vente n'éteint les privilèges que si elle est accompagnée des formalités de publicité déterminées par les lois nationales. Ces formalités comporteront un préavis donné dans la forme et les délais prévus par ces lois à l'administration chargée de la tenue des registres prévus à l'article premier de la présente Convention.

Les causes d'interruption des délais susdits sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leur législation, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

Voor de voorrechten tot waarborging van hulp- en bergloon loopt de termijn te rekenen van den dag waarop de verrichtingen geeindigd zijn; voor het voorrecht tot waarborging van vergoedingen wegens aanvaring en andere ongevallen en wegens lichamelijk letsel, van den dag waarop de schade veroorzaakt werd; voor het voorrecht ten aanzien van verlies of beschadiging van lading of reisgoed, van den dag waarop de lading of het reisgoed werd of moest zijn afgeleverd; voor herstellingen en leveranties en andere onder n° 5 van artikel 2 bedoelde gevallen, te rekenen van den dag waarop de schuldvordering ontstaan is.

In al de overige gevallen loopt de termijn te rekenen van den dag waarop de schuldvordering opeischbaar is geworden.

Het recht om voorschotten of betalingen op afrekening te vragen heeft niet ten gevolge dat de onder n° 2 van artikel 2 bedoelde schuldvorderingen van de aan boord in dienst zijnde personen opeischbaar worden.

Indien bij de wetten van het land de verkoop begrepen is onder de gevallen waarin de voorrechten tenietgaan doet die verkoop de voorrechten slechts vervallen, indien de bij bedoelde wetten vastgestelde formaliteiten van publiciteit daarbij in acht zijn genomen. Deze formaliteiten moeten inhouden een voorafgaande kennisgeving, in den vorm en binnen de termijnen, als bij die wetten voorzien, beteekend aan den openbaren dienst belast met het houden van de bij artikel 1 van dit verdrag voorziene registers.

De oorzaken van schorsing van voormelde termijnen zijn die, welke zijn vastgesteld bij de wet van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is.

De Hooge verdragsluitende Partijen behouden zich het recht voor in hare wetgeving een bepaling op te nemen, hiertoe strekkende, dat de hiervoren gestelde termijn wordt verlengd indien zich voordoet de omstandigheid dat het bezwaarde schip niet kon worden in beslag genomen in de territoriale wateren van den Staat waarin de eischer zijne woonplaats of de hoofdzetel van zijn bedrijf heeft, behoudens dat die termijn niet langer mag zijn dan drie jaar te rekenen vanaf het ontstaan der schuldvordering.

ART. 10.

Le privilège sur le fret peut-être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

ART. 11.

Sauf ce qui est prévu à la présente convention, les privilèges établis par les dispositions qui précèdent ne sont soumis à aucune formalité, ni à aucune condition spéciale de preuve.

Cette disposition ne porte pas atteinte au droit de chaque État de maintenir dans sa législation les dispositions exigeant du capitaine l'accomplissement de formalités spéciales soit pour certains emprunts sur le navire, soit pour la vente de la cargaison.

ART. 12.

Les lois nationales doivent déterminer la nature et la forme des documents se trouvant à bord du navire sur lesquels mention doit être faite des hypothèques, mortgages et gages prévus à l'article premier, sans que toutefois le créancier qui a requis cette mention dans les formes prévues puisse être responsable des omissions, erreurs ou retards de l'inscription sur ces documents.

ART. 13.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affrèteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

ART. 14.

Les dispositions de la présente convention seront appliquées dans chaque État contractant, lorsque le navire grevé est ressortissant d'un État contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

ART. 10.

Het voorrecht op de vracht kan uitgeoefend worden zoolang de vracht nog verschuldigd is of het bedrag van de vracht zich nog in handen van den kapitein of van den vertegenwoordiger van den eigenaar bevindt. Hetzelfde geldt ten aanzien van het voorrecht op het toebehooren.

ART. 11.

Behoudens hetgeen in dit verdrag voorzien is, zijn de bij de voorafgaande bepalingen bedoelde voorrechten aan geenerlei formaliteit of aan geenerlei bijzondere bewijsvoorschriften onderworpen.

Deze bepaling laat volkomen onverlet het recht van elken Staat om in zijne wetgeving bepalingen te handhaven, waarbij van den kapitein, hetzij bij het sluiten van bepaalde leeningen met het schip als onderpand, hetzij bij den verkoop van de lading, de vervulling van bijzondere formaliteiten wordt geëischt.

ART. 12.

De wetten van elk land moeten den aard en den vorm bepalen van de scheepspapieren, waarop de bij artikel 1 voorziene hypotheken, verband- en pandrechten moeten vermeld worden, zonder dat de schuldeischer, welke deze vermelding in den gestelden vorm gevorderd heeft, evenwel nadeel zal kunnen lijden tengevolge van weglatingen, vergissingen of te late inschrijvingen op die papieren.

ART. 13.

De voorafgaande bepalingen zijn van toepassing op door eenen reeder, die niet eigenaar is, of door eenen bevrachter van het geheel schip geëxploiteerde schepen, tenzij de eigenaar door een onrechtmatige daad het bezit er van verloren heeft en daarenboven de schuldeischer niet te goedertrouw is.

ART. 14.

De bepalingen van dit verdrag worden in ieder van de verdragsluitende Staten toegepast, wanneer het bezwaarde schip onder de rechtsmacht valt van een verdragsluitende Staat, alsmede in de andere bij de wetten van elk land voorziene gevallen.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des États contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente convention en faveur des ressortissants d'un État non contractant.

ART. 15.

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

ART. 16.

Rien, dans les dispositions qui précèdent, ne porte atteinte à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

ART. 17.

A l'expiration du délai de deux ans 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 déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des États qui y prendront part et par le Ministre des Affaires étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux États qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaître, en même

Het in het vorig lid gestelde beginsel maakt evenwel geen inbreuk op het recht van de verdragsluitende Staten om de bepalingen van dit verdrag niet toe te passen ten gunste van de onderdanen van een niet-verdragsluitenden Staat.

ART. 15.

Dit verdrag is niet van toepassing op oorlogsschepen en op Staatsschepen welke uitsluitend voor den openbaren dienst zijn bestemd.

ART. 16.

Geen der voorgaande bepalingen maakt inbreuk op de bevoegdheid der rechtbanken, op de regelen van rechtspleging en op de middelen van tenuitvoerlegging, bij de wetten van elk land voorzien.

ART. 17.

Na afloop van een termijn van ten hoogste twee jaar, te rekenen van den dag der onderteekening van het verdrag, zal de Belgische Regeering zich in verbinding stellen met de Regeeringen der Hooge verdragsluitende Partijen, die zich tot bekrachtiging hebben bereid verklaard ten einde te doen beslissen of er aanleiding is het verdrag in werking te stellen. De akte van bekrachtigingen zullen worden te Brussel nedergelegd op den datum, die zal worden vastgesteld in gemeen overlegd der genoemde Regeeringen. De eerste nederlegging van bekrachtigingen wordt vastgesteld bij een proces-verbaal, onderteekend door de vertegenwoordigers van de Staten, die er aan deelnemen, en door den Minister van Buitenlandsche Zaken van België.

Elke latere nederlegging geschiedt door schriftelijke kennisgeving aan de Belgische Regeering, onder toezending van de akte van bekrachtiging.

Een gelijkluidend verklaard afschrift van het proces-verbaal betreffende de eerste nederlegging van bekrachtigingen, van de in het voorgaand lid bedoelde kennisgevingen, alsmede van de daarbijgaande akten van bekrachtiging, wordt onmiddellijk, door de zorgen van de Belgische Regeering en langs diplomatieken weg, overhandigd aan de Staten die dit verdrag onderteekend hebben of tot daartoe zijn toegetreden. In de in het

temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. 18.

Les États non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'État qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les États signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification, ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. 19.

Les Hautes Parties contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outremer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outremer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente convention, séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outremer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

ART. 20.

A l'égard des États qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux États qui la ratifieront

voorgaand lid bedoelde gevallen, deelt voornoemde Regeering terzelfder tijd mede op welken datum zij de kennisgeving ontvangen heeft.

ART. 18.

De Staten, die dit verdrag niet onderteekend hebben, kunnen daartoe toetreden, om het even of zij al dan niet ter Internationale Conferentie van Brussel vertegenwoordigd zijn geweest.

De Staat, die wenscht toe te treden, geeft schriftelijk kennis van zijn voornemen aan de Belgische Regeering en zendt haar tevens de akte van toetreding, welke in het archief van voormelde Regeering wordt nedergelegd.

De Belgische Regeering zendt onmiddellijk aan al de Staten, die de overeenkomst hebben onderteekend of tot deze zijn toegetreden, een gelijkluidend verklaard afschrift van de kennisgeving, alsmede van de akte van toetreding, met opgave van den datum waarop zij de kennisgeving heeft ontvangen.

ART. 19.

De Hooge verdragsluitende Partijen kunnen, op het oogenblik van de onderteekening, van de nederlegging van de bekrachtigingen of bij hare toetreding, verklaren dat hare aanneming van dit verdrag niet geldt, hetzij voor zekere, hetzij voor alle onder hare souvereiniteit of haar gezag staande autonome Dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden. Diensvolgens kunnen zij later afzonderlijk toetreden namens de een of andere dezer autonome Dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden, welke aldus bij hare oorspronkelijke verklaring werden uitgesloten. Zij kunnen ook, met inachtneming van die bepalingen, dit verdrag afzonderlijk opzeggen voor een of meer van de onder hare souvereiniteit of haar gezag geplaatste autonome Dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden.

ART. 20.

Ten aanzien van de Staten, die aan de eerste nederlegging van bekrachtigingen hebben deelgenomen, treedt dit verdrag in werking één jaar na de dagteekening van het proces-verbaal dezer nederleg-

ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans le cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 19, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 17, alinéa 2, et de l'article 18, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

ART. 21.

S'il arrivait qu'un des États contractants voulût dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

ART. 22.

Chaque État contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées.

Celui des États qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres États, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent Protocole, qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la convention à laquelle il se rapporte.

« I. — Il est entendu que la législation de chaque État reste libre :

» 1° D'établir parmi les créances visées

ging. Voor de Staten, die dit verdrag later bekrachtigen of daartoe toetreden, alsmede in de gevallen dat het van kracht worden later volgens artikel 19 geschiedt, treedt het in werking zes maanden nadat de bij artikel 17, 2° lid, en bij artikel 18, 2° lid, voorziene kennisgevingen door de Belgische Regeering zijn ontvangen.

ART. 21.

In geval een van de verdragsluitende Staten dit verdrag wenscht op te zeggen, wordt de opzegging schriftelijk ter kennis gebracht van de Belgische Regeering, die onmiddellijk een gelijkluidend verklaard afschrift van de kennisgeving aan al de andere Staten mededeelt, met opgave van den datum waarop zij die ontvangen heeft.

De opzegging wordt van kracht één jaar nadat de kennisgeving er van door de Belgische Regeering is ontvangen en geldt alleen voor den Staat, die haar heeft ingezonden.

ART. 22.

Iedere verdragsluitende Staat heeft de bevoegdheid om de samenkomst van een nieuwe conferentie uit te lokken, ten einde na te gaan welke verbeteringen in het verdrag zouden kunnen worden aangebracht.

De Staat, die van deze bevoegdheid wenscht gebruik te maken, zal zijn gehouden zijn voornemen één jaar van tevoren, bekend maken aan de andere Staten door bemiddeling van de Belgische Regeering, die zich zal belasten met het bijeenroepen van de conferentie.

PROTOCOL VAN ONDERTEKENING.

Overgaande tot de onderteekening van het Internationaal Verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypotheeken op zeeschepen, hebben de ondergeteekenden, Gevolmachtigden, dit Protocol aangenomen, hetwelk dezelfde kracht en dezelfde waarde heeft als waren de bepalingen er van opgenomen in den tekst zelf van het verdrag waarop het betrekking heeft.

« I. — Het is wel te verstaan dat de wetgeving van elken Staat vrij blijft :

» 1° Om voor de schuldvorderingen,

au 1^o de l'article 2 un ordre déterminé inspiré par le souci des intérêts du Trésor;

» 2^o D'accorder aux administrations des ports, docks, phares et voies navigables qui ont fait enlever une épave ou d'autres objets gênant la navigation ou qui sont créanciers pour droits de port, ou pour dommages causés par la faute d'un navire, le droit, en cas de non-paiement, de retenir le navire, les épaves ou autres objets, de les vendre et de s'indemniser sur le prix par préférence à d'autres créanciers, et

» 3^o De régler le rang des créanciers pour dommages causés aux ouvrages d'art autrement qu'il n'est dit à l'article 5 et à l'article 6.

» II. — Il n'est pas porté atteinte aux dispositions des lois nationales des États contractants qui accorderaient un privilège aux établissements publics d'assurance pour les créances résultant de l'assurance du personnel des navires ».

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 10 avril 1926.

Pour l'Allemagne :

(S.) VON KELLER.
GOES.
RICHTER.
WERNER.

Pour la République Argentine :

Pour la Belgique :
(S.) LOUIS FRANCK.
SOHR.

Pour le Brésil :
(S.) M. DE PIMENTEL BRANDAO
(ad referendum).

Pour le Chili :

Pour la République de Cuba :

Pour le Danemark :
(S.) KRISTIAN SINDBALLE
(ad referendum).

bedoeld onder 1^o van artikel 2, een bepaalde volgorde vast te stellen, ingegeven door de zorg voor de belangen van de Schatkist;

» 2^o Om aan de administraties van de havens, dokken, lichttorens en bevaarbare waterwegen, die een wrak of andere de scheepvaart belemmerende voorwerpen, hebben doen wegruimen of die schuldeischer zijn voor havengelden of voor schade door de schuld van een schip veroorzaakt, in geval van niet betaling het recht toe te kennen om het schip, het wrak of de andere voorwerpen te weerhouden, te verkoopen en zich voor andere schuldeischers op de opbrengst er van schadeloos te stellen, en

» 3^o Om den rang van de schuldeischers wegens aan kunstwerken veroorzaakte schade op een andere wijze te regelen dan bepaald is bij artikel 5 en 6.

» II. — Er wordt geen afbreuk gedaan aan de bepalingen van de eigen wetten der contracteerende Staten, die aan de openbare verzekeringsinstellingen een voorrecht mochten verleenen voor de schuldvorderingen voortspruitende uit de verzekering van het personeel der schepen. »

Gedaan te Brussel, op één enkel exemplaar, den 10 April 1926.

Voor Duitschland :

(G.) VON KELLER.
GOES.
RICHTER.
WERNER.

Voor de Argentijnsche Republiek :

Voor België :
(G.) LOUIS FRANCK.
SOHR.

Voor Brazilië :
(G.) de heer PIMENTEL BRANDAO
(ad referendum).

Voor Chili :

Voor de Republiek Cuba :

Voor Denemarken :
(G.) KRISTIAN SINDBALLE
(ad referendum).

Pour l'Espagne :	Voor Spanje :
(S.) L. BENITO (ad referendum).	(G.) L. BENITO (ad referendum).
MIGUEL DE ANGULO (ad referendum).	MIGUEL DE ANGULO (ad referendum).
JUAN GOMEZ MONTEJO (ad referendum).	JUAN GOMEZ MONTEJO (ad referendum).
Pour l'Esthonie :	Voor Estland :
Pour les États-Unis d'Amérique :	Voor de Vereenigde Staten van Amerika :
Pour la Finlande :	Voor Finland :
Pour la France :	Voor Frankrijk :
(S.) DEGRAND.	(G.) DEGRAND.
PAUL DE ROUSIERS.	PAUL DE ROUSIERS.
GEORGES RIPERT.	GEORGES RIPERT.
Pour la Grande-Bretagne :	Voor Groot-Brittannië :
(S.) LESLIE SCOTT (ad referendum).	(G.) LESLIE SCOTT (ad referendum).
HUGH GODLEY (ad referendum).	HUGH GODLEY (ad referendum).
Pour la Hongrie :	Voor Hongarije :
(S.) WORACZICKY.	(G.) WORACZICKY.
Pour l'Italie :	Voor Italië :
(S.) BERLINGIERI (ad referendum).	(G.) BERLINGIERI (ad referendum).
CARLO ROSSETTI (ad referendum).	CARLO ROSSETTI (ad referendum).
TORQUATO C. GIANNINI (ad referendum).	TORQUATO C. GIANNINI (ad referendum).
Pour le Japon :	Voor Japan :
Pour la Lettonie :	Voor Letland :
Pour le Mexique :	Voor Mexico :
(S.) RAF. CABRERA (ad referendum).	(G.) RAF. CABRERA (ad referendum).
Pour la Norwège :	Voor Noorwegen :
(S.) E. ALTEN (ad referendum).	(G.) E. ALTEN (ad referendum).
Pour les Pays-Bas :	Voor Nederland :
(S.) VAN VREDENBURCH (ad referendum).	(G.) VAN VREDENBURCH. (ad referendum).
ASSER (ad referendum).	ASSER (ad referendum).
VAN SLOOTEN (ad referendum).	VAN SLOOTEN (ad referendum).
Pour la Pologne et la Ville libre de Dantzig :	Voor Polen en de Vrije Stad Dantzig :

Pour la Pologne seulement (ad referendum) : (S.) SZEMBÉK. NAMITKIEWICZ.	Voor Polen alleen (ad referendum) : (G.) SZEMBÉK. NAMITKIEWICZ.
Pour le Portugal :	Voor Portugal :
Pour la Roumanie : (S.) BALS (ad referendum).	Voor Roemenië : (G.) BALS (ad referendum).
Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes : (S.) MILORAD STRAZNICKY. VERONA.	Voor het Koninkrijk der Serviërs, Croaten en Slowenen : (G.) MILORAD STRAZNICKY. VERONA.
Pour la Suède : (S.) ALGOT BAGGE (ad referendum).	Voor Zweden : (G.) ALGOT BAGGE (ad referendum).
Pour l'Uruguay :	Voor Uruguay :

**Convention internationale pour l'Uni-
fication de certaines règles en
matière de connaissance.**

Le Président de la République Allemande, le Président de la République Argentine, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président de la République du Chili, le Président de la République de Cuba, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef de l'État Esthonien, le Président des États-Unis d'Amérique, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, Son Altesse Sérénissime, le Gouverneur du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, le Président de la République du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République du Pérou, le Président de la République de Pologne, le Président de la République Portugaise, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes, Sa Majesté le Roi de Suède et le Président de la République de l'Uruguay.

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

M. le Président de la République
Allemande :

S. E. M. VON KELLER,
Ministre d'Allemagne à Bruxelles.

M. le Président de la République
Argentine :

Sa Majesté le Roi des Belges :
M. L. FRANCK,
Ministre des Colonies,
Président du Comité maritime inter-
national;

**Internationaal verdrag tot het vast-
stellen van eenige eenvormige
regelen in zake cognossementen.**

De Voorzitter der Duitsche Republiek, de Voorzitter der Argentijnsche Republiek, Zijne Majesteit de Koning der Belgen, de Voorzitter der Republiek Chili, de Voorzitter der Republiek Cuba, Zijne Majesteit de Koning van Denemarken en Ysland, Zijne Majesteit de Koning van Spanje, het Hoofd van den Staat Estland, de Voorzitter der Vereenigde Staten van Amerika, de Voorzitter der Republiek Finland, de Voorzitter der Fransche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Ierland en van de Overzeesche Britsche Bezittingen, Keizer van Indië, Zijne Doorluchtige Hoogheid de Gouverneur van het Koninkrijk Hongarije, Zijne Majesteit de Koning van Italië, Zijne Majesteit de Keizer van Japan, de Voorzitter der Republiek Letland, de Voorzitter der Republiek Mexico, Zijne Majesteit de Koning van Noorwegen, Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden, de Voorzitter der Republiek Peru, de Voorzitter der Republiek Polen, de Voorzitter der Portugeesche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Roemenië, Zijne Majesteit de Koning des Serviërs, Croaten en Slowenen, Zijne Majesteit de Koning van Zweden en de Voorzitter der Republiek Uruguay.

Het nut inziende van gemeen overleg tot vaststelling van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen, hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en hebben als Hunne Gevolmachtigden aangesteld, te weten :

De heer Voorzitter van de Duitsche
Republiek :

Z. E. den heer VON KELLER,
Minister van Duitschland te Brussel.

De heer Voorzitter der Argentijnsche
Republiek :

Zijne Majesteit de Koning der Belgen :
Den heer L. FRANCK,
Minister van Koloniën,
Voorzitter van het Internationaal
Scheepvaartcomiteit;

M. A. LE JEUNE, Sénateur,
Vice-Président du Comité maritime
international;

M. F. SOHR, Docteur en droit,
Secrétaire général du Comité maritime
international,
Professeur à l'Université de Bruxelles.

M. le Président de la République
du Chili :

M. le Président de la République
de Cuba :

Sa Majesté le Roi de Danemark
et d'Islande :

Sa Majesté le Roi d'Espagne :

S. E. le Marquis
DE VILLALOBAR ET DE GUIMAREY,
Ambassadeur d'Espagne à Bruxelles.

M. le Chef de l'État Esthonien :

S. E. M. PUSTA,
Ministre d'Esthonie à Bruxelles.

M. le Président des États-Unis
d'Amérique :

S. E. M. WILLIAM PHILLIPS,
Ambassadeur
des États-Unis à Bruxelles.

M. le Président de la République
de Finlande :

M. le Président de la République
Française :

S. E. M. MAURICE HERBETTE,
Ambassadeur de France à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande

et des Possessions Britanniques
au-delà des Mers,

Empereur des Indes :

S. E. le Très Honorable
Sir GEORGE GRAHAME,
G. C. V. O. K. C. M. G.

Ambassadeur

de Sa Majesté Britannique à Bruxelles.

Son Altesse Sérénissime,
le Gouverneur
du Royaume de Hongrie :

M. le Comte OLIVIER WORACZICZKY,
Baron de Pabienitz,
Chargé d'Affaires de Hongrie
à Bruxelles.

Den heer A. LE JEUNE, Senator,
Ondervoorzitter van het Internationaal
Scheepvaartcomitéit;

Den heer F. SOHR, Doctor in de rechten,
Algemeenen Secretaris van het Inter-
nationaal Scheepvaartcomitéit,
Professor aan de Hoogeschool te Brussel.

De heer Voorzitter der Republiek
Chili :

De heer Voorzitter der Republiek
Cuba :

Zijne Majesteit de Koning
van Denemarken en Ysland :

Zijne Majesteit de Koning van Spanje :

Z. E. Markies
DE VILLALOBOR ET DE GUIMAREY,
Ambassadeur van Spanje te Brussel.

Het Hoofd van den Staat Estland :

Z. E. den heer PUSTA,
Minister van Estland te Brussel.

De heer Voorzitter
van de Vereenigde Staten van Amerika :

Z. E. den heer WILLIAM PHILLIPS,
Ambassadeur
der Vereenigde Staten te Brussel.

De heer Voorzitter der Republiek
Finland :

De heer Voorzitter der Fransche
Republiek :

Z. E. den heer MAURICE HERBETTE,
Ambassadeur van Frankrijk, te Brussel.

Zijne Majesteit de Koning
van het Vereenigd Koninkrijk
Groot-Brittanië en Ierland

en van de Overzeesche Britsche
Bezittingen,

Keizer van Indië :

Z. E. den Zeer Achtbaren

Sir GEORGE GRAHAME,

G. C. V. O., K. C. M. G.,

Ambassadeur

zijner Britsche Majesteit te Brussel.

Zijne Doorluchtige Hoogheid
de Gouverneur

van het Koninkrijk Hongarije :

De heer Graaf OLIVIER WORACZICZKY,
Baron de Pabienitz,
Zaakgelastigde van Hongarije
te Brussel.

Sa Majesté le Roi d'Italie : M. J. DANE0, Chargé d'Affaires a. i. d'Italie à Bruxelles.	Zijne Majesteit de Koning van Italië : Den heer J. DANE0, Zaakgelastigde a. i. van Italië te Brussel.
Sa Majesté l'Empereur du Japon : S. E. M. M. ADATCI, Ambassadeur du Japon, à Bruxelles.	Zijne Majesteit de Keizer van Japan : Z. E. den heer M. ADATCI, Ambassadeur van Japan te Brussel.
M. le Président de la République de Lettonie :	De heer Voorzitter van de Republiek Letland :
M. le Président de la République du Mexique :	De heer Voorzitter van de Republiek Mexico :
Sa Majesté le Roi de Norvège :	Zijne Majesteit de Koning van Noorwegen :
Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :	Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden :
M. le Président de la République du Pérou :	De heer Voorzitter van de Republiek Peru :
M. le Président de la République de Pologne :	De heer Voorzitter van de Republiek Polen :
S. E. M. le Comte JEAN SZEMBEK, Ministre de Pologne à Bruxelles.	Z. E. den heer Graaf JEAN SZEMBEK, Minister van Polen te Brussel.
M. le Président de la République Portugaise :	De heer Voorzitter van de Portugeesche Republiek :
Sa Majesté le Roi de Roumanie : S. E. M. HENRY CATARGI, Ministre de Roumanie à Bruxelles.	Zijne Majesteit de Koning van Roemenië : Z. E. den heer HENRY CATARGI, Minister van Roemenië te Brussel.
Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes :	Zijne Majesteit de Koning der Serviërs, Croaten en Slowenen :
MM. STRAZNICKY et VERONA.	De heeren STRAZNICKY en VERONA.
Sa Majesté le Roi de Suède :	Zijne Majesteit de Koning van Zweden :
M. le Président de la République de l'Uruguay :	De heer Voorzitter van de Republiek Uruguay :
Lesquels, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :	Welke, daartoe behoorlijk gemachtigd, overeengekomen zijn omtrent hetgeen volgt :

ARTICLE PREMIER.

Dans la présente convention les mots
suivants sont employés dans le sens précis
indiqué ci-dessous :

a) « Transporteur » comprend le pro-
priétaire du navire ou l'affréteur, partie à
un contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de transport » s'applique
uniquement au contrat de transport con-

ARTIKEL EÉN.

In dit verdrag wordt aan de navolgende
woorden uitsluitend die beteekenis ge-
hecht, welke telkens hieronder daarbij is
aangegeven :

a) « Vervoerder » omvat den eigenaar
van het schip of den bevrachter, die een
vervoerovereenkomst aangaat met een
inlader;

b) « Vervoerovereenkomst » geldt alleen
voor het vervoercontract zooals dit blijkt

staté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

ART. 2.

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ART. 3.

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2 Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de

uit een cognossement of eenig dergelijk document rechtgevendende op de daarin vermelde goederen, voor zoover zulk document betrekking heeft op vervoer van goederen over zee; het geldt insgelijks voor het cognossement op dergelijk document, krachtens een charter-partij opge maakt, van het oogenblik dat zulk een cognossement of dergelijk document, rechtgevendende op de daarin vermelde goederen, de betrekkingen tusschen den vervoerder en den houder van het cognossement regelt;

c) Onder « goederen » worden verstaan goederen, waren, koopmanschappen en voorwerpen van welken aard ook, met uitzondering van levende dieren en van de lading, die bij de vervoerovereenkomst is opgegeven als deklading en feitelijk op het dek wordt vervoerd;

d) « Schip » beteekent elk vaartuig gebezigd tot het vervoer van goederen over zee;

e) « Vervoer van goederen » dekt het tijdsverloop tusschen het laden van de goederen in het schip en het lossen van die goederen uit het schip.

ART. 2.

Onverminderd de bepaling van artikel 6, zullen, bij iedere vervoerovereenkomst van goederen over zee, ten opzichte van de lading, behandeling, stuwage, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van zulke goederen, op den vervoerder rusten de verplichtingen en aansprakelijkheden, en zal de vervoerder voor zich mogen inroepen de bevoegdheden en ontheffingen van aansprakelijkheid zooals een en ander hieronder is vermeld.

ART. 3.

1. De vervoerder is gehouden voor en bij den aanvang van de reis behoorlijk zorg te dragen voor :

a) Het zeewaardig maken van het schip;

b) Het voldoende bemannen, uitrusten en victualieëren van het schip;

c) Het geschikt en veilig maken van de laadruimen, vries- en koelkamers en alle andere deelen van het schip, waarin goederen worden vervoerd, om die goederen daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

2. Onder voorbehoud van het bepaalde bij artikel 4, is de vervoerder verplicht

façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement voudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, a, b et c.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis

zorg te dragen voor de behoorlijke en zorgvuldige lading, behandeling, stuwage, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de door hem vervoerde goederen.

3. Na de goederen ontvangen en aangenomen te hebben, moet de vervoerder of de kapitein of de agent van den vervoerder, op verlangen van den inlader, aan dezen een cognossement afleveren, dat onder meer vermeldt :

a) De voornaamste, voor het onderkennen van de goederen noodige merken, zooals deze, voor het begin der inlading, door den inlader schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken zoodanig op de niet verpakte goederen of de kisten of verpakkingen, die de goederen inhouden, door stempeling of op eenig andere wijze duidelijk aangebracht zijn, en op zoodanige wijze dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar zullen blijven;

b) Het getal colli of stukstal der goederen, of de hoeveelheid of het gewicht, al naar gelang de omstandigheden, zooals zulks door den inlader schriftelijk is opgegeven;

c) Den uiterlijken staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen.

Met dien verstande dat geen vervoerder, kapitein of agent van den vervoerder verplicht zal zijn een cognossement af te geven inhoudende merken, getal, hoeveelheid of gewicht, waarvan hij redelijke gronden heeft te vermoeden dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven, of tot het nazien waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.

4. Een zoodanig cognossement geldt als vermoeden, behoudens tegenbewijs, dat de vervoerder de goederen ontvangen heeft, zooals zij, overeenkomstig § 3, a, b en c, in dat stuk beschreven zijn.

5. De inlader wordt geacht op het oogenblik van de inlading, ten behoeve van den vervoerder in te staan voor de juistheid van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de inlader zal den vervoerder schadeloosstellen voor alle verliezen, schaden en kosten, welke mochten voortvloeien uit of het gevolg zijn van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van den vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in geene deele

de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspection de la marchandise et de la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, § 3, considéré aux

zijne aansprakelijkheid en zijne verbintenissen, zooals zij uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tegenover elk anderen persoon dan den inlader.

6. Tenzij aan den vervoerder of zijnen agent in de loshaven, voor of op het oogenblik van het weghalen van de goederen en van hunne overgave aan den krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering rechthebbenden persoon, schriftelijk kennis gegeven is van het verlies of de schade en van den algemeenen aard van dit verlies of die beschadiging, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden dat de goederen door den vervoerder werden afgeleverd zooals zij in het cognossement beschreven zijn.

Is het verlies of de beschadiging niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed op het oogenblik van de inontvangstneming door beide partijen samen vastgesteld werd.

In elk geval zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of beschadiging ontheven, tenzij geen rechtsvordering wordt ingesteld binnen een jaar nadat de goederen zijn of behoorden te zijn afgeleverd.

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat dat er verlies of beschadiging heeft plaats gehad, moeten de vervoerder en de ontvanger elkander over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van het goed en het natellen van de colli gemakkelijk te maken.

7. Als de goederen ingeladen zijn, wordt door den vervoerder den kapitein of den agent van den vervoerder aan den inlader, op zijn verlangen, een cognossement afgegeven met de vermelding « geladen », mits de inlader, indien hij vooraf eenig op die goederen recht gevend document heeft ontvangen, hetzelfde tegen afgifte van een « geladen » — cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de agent heeft eveneens het recht in de haven van inlading, op het oorspronkelijk afgegeven document, den naam van het schip of van de schepen waarin de goederen worden geladen en den datum of de data van inlading aan te teekenen, in welk geval het aldus aangevulde document, mits inhoudende de bij artikel 3, § 3, vervulde bijzonderheden, in

fins de cet article comme constituant un *connaissance libellé « Embarqué »*.

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

ART. 4.

1. Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1^{er}. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

den zin van dit artikel als een « geladen » — *cognossement* wordt beschouwd.

8. Iedere clause, beding of overeenkomst in eene vervoerovereenkomst waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen en het nakomen van verbintenissen in dit artikel voorzien of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in dit verdrag is voorzien, zal van nul en geener waarde zijn en geenerlei effecten sorteeren. Een beding krachtens hetwelk de uitkeering op grond van een gesloten verzekering aan den vervoerder komt of elk ander beding van gelijke strekking wordt geacht te zijn gemaakt ten einde den vervoerder van aansprakelijkheid te ontheffen.

ART. 4.

1. Noch de vervoerder, noch het schip zijn aansprakelijk wegens verlies of schade voortkomende uit of ontstaan ten gevolge van onzeewaardigheid, tenzij deze te wijten is aan gebrek aan behoorlijke zorg aan zijde van den vervoerder om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk uit te rusten, te bemannen of van voorraad te voorzien, of om de ruimen, koelen vrieskamers en alle andere deelen van het schip waarin goederen vervoerd worden, geschikt te maken en in goeden staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles overeenkomstig het bepaalde bij artikel 3, § 1. Telkens als verlies of beschadiging het gevolg is van onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van de redelijke benaerstiging op den vervoerder of op elk ander persoon, die noch beweren krachtens dit artikel van aansprakelijkheid te zijn ontheven.

2. Noch de vervoerder, noch het schip zijn aansprakelijk wegens verlies of schade ontstaan als gevolg van of voortspuitende uit :

a) Een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van den kapitein, een lid van de bemanning, den loods of van eenig persoon in dienst van den vervoerder, gepleegd bij de navigatie of het voeren van het schip;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) D'un « acte de Dieu »;

e) De faits de guerre;

f) Du fait d'ennemis publics;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) D'une restriction de quarantaine;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) D'émeutes ou de troubles civils;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens de mer;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) D'une insuffisance d'emballage;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en

b) Brand, tenzij veroorzaakt door de daadwerkelijke schuld of toedoen van den vervoerder;

c) Perikulen, gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren;

d) Onvermijdelijke natuurlijke toevallen;

e) Daden van oorlog;

f) Daden van publieke vijanden;

g) Arrest of ophouding door vorsten, regeeringen of door het volk of inbeslagneming in burgerlijk proces;

h) Quarantaine maatregelen;

i) Eene handeling of eene nalatigheid van den inlader of eigenaar der goederen, of van diens agent of vertegenwoordiger;

j) Werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van den arbeid, tengevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij algemeen;

k) Oproeren en burgertwisten;

l) Redding of poging tot redding van menschenlevens of goederen op zee;

m) Verlies aan volumen of gewicht of elk ander verlies of elk andere beschadiging veroorzaakt door een verborgen gebrek, den bijzonderen aard of een eigen gebrek van het goed;

n) Onvoldoende verpakking;

o) Onvoldoendheid of ondoelmatigheid van merken;

p) Verborgene gebreken, niet bemerkbaar ook bij behoorlijk oplettendheid;

q) Iedere andere oorzaak ontstaan buiten wezenlijke schuld of medeweten van den vervoerder of buiten schuld of nalatigheid van de agenten van den vervoerder, of van de personen, die in zijn dienst zijn; doch hij, die te zijnen behoeve aanvoert, dat hij uit dezen hoofde niet aansprakelijk is, zal zijn gehouden tot het leveren van het bewijs, dat noch de wezenlijke schuld noch het medeweten van den vervoerder noch de schuld of nalatigheid van de agenten van den vervoerder of van de personen, die in zijn dienst zijn, heeft bijgedragen tot het verlies of de beschadiging.

3. De inlader is niet aansprakelijk wegens door den vervoerder of door het schip geleden verlies of beschadiging voortkomende of volgende uit eenigerlei oorzaak, welke in geen verband staat tot eenige handeling, schuld of nalatigheid is van den inlader of van diens agenten of aangestelden.

4. Geenerlei afwijking van den koers tot redding of poging tot redding van

mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauve preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou ren-

menschenlevens of goederen op zee, en geenerlei redelijke afwijking van den koers wordt als eene inbreuk op de bepaling van dit verdrag of op het vervoercontract beschouwd en de vervoerder is niet aansprakelijk voor eenig verlies of eenige beschadiging daardoor ontstaan.

5. Noch de vervoerder, noch het schip zal ooit aansprakelijk zijn of worden voor verlies of beschadiging van of tot betrekking tot goederen tot een bedrag boven 100 pond sterling per collo of eenheid of tot een bedrag daaraan gelijkstaand in een andere muntsoort, tenzij de aard en de waarde van de goederen zijn aangegeven door den inlader voordat de goederen zijn ingeladen en deze aangifte is opgenomen in het cognossement.

Deze aangifte, door den inlader betreffende den aard en de waarde van aangegeven goederen, schept een vermoeden, behoudens tegenbewijs, ten bate van den inlader, indien de aangifte in het cognossement is opgenomen, doch zij bindt den vervoerder niet en deze behoudt zijn recht de juistheid daarvan te betwisten.

Bij overeenkomst tusschen den vervoerder, den kapitein of den agent van den vervoerder en den inlader, mag een ander maximum-bedrag dan het in deze paragraaf vermelde bepaald worden, mits dit overeengekomen maximum niet lager zij dan het hiervoren vastgestelde cijfer.

Noch de vervoerder, noch het schip zal ooit aansprakelijk zijn voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, indien de aard of waarde daarvan door den inlader opzettelijk verkeerdelijk in het cognossement is aangegeven.

6. Goederen van ontvlambaren, ont-plofbaren, of gevaarlijken aard, ingeladen buiten voorkennis en toestemming van den vervoerder, of diens kapitein of agent, mogen ten allen tijde, voor de lossing op iedere plaats door den aanvoerder aan land worden gezet of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de inlader van zulke goederen zal aansprakelijk zijn voor alle schaden en onkosten middellijk of onmiddellijk veroorzaakt door zulk een inlading. Indien eenige zoodanige goederen ingeladen met zoodanige voorkennis en toestemming gevaar mochten gaan opleveren voor schip of lading, mogen zij op gelijke wijze op iedere plaats door den vervoerder aan land worden gezet of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder eenige aan-

due inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

ART. 5.

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

ART. 6.

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

sprakelijkheid van den vervoerder, tenzij voor avarij-grosse, indien daartoe termen bestaan.

ART. 5.

Het staat den vervoerder vrij om voor het geheel of voor een deel afstand te doen van alle of van enkelen van de hem bij de bepalingen van dit verdrag toegekende bevoegdheden en ontheffing van aansprakelijkheid, of aan zijne aldus bepaalde aansprakelijkheden en verbintenissen uitbreiding te geven, mits die afstand of die uitbreiding in het aan den inlader afgeleverd cognossement is opgenomen.

Geenerlei bepaling van dit verdrag is toepasselijk op charter-partijen; indien evenwel een schip is bevracht onder een charter-partij en cognossementen worden uitgegeven, zoo moeten deze cognossementen voldoen aan de bepalingen van dit verdrag. Geen der bepalingen van dit verdrag wordt geacht in den weg te staan aan het opnemen in een cognossement van eenigerlei geoorloofde beding omtrent avarij-grosse.

ART. 6.

Niettegenstaande de bepalingen van de voorafgaande artikelen, zal het aan een vervoerder, diens kapitein of agent en aan een inlader vrij staan om ten opzichte van eenige bijzondere goederen overeen te komen, op zoodanige wijze en op zoodanige conditiën als hun zal goed dunken, ten aanzien van de verplichtingen en aansprakelijkheid van den vervoerder voor zulke goederen en ten aanzien van de bevoegdheden en ontheffingen van aansprakelijkheid van den vervoerder met betrekking tot zulke goederen, of van zijn verplichting ten opzichte van zeewaardigheid mits niet strijdig met de openbare orde, of de voorzichtigheid en zorgvuldigheid van personen in zijn dienst of van zijne agenten met betrekking tot de ladingbehandeling, stuwage, vervoer, bewaking, verzorging en lossing der over zee vervoerde goederen, mits in dit geval geen cognossement wordt of zal worden afgegeven en de conditiën, waaromtrent overeengekomen is, worden opgenomen in een ontvangstbewijs, dat een niet-verhandelbaar document moet zijn en als zoodanig zijn gekenmerkt.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires; faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

ART. 7.

Aucune disposition de la présente convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

ART. 8.

Les dispositions de la présente convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ART. 9.

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente convention s'entendent valeur or.

Ceux des États contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Iedere op zoodanige wijze getroffen overeenkomst zal volkomen rechtsgeldig zijn.

Behoudens dat dit artikel niet van toepassing zal zijn op gewone verschepingen voor handelsdoeleinde volgens den gewonen gang van zaken in zekeren tak van handel, doch alleen op andere verschepingen, waarbij het karakter en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de conditiën en voorwaarden van het vervoer van dien aard zijn, dat zij een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen.

ART. 7.

Geen van de in dit verdrag vervatte bepalingen belet, dat een vervoerder of inlader treedt in eenige overeenkomst, beding, voorwaarde, voorbehoud of vrijstelling met betrekking tot de verplichtingen en aansprakelijkheid van den vervoerder of het schip voor het verlies of de beschadiging van of met betrekking tot goederen, of voor de bewaking, verzorging en behandeling van goederen vóór de lading in en na de lossing uit het schip, waarin de goederen over zee worden vervoerd.

ART. 8.

De bepalingen van dit verdrag laten onverlet de rechten en verplichtingen van den vervoerder zooals deze zijn geregeld in eenige op dit oogenblik van kracht zijnde wet betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.

ART. 9.

De in dit verdrag bedoelde munteenheden zijn eenheden in goudwaarde.

Diegene onder de verdragsluitende Staten, die het pond sterling niet als munteenheid bezigen, behouden zich het recht voor de in dit verdrag in ponden sterling aangewezen sommen volgens hun muntstelsel is ronde bedragen om te zetten.

De wetten van elk land kunnen aan den schuldenaar het recht toekennen om zich in de munt van zijn land te kwijten, volgens den wisselkoers bestaande op den dag van de aankomst van het schip in de loshaven van het bedoelde goed.

ART. 10.

Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des États contractants.

ART. 11.

A l'expiration du délai de deux ans, 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 déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des États qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux États qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. 12.

Les États non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'État qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

ART. 10.

De bepalingen van dit verdrag zijn toepasselijk op alle cognossementen afgegeven in een der verdragsluitende Staten.

ART. 11.

Na afloop van een termijn van ten hoogste twee jaar, te rekenen van den dag der onderteekening van het verdrag, zal de Belgische Regeering zich in verbinding stellen met de Regeeringen der Hooge verdragsluitende Partijen, die zich tot bekrachtiging hebben bereid verklaard, ten einde te doen beslissen of er aanleiding is het verdrag in werking te stellen. De akten van bekrachtiging zullen worden, te Brussel, nedergelegd op den datum, die zal worden vastgesteld in gemeen overleg der genoemde Regeeringen. De eerste nederlegging van bekrachtigingen wordt vastgesteld bij een proces-verbaal, onderteekend door de vertegenwoordigers van de Staten, die er aan deelnemen, en door den Minister van Buitenlandsche Zaken van België.

Elke latere nederlegging geschiedt door schriftelijke kennisgeving aan de Belgische Regeering, onder toezending van de akte van bekrachtiging.

Een gelijkkluidend verklaard afschrift van het proces-verbaal betreffende de eerste nederlegging van bekrachtigingen, van de in voorgaand lid bedoelde kennisgevingen, alsmede van de daarbijgaande akten van bekrachtiging, wordt onmiddellijk door de zorgen van de Belgische Regeering en langs diplomatieken weg overhandigd aan de Staten die dit verdrag onderteekend hebben of daartoe zijn toegetreden. In de in het voorgaand lid bedoelde gevallen, deelt voornoemde Regeering terzelfdertijd mede op welken datum zij de kennisgeving ontvangen heeft.

ART. 12.

De Staten, die dit verdrag niet onderteekend hebben, kunnen daartoe toetreden, om het even of zij al dan niet ter Internationale Conferentie van Brussel vertegenwoordigd zijn geweest.

De Staat, die wenscht toe te treden, geeft schriftelijk kennis van zijn voornemen aan de Belgische Regeering en zendt haar tevens de akte van toetreding, welke in het archief van voormelde Regeering wordt nedergelegd.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les États signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. 13.

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

ART. 14.

A l'égard des États qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux États qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2 et à l'article 12, alinéa 2 auront été reçues par le Gouvernement belge.

ART. 15.

S'il arrivait qu'un des États contractants voulut dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États,

De Belgische Regeering zendt onmiddellijk aan al de Staten, die dit verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, een gelijkluidend verklaard afschrift van de kennisgeving alsmede van de akte van toetreding, met opgave van den datum waarop zij de kennisgeving heeft ontvangen.

ART. 13.

De Hooge verdragsluitende Partijen kunnen, op het oogenblik van de ondertekening van de nederlegging van de bekrachtigingen of bij hare toetreding, verklaren dat hare aanneming van dit verdrag niet geldt, hetzij voor zekere, hetzij voor alle onder hare souvereiniteit of haar gezag staande autonome dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden. Dienvolgens kunnen zij later afzonderlijk toetreden namens de een of andere deze autonome dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden, welke aldus bij hare oorspronkelijke verklaring werden uitgesloten. Zij kunnen ook, met inachtneming van die bepalingen, dit verdrag afzonderlijk opzeggen voor een of voor onder hare souvereiniteit of haar gezag geplaatste autonome dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden.

ART. 14.

Ten aanzien van de Staten die aan de eerste nederlegging van bekrachtigingen hebben deelgenomen, treedt dit verdrag in werking één jaar na den dagteekening van het proces-verbaal dezer nederlegging. Voor de Staten, die dit verdrag later bekrachtigen of daartoe toetreden, alsmede in de gevallen dat het van kracht worden later volgens artikel 13 geschiedt, treedt het in werking zes maanden nadat de bij artikel 11, tweede lid en bij artikel 12, tweede lid, voorziene kennisgevingen door de Belgische Regeering zijn ontvangen.

ART. 15.

In geval een van de verdragsluitende Staten dit verdrag wenscht op te zeggen, wordt de opzegging schriftelijk ter kennis gebracht van de Belgische Regeering, die onmiddellijk een gelijkluidend verklaard afschrift van de kennisgeving aan

en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

ART. 16.

Chaque État contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention.

Celui des États qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres États, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :
(S.) KELLER.

Pour la République Argentine :

Pour la Belgique :
(S.) LOUIS FRANCK.
ALBERT LE JEUNE.
SOHR.

Pour le Chili :

Pour la République de Cuba :

Pour le Danemark :

Pour l'Espagne :
(S.) El Marques DE VILLALOBAR.

Pour l'Esthonie :
(S.) PUSTA.

Pour les États-Unis d'Amérique :
(S.) WILLIAM PHILLIPS.

Pour la Finlande :

Pour la France :
(S.) MAURICE HERBETTE.

Pour la Grande-Bretagne :
(S.) GEORGE GRAHAME.

Pour la Hongrie :
(S.) WORACZICKY.

Pour l'Italie :
(S.) GIULIO DANEQ.

Pour le Japon :
(S.) M. ADATCI.

al de andere Staten mededeelt, met opgave van den datum waarop zij die ontvangen heeft.

De opzegging wordt van kracht één jaar nadat de kennisgeving er van door de Belgische Regeering is ontvangen en geldt alleen voor den Staat die haar heeft ingezonden.

ART. 16.

Iedere verdragsluitende Staat heeft de bevoegdheid om de samenkomst van één nieuwe conferentie uit te lokken, ten einde na te gaan, welke verbeteringen in het verdrag zouden kunnen worden aangebracht.

De Staat, die van deze bevoegdheid wenscht gebruik te maken, zal zijn gehouden zijn voornemen, één jaar van tevoren kenbaar te maken aan de andere Staten door bemiddeling van de Belgische Regeering, die zich zal belasten met het bijeenroepen van de conferentie.

Gedaan te Brussel, op een enkel exemplaar, den 25 Augustus 1924.

Voor Duitschland :
(G.) KELLER.

Voor de Argentijnsche Republiek :

Voor België :
(G.) LOUIS FRANCK.
ALBERT LE JEUNE.
SOHR.

Voor Chili :

Voor de Republiek Cuba :

Voor Denemarken :

Voor Spanje :
(G.) El Marques DE VILLALOBAR.

Voor Estland :
(G.) PUSTA.

Voor de Vereenigde Staten van Amerika :
(G.) WILLIAM PHILLIPS.

Voor Finland :

Voor Frankrijk :
(G.) MAURICE HERBETTE.

Voor Groot-Brittannië :
(G.) GEORGE GRAHAME.

Voor Hongarije :
(G.) WORACZICKY.

Voor Italië :
(G.) GIULIO DANEQ.

Voor Japan :
(G.) M. ADATCI.

Sous les réserves formulées dans la note relative à ce traité et jointe à ma lettre, datée du 25 août 1925, à S. Exc. M. ÉMILE VANDERVELDE, Ministre des Affaires Étrangères de Belgique.

Pour la Lettonie :

Pour le Mexique :

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour la Pologne
et la Ville Libre de Dantzig :
(S.) SZEMBEK.

Pour le Portugal :

Pour la Roumanie :
(S.) HENRY CATARGI.

Pour le Royaume des Serbes,
Croates et Slovènes :
(S.) Dr MILORAD STRAZNICKY.
(S.) Dr VERONA.

Pour la Suède :

Pour l'Uruguay :

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, les Plénipotentiaires sous-signés ont adopté le présent Protocole qui aura la même force et la même valeur que si ces dispositions étaient insérées dans le texte même de la convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes pourront donner effet à cette convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit :

1° De préciser que, dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de *c* à *p*, le porteur du connaissance peut établir la

Onder het voorbehoud vervat in de nota betreffende dit verdrag en gaande bij mijnen brief van 25 Augustus 1925, aan Z. E. den heer EMILE VANDERVELDE, Minister van Buitenlandsche Zaken van België.

Voor Letland :

Voor Mexico :

Voor Noorwegen :

Voor Nederland :

Voor Peru :

Voor Polen
en de Vrije Stad Dantzig :
(G.) SZEMBEK.

Voor Portugal :

Voor Roemenië :
(G.) HENRY CATARGI.

Voor het Koninkrijk der Serviërs,
Croaten en Slowenen :
(G.) Dr MILORAD STRAZNICKY.
(G.) Dr VERONA.

Voor Zweden :

Voor Uruguay :

PROTOCOL VAN ONDER- TEEKENING

Overgaande tot de onderteekening van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen, hebben de ondergeteekenden, Gevolmachtigden, dit Protocol aangenomen, hetwelk dezelfde waarde heeft als waren de bepalingen er van opgenomen in den tekst zelf van het verdrag waarop het betrekking heeft.

De Hooge contracteerende Partijen kunnen dit verdrag in werking doen treden, hetzij door het kracht van wet te geven, hetzij door de bij het verdrag aangenomen regelen in hare eigen wetgeving op te nemen in een bij die wetgeving passenden vorm.

Zij behouden zich uitdrukkelijk het recht voor :

1° Nader te bepalen dat in de bij artikel 4, 2° lid, van *c* tot *p* voorziene gevallen de houder van het cognosse-

faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe a ;

2° D'appliquer, en ce qui concerne le cabotage national, l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa du dit article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :
(S.) KELLER.

Pour la République Argentine :

Pour la Belgique :
(S.) LOUIS FRANCK.
ALBERT LE JEUNE.
SOHR.

Pour le Chili :

Pour la République de Cuba :

Pour le Danemark :

Pour l'Espagne :
(S.) El Marques DE VILLALOBAR.

Pour l'Esthonie :
(S.) PUSTA.

Pour les États-Unis d'Amérique :
(S.) WILLIAM PHILLIPS.

Pour la Finlande :

Pour la France :
(S.) MAURICE HERBETTE.

Pour la Grande-Bretagne :
(S.) GEORGE GRAHAME.

Pour la Hongrie :
(S.) WORACZICZKY.

Pour l'Italie :
(S.) GIULIO DANE0.

Pour le Japon :

Pour la Lettonie :

Pour le Mexique :

Pour la Norvège :

ment het bewijs mag leveren van de persoonlijke fout van den vervoerder of van de fouten zijner aangestelden, die voor paragraaf a niet gedekt zijn ;

2° Waar het de eigen kustvaart geldt van elk land, artikel 6 op alle categorieën van goederen toe te passen, zonder rekening te houden met de in het laatste lid van genoemd artikel voorkomende beperking.

Gedaan te Brussel, op één exemplaar, den 25 Augustus 1924.

Voor Duitschland :
(G.) KELLER.

Voor de Argentijnsche Republiek :

Voor België :
(G.) LOUIS FRANCK.
ALBERT LE JEUNE.
SOHR.

Voor Chili :

Voor de Republiek Cuba :

Voor Denemarken :

Voor Spanje :
(G.) El Marques DE VILLALOBAR.

Voor Estland :
(G.) PUSTA.

Voor de Vereenigde Staten van Amerika :
(G.) WILLIAM PHILLIPS.

Voor Finland :

Voor Frankrijk :
(G.) MAURICE HERBETTE.

Voor Groot-Brittannië :
(G.) GEORGE GRAHAME.

Voor Hongarije :
(G.) WORACZICZKY.

Voor Italië :
(G.) GIULIO DANE0.

Voor Japan :

Voor Letland :

Voor Mexico :

Voor Norwegen :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour la Pologne
et la Ville Libre de Dantzig :

(S.) SZEMBEK.

Pour le Portugal :

Pour la Roumanie :
(S.) HENRY CATARGI.

Pour le Royaume des Serbes,
Croates et Slovènes :
(S.) Prof. Dr. MILORAD STRAZNICKY.
Dr. VERONA.

Pour la Suède :

Pour l'Uruguay :

Voor Nederland :

Voor Peru :

Voor Polen
en de Vrije Stad Dantzig :

(G.) SZEMBEK.

Voor Portugal :

Voor Roemenië :
(G.) HENRY CATARGI.

Voor het Koninkrijk der Serviërs,
Croaten en Slowenen :
(G.) Prof. Dr. MILORAD STRAZNICKY.
Dr. VERONA.

Voor Zweden :

Voor Uruguay :

PROCÈS-VERBAL DE SIGNATURES

Le 25 août 1924, la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance a été ouverte au Ministère des Affaires Étrangères de Belgique, à la signature des Plénipotentiaires des États représentés à la conférence internationale de Droit maritime.

Ont été successivement reçues, les signatures des Plénipotentiaires dont les noms suivent :

Le 8 septembre 1924, pour la Belgique :

M. L. FRANCK.
M. LE JEUNE.
M. SOHR.

Le 15 novembre 1924,
pour la Grande-Bretagne :
S. E. le Très Honorable
Sir GEORGE GRAHAME.

En procédant à la signature de la présente convention, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Le 28 février 1925, pour la France :
S. E. M. HERBETTE.

Le 12 mars 1925, pour la Roumanie :
S. E. M. HENRY CATARGI.

PROCES-VERBAAL VAN ONDER- TEEKENING

Op 25 Augustus 1924 werd het internationale verdrag tot vaststelling van eenige eenvormige regelen in zake cognosementen in het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van België opengesteld tot ondertekening door de Gevolmachtigden van de ter internationale conferentie voor het Zeerecht vertegenwoordigde Staten.

Hebben achtereenvolgens ondertekend de Gevolmachtigden, wier naam volgt :

Op 8 September 1924, voor België :

De heer L. FRANCK;
De heer LE JEUNE;
De heer SOHR.

Op 15 November 1924, voor Groot-Brittannië :

Z. E. de Zeer Achtbare
Sir GEORGE GRAHAME.

Overgaande tot de ondertekening van dit verdrag, heeft Zijne Excellentie, namens zijne Regeering, de verklaring afgelegd, waarvan de bewoordingen in de bijlage tot dit proces-verbaal zijn overgenomen.

Op 28 Februari 1925, voor Frankrijk :
Z. E. de heer HERBETTE.

Op 12 Maart 1925, voor Roemenië :
Z. E. de heer HENRY CATARGI.

Le 23 juin 1925, pour les États-Unis
d'Amérique :

S. E. M. WILLIAM PHILLIPS.

Le 22 août 1925, pour la Pologne
et la Ville libre de Dantzig :

S. E. M. le Comte JEAN SZEMBEK.

Le 24 août 1925, pour la République
allemande :

S. E. M. VON KELLER.

Le 24 août 1925, pour l'Espagne :

S. E. le Marquis DE VILLALOBAR
ET DE GUIMAREY.

Le 25 août 1925, pour le Japon :

S. E. M. M. ADATCI.

En procédant à la signature de la présente convention, à l'exclusion du Protocole de signature, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Le 17 septembre 1925, pour l'Italie :

M. GIULIO DANE0.

Le 8 avril 1926, pour la Hongrie :

M. le Comte WORACZICKY.

Le 10 avril 1926, pour l'Esthonie :

S. E. M. PUSTA.

Le 10 avril 1926, pour le Royaume des
Serbes, Croates et Slovènes :

MM. STRAZNICKY et VERONA.

* *

I. — The Undersigned, His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels, on affixing my signature to the Protocol of Signature of the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, on this 15th day of November 1924, hereby make the following Declarations by direction of my Government :

I declare that His Britannic Majesty's Government adopt the last reservation in the additional Protocol of the Bills of Lading Convention.

I further declare that my signature applies only to Great Britain and Northern Ireland; I reserve the right of each

Op 23 Juni 1925, voor de Vereenigde
Staten van Amerika :

Z. E. de heer WILLIAM PHILLIPS.

Op 22 Augustus 1925, voor Polen en de
Vrije Stad Dantzig :

Z. E. de heer Graaf JEAN SZEMBEK.

Op 24 Augustus 1925, voor de Duitse
Republiek :

Z. E. de heer VON KELLER.

Op 24 Augustus 1925, voor Spanje :

Z. E. de Markies DE VILLALOBAR
ET DE GUIMAREY.

Op 25 Augustus 1925, voor Japan :

Z. E. de heer M. ADATCI.

Overgaande tot de onderteekening van dit verdrag, met uitsluiting van het Protocol van onderteekening, heeft Zijne Excellentie, namens zijne Regering, de verklaring afgelegd, waarvan de bewoordingen in de bijlage tot dit proces-verbaal zijn overgenomen.

Op 17 September 1925, voor Italië :

De heer GIULIO DANE0.

Op 8 April 1926, voor Hongarije :

De heer Graaf WORACZICKY.

Op 10 April 1926, voor Estland :

Z. E. de heer PUSTA.

Op 10 April 1926, voor het Koninkrijk
der Serviërs, Croaten en Slowenen :

De heeren STRAZNICKY en VERONA.

* *

I. — The Undersigned, His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels, on affixing my signature to the Protocol of Signature of the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, on this 15th day of November 1924, hereby make the following Declarations by direction of my Government :

I declare that His Britannic Majesty's Government adopt the last reservation in the additional Protocol of the Bills of Lading Convention.

I further declare that my signature applies only to Great Britain and Northern Ireland; I reserve the right of each

of the British Dominions, Colonies, Overseas Possessions and Protectorates, and of each of the territories over which His Britannic Majesty exercises a mandate to accede to this Convention under Article 13.

Brussels, this 15th day of November 1924.

(S.) GEORGE GRAHAME.

His Britannic Majesty's Ambassador
at Brussels.

AMBASSADE IMPÉRIALE
DU JAPON

Note annexée à la lettre de S. Exc. M. l'Ambassadeur du Japon à M. le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, du 25 août 1925.

Au moment de procéder à la signature de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, le soussigné, Plénipotentiaire du Japon, fait les réserves suivantes :

a) A l'article 4 :

Le Japon se réserve, jusqu'à nouvel ordre, l'acceptation des dispositions du § a à l'alinéa 2 de l'article 4 ;

b) Le Japon est d'avis que la convention, dans sa totalité, ne s'applique pas au cabotage national ; par conséquent, il n'y aurait pas lieu d'en faire l'objet de dispositions au Protocole. Toutefois, s'il n'en est pas ainsi, le Japon se réserve le droit de régler librement le cabotage national par sa propre législation.

Bruxelles, le 25 août 1925.

(S.) M. ADATCI.

of the British Dominions, Colonies, Overseas Possessions and Protectorates, and of each of the territories over which His Britannic Majesty exercises a mandate to accede to this Convention under Article 13.

Brussels, this 15th day of November 1924.

(S.) GEORGE GRAHAME.

His Britannic Majesty's Ambassador
at Brussels.

KEIZERLIJKE AMBASSADE
VAN JAPAN

Nota gaande bij den brief van Z. Exc. den heer Ambassadeur van Japan aan den heer Minister van Buitenlandsche Zaken van België, van 25 Augustus 1925.

Op het oogenblik van over te gaan tot de ondertekening van het internationaal verdrag tot vaststelling van eenige eenvormige regelen betreffende het cognossement, maakt de ondergeteekende, Gevolmachtigde van Japan, het volgend voorbehoud :

a) Bij artikel 4 :

Japan behoudt zich, tot nader bevel, het recht voor de bepalingen van § a van lid 2 van artikel 4 aan te nemen ;

b) Japan is van oordeel dat dit verdrag, in zijn geheel, niet toepasselijk is op de eigen kustvaart van elk land ; bijgevolg zouden daaromtrent geen bepalingen in het Protocol dienen opgenomen. Is dit evenwel niet zoo, dan behoudt Japan zich het recht voor de kustvaart van zijn land bij zijn eigen wetgeving vrij te regelen.

Brussel, den 25^e Augustus 1925.

(G.) M. ADATCI.

Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État.

Le Président du Reich Allemand, Sa Majesté le Roi des Belges, Le Président de la République du Brésil, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef de l'État Esthonien, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au de là des Mers, Empereur des Indes, Son Altesse Sérénissime le Gouverneur du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, le Président de la République du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, le Président de la République Portugaise, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovénes et Sa Majesté le Roi de Suède.

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes concernant les immunités des navires d'État, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont désigné pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

M. le Président du Reich Allemand :
S. E. M. VON KELLER,
Ministre d'Allemagne, à Bruxelles;
Dr GOES,
Conseiller de Légation référendaire;
Dr RICHTER,
Conseiller au Ministère de la Justice
du Reich,
Conseiller intime de régence;
M. WERNER,
Premier Conseiller de régence
au Ministère des Affaires Économiques
du Reich,
Conseiller intime de justice;
M. SIEVEKING, Avocat.

Internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immunitäten van Staatsschepen.

De Voorzitter van het Duitsche Rijk, Zijne Majesteit de Koning der Belgen, de Voorzitter der Republiek Brazilië, Zijne Majesteit de Koning van Denemarken en Ysland, Zijne Majesteit de Koning van Spanje, het Hoofd van den Staat Estland, de Voorzitter der Fransche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Ierland en van de Overzeesche Britsche Bezittingen, Keizer van Indië, Zijne Doorluchtige Hoogheid de Gouverneur van het Koninkrijk Hongarije, Zijne Majesteit de Koning van Italië, Zijne Majesteit de Keizer van Japan, de Voorzitter der Republiek Letland, de Voorzitter der Republiek Mexico, Zijne Majesteit de Koning van Noorwegen, Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden, de Voorzitter der Republiek Polen, de Voorzitter der Portugeesche Republiek, Zijne Majesteit de Koning van Roemenië, Zijne Majesteit de Koning der Serviërs, Croaten en Slowenen en Zijne Majesteit de Koning van Zweden.

Het nut inziende van gemeen overleg tot vaststelling van sommige eenvormige regelen betreffende de immunitäten der Staatsschepen, hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en hebben als Hunne Gevolmachtigden, aangesteld, te weten :

De heer Voorzitter van het Duitsche Rijk :
S. E. den heer VON KELLER,
Minister van Duitschland te Brussel;
Dr GOES,
Gezantschapsraad referendaris;
Dr RICHTER,
Raadsheer aan het Ministerie van Justitie
van het Rijk,
Geheimen Regeeringsraad;
Den heer WERNER,
Eersten Regeeringsraad
aan het Ministerie van Economische
Zaken van het Rijk,
Geheimraad van Justitie;
Den heer SIEVEKING, Advocaat.

Sa Majesté le Roi des Belges :
 M. FRANCK,
 Membre
 de la Chambre des Représentants,
 Président
 du Comité maritime international;
 M. LE JEUNE,
 Vice-Président
 du Comité maritime international;
 M. SOHR, Docteur en droit,
 Professeur de Droit maritime
 à l'Université de Bruxelles,
 Secrétaire Général
 du Comité maritime international;
 M. HENRI ROLIN, Avocat,
 Chef du Cabinet
 du Ministre des Affaires Étrangères.

M. le Président
 de la République du Brésil :
 M. DE PIMENTEL BRANDAO,
 Conseiller de l'Ambassade du Brésil
 à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi de Danemark
 et d'Islande :
 M. K. SINDBALLE, Docteur en droit,
 Professeur à la Faculté de droit
 de l'Université de Copenhague.

Sa Majesté le Roi d'Espagne :
 Don LORENZO DE BENITO Y ENDARA,
 Ancien Prof de Droit commercial
 de l'Université de Madrid;
 Don MIGUEL DE ANGULO Y RIAMON,
 Lieutenant-auditeur de 1^{re} classe
 de la Marine de guerre,
 Assesseur de la Direction de navigation
 et de pêche;
 Don JUAN GOMEZ MONTEJO,
 Officier premier
 du Corps technique d'Avocats
 de la Direction Générale de la Justice,
 des Cultes et des Affaires Générales
 au Ministère de Grâce et Justice.

M. le Chef de l'État Esthonien :
 S. E. M. CHARLES PUSTA,
 Ministre d'Esthonie à Bruxelles.

M. le Président
 de la République Française :
 M. DEGRAND,
 Conseiller de l'Ambassade
 de la République française à Bruxelles;

Zijne Majesteit de Koning der Belgen :
 Den heer FRANCK,
 Lid van de Kamer der Volksvertegen-
 woordigers,
 Voorzitter van het Internationaal
 Scheepvaartcomiteit;
 Den heer LE JEUNE,
 Ondervoorzitter van het Internationaal
 Scheepvaartcomiteit;
 Den heer SOHR, Doctor in de Rechten,
 Professor in het Zeerecht
 aan de Universiteit te Brussel,
 Algemeenen Secretaris van het Interna-
 tionaal Scheepvaartcomiteit;
 Den heer HENRI ROLIN, Advocaat,
 Kabinetsoverste van den Minister
 van Buitenlandsche Zaken.

De heer Voorzitter
 der Republiek Brazilië :
 Den heer DE PIMENTEL BRANDAO,
 Raadsheer der Ambassade van Brazilië
 te Brussel.

Zijne Majesteit
 de Koning van Denemarken en Ysland :
 Den heer K. SINDBALLE,
 Doctor in de Rechten, Professor
 aan de Faculteit der rechten
 van de Universiteit te Copenhagen.

Zijne Majesteit de Koning van Spanje :
 Don LORENZO DE BENITO Y ENDARA,
 Gewezen Professor in het Handelsrecht
 aan de Universiteit te Madrid;
 Don MIGUEL DE ANGULO Y RIAMON,
 Luitenant-auditeur 1^{re} klasse
 van de Oorlogsvloot,
 Assessor van het Bestuur van scheepvaart
 en visscherij;
 Don JUAN GOMEZ MONTEJO,
 Eersten Ambtenaar
 van het Technisch Korps van Advocaten
 van het Algemeen Bestuur van Justitie,
 Eerediensten en Algemeene Zaken
 aan het Ministerie van Gratie en Justitie.

Het Hoofd van den Staat Estland :
 Z. E. den heer CHARLES PUSTA,
 Minister van Estland te Brussel.

De heer Voorzitter
 der Fransche Republiek :
 Den heer DEGRAND,
 Raadsheer van de Ambassade
 der Fransche Republiek te Brussel;

M. DE ROUSIERS,
Secrétaire Général
du Comité des Armateurs de France;
M. GEORGES RIPERT,
Professeur à la Faculté de Droit à Paris.

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande
et des Possessions Britanniques
au delà des Mers, Empereur des Indes :

Sir LESLIE SCOTT, K. C., M. P.,
Avocat Général de Sa Majesté;
L'Honorable HUGH GODLEY,
du Bureau du Conseil parlementaire;

M. GEORGE P. LANGTON, Avocat,
Secrétaire Général
du Comité maritime international;

M. R. M. GREENWOOD, C. B. E.
Son Altesse Sérénissime le Gouverneur
du Royaume de Hongrie :

M. le Comte OLIVIER WORACZICZKY,
Baron de Pabienitz,
Chargé d'Affaires de Hongrie à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi d'Italie :
M. FRANÇOIS BERLINGIERI,
Prof de Droit maritime à l'Université
de Gênes;

S. E. le Commandeur
CHARLES ROSSETTI,
Ministre Plénipotentiaire, Délégué italien
aux Commissions fluviales
internationales,
Président du Comité rhénan
pour l'unification du droit privé fluvial;
M. TORQUATO GIANNINI,
Professeur, Commissaire de l'Émigration.

Sa Majesté l'Empereur du Japon :
M. MECHIYOSHI NAKANISHI, Juge,
Premier Président de la Cour d'Appel
à Nagasaki;

M. HIROYUKI KAWAI,
Conseiller-Ministre de l'Ambassade
du Japon à Bruxelles;

M. YASUO KO,
Capitaine de frégate,
Attaché naval à l'Ambassade du Japon
à Paris;

M. NOBUKATSU NAGAOKA,
Secrétaire
au Ministère des Communications.

Den heer DE ROUSIERS,
Algemeenen Secretaris van het Comité
der Reeders van Frankrijk;
Den heer GEORGES RIPERT,
Prof aan de Faculteit der Rechten te Parijs.

Zijne Majesteit de Koning
van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-
Brittannië en Ierland
en van de Overzeesche Britsche
Bezittingen, Keizer van Indië :

Sir LESLIE SCOTT, K. C., M. P.,
Advocaat-Generaal van Zijne Majesteit;
Den Achtbaren HUGH GODLEY,
van het Bureau van den Parlementairen
Raad;

Den heer GEORGE P. LANGTON,
Advocaat, Algemeenen Secretaris
van het Internationaal Scheepvaart-
comité;

Den heer R. M. GREENWOOD, C. B. E.

Zijne Doorluchtige Hoogheid
de Gouverneur van het Koninkrijk
Hongarije :

Den heer Graaf OLIVIER WORACZICZKY,
Baron de Pabienitz,
Zaakgelastigde van Hongarije te Brussel,

Zijne Majesteit de Koning van Italië :
Den heer FRANÇOIS BERLINGIERI,
Professor in het Zeerecht
aan de Universiteit te Genua;

Z. E. Commandeur CHARLES ROSSETTI,
Gevolmachtigden Minister,
Italiaanschen Afgevaardigde
bij de Internationale fluviale Commissies,
Voorzitter van het Rijncomité
voor de eenmaking
van het fluviaal privaatrecht;
Den heer TORQUATO GIANNINI,
Prof, Commissaris der Landverhuizing.

Zijne Majesteit de Keizer van Japan :
Den heer MECHIYOSHI NAKANISHI,
Rechter, Eersten Voorzitter
van het Beroepshof te Nagasaki;

Den heer HIROYUKI KAWAI,
Raadsheer-Minister der Ambassade
van Japan te Brussel;

Den heer YASUO KO,
Kapitein-luitenant-ter-zee,
Vlootattaché bij de Ambassade
van Japan te Parijs;

Den heer NOBUKATSU NAGAOKA,
Secretaris
aan het Ministerie van het Verkeer.

M. le Président de la République
de Lettonie :

M. le Président
de la République du Mexique :

S. E. M. le Dr RAFAEL CABRERA,
Ministre du Mexique à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi de Norvège :

M. E. ALTEN,
Conseiller à la Cour Suprême.

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

S. E. le Jonckheer VAN VREDENBURCH,
Ministre des Pays-Bas à Bruxelles;

M. B. C. J. LODER,
Juge à la Cour permanente de Justice
internationale;

M. C. D. ASSER, Jr., Avocat;

M. G. VAN SLOOTEN,
Membre de la Haute Cour militaire
de Justice,
Conseiller à la Cour d'Appel.

M. le Président de la République
de Pologne
et la Ville libre de Dantzig :

M. le Comte SZEMBEK,
Ministre de Pologne à Bruxelles;

M. JEAN NAMITKIEWICZ,
Juge-Arbitre polonais au Tribunal
arbitral mixte germano-polonais,
Conseiller à la Cour d'Appel,
Professeur à l'Université de Varsovie.

M. le Président
de la République Portugaise :

S. E. M. J. BATALHA DE FREITAS,
Ministre du Portugal à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

M. BALS,
Conseiller à la Cour de Cassation;

S. E. M. CONTZESCO,
Ministre Plénipotentiaire
et Envoyé Extraordinaire,
Délégué à la Commission internationale
du Danube.

De heer Voorzitter der Republiek
Letland :

De heer Voorzitter
der Republiek Mexico :

Z. E. den heer Dr RAFAEL CABRERA,
Minister van Mexico te Brussel.

Zijne Majesteit de Koning
van Noorwegen :

Den heer E. ALTEN,
Raadsheer bij het Oppergerichtshof.

Hare Majesteit de Koningin
der Nederlanden :

Z. E. Jonckheer VAN VREDENBURCH,
Minister van Nederland te Brussel;

Den heer B. C. J. LODER,
Rechter bij het Bestendig Hof
voor Internationale Justitie;

Den heer C. D. ASSER, Jr. Advocaat;

Den heer G. VAN SLOOTEN,
Lid van het Hooger Militair Gerechtshof,
Raadsheer bij het Beroepshof.

De heer Voorzitter der Republiek
Polen
en de Vrije Stad Dantzig

Den heer Graaf SZEMBEK,
Minister van Polen te Brussel;

Den heer JEAN NAMITKIEWICZ,
Poolsch Scheidsrechter
bij het Gemengd Duitsch-Poolsch
Scheidsgerecht,
Raadsheer bij het Beroepshof,
Professor
aan de Universiteit van Warschau.

De heer Voorzitter
der Portugeesche Republiek :

Z. E. den heer J. BATALHA DE FREITAS,
Minister van Portugal te Brussel.

Zijne Majesteit de Koning van Roemenië:

Den heer BALS,
Raadsheer bij het Verbrekingshof;

Z. E. den Heer CONTZESCO,
Gevolmachtigden Minister
en Buitengewonen Gezant,
Afgevaardigde bij de internationale
Commissie van den Donau.

Sa Majesté le Roi
des Serbes, Croates et Slovènes :

M. MILORAD STRAZNICKY,
Docteur en Droit, Professeur à la Faculté
de droit de l'Université de Zagreb;

M. ANTE VERONA,
Docteur en Droit,
Ancien Vice-Président de la Cour
de Cassation à Zagreb,
Professeur à l'Université de Zagreb.

Sa Majesté le Roi de Suède :

M. ALGOT JOHAN FREDERIK BAGGE,
Conseiller référendaire à la Cour Suprême.

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

ARTICLE PREMIER.

Les navires de mer appartenant aux
États ou exploités par eux, les cargaisons
leur appartenant, les cargaisons et passa-
gers transportés par les navires d'État,
de même que les États qui sont proprié-
taires de ces navires, ou qui les exploitent,
ou qui sont propriétaires de ces cargai-
sons, sont soumis, en ce qui concerne les
réclamations relatives à l'exploitation de
ces navires ou au transport de ces cargai-
sons, aux mêmes règles de responsabilité
et aux mêmes obligations que celles appli-
cables aux navires, cargaisons et arme-
ments privés.

ART. 2.

Pour ces responsabilités et obligations,
les règles concernant la compétence des
tribunaux, les actions en justice et la pro-
cédure, sont les mêmes que pour les
navires de commerce appartenant à des
propriétaires privés et que pour les car-
gaisons privées et leurs propriétaires.

ART. 3.

§ 1. Les dispositions des deux articles
précédents ne sont pas applicables aux
navires de guerre, aux yachts d'État,
navires de surveillance, bateaux-hôpitaux,
navires auxiliaires, navires de ravitaille-

Zijne Majesteit de Koning der Serviërs,
Croaten en Slowenen :

Den heer MILORAD STRAZNICKY,
Doctor in de Rechten,
Professor aan de Faculteit der Rechten
van de Universiteit te Zagreb;

Den heer ANTE VERONA,
Doctor in de Rechten,
Gewezen Ondervoorzitter van
het Verbrekingshof te Zagreb,
Professor aan de Universiteit te Zagreb.

Zijne Majesteit de Koning van Zweden :

Den heer
ALGOT JOHAN FREDERIK BAGGE,
Raadsheer referendaris
bij het Oppergerechtshof.

Welke, daartoe behoorlijk gemachtigd,
overeengekomen zijn omtrent hetgeen
volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Zeeschepen, welke aan Staten toe-
behooren of door hen worden geexploit-
teerd, aan Staten toebehoorende ladingen,
de in Staatsschepen vervoerde ladingen
en passagiers, evenals Staten, die
eigenaar zijn van zulke schepen of deze
exploiteeren of die eigenaar zijn van zulke
ladingen, zijn, ten opzichte van vorderin-
gen betreffende de exploitatie van zulke
schepen of het vervoer van zulke ladingen,
onderworpen aan dezelfde regelen in
zake aansprakelijkheid en aan dezelfde
verbintenissen als die welke op particu-
liere schepen, ladingen en reederijen van
toepassing zijn.

ART. 2.

Ten opzichte van die aansprakelijk-
heden en verbintenissen zijn de regelen
betreffende de bevoegdheid der recht-
banken, de rechtsovereenkomsten en de
rechtspleging dezelfde als voor aan parti-
culiere eigenaars toebehoorende koop-
vaardijsschepen en voor particuliere ladingen
en hare eigenaars.

ART. 3.

§ 1. De bepalingen van de twee voor-
gaande artikelen zijn niet van toepassing
op oorlogsschepen, Staatsjachten, sche-
pen belast met eenig toezicht, hospitaal-
schepen, hulpschepen, bevoorradings

ment et autres bâtimens appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, au moment de la naissance de la créance, à un service gouvernemental et non commercial, et ces navires ne seront pas l'objet de saisies, d'arrêts ou de détentions par une mesure de justice quelconque ni d'aucune procédure judiciaire *in rem*.

Toutefois, les intéressés ont le droit de porter leurs réclamations devant les tribunaux compétents de l'État, propriétaire du navire ou l'exploitant, sans que cet État puisse se prévaloir de son immunité :

- 1° Pour les actions du chef d'abordage ou d'autres accidents de navigation ;
- 2° Pour les actions du chef d'assistance, de sauvetage et d'avaries communes ;
- 3° Pour les actions du chef de réparation, fournitures ou autres contrats relatifs au navire.

§ 2. Les mêmes règles s'appliquent aux cargaisons appartenant à un État et transportées à bord des navires ci-dessus visés.

§ 3. Les cargaisons appartenant à un État et transportées à bord de navires de commerce, dans un but gouvernemental et non commercial, ne seront pas l'objet de saisies, arrêts ou détentions par une mesure de justice quelconque, ni d'aucune procédure judiciaire « *in rem* ».

Toutefois, les actions du chef d'abordage et d'accident nautique, d'assistance et de sauvetage et d'avaries communes, ainsi que les actions du chef des contrats relatifs à ces cargaisons pourront être poursuivies devant le tribunal ayant compétence en vertu de l'article 2.

ART. 4.

Les États pourront invoquer tous les moyens de défense, de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés et leurs propriétaires.

S'il est nécessaire d'adapter ou de modifier les dispositions relatives à ces moyens de défense, de prescription et de limitation en vue de les rendre appli-

schepen en andere aan eenen Staat toebehoorende of door hem geexploiteerde vaartuigen, die, bij het ontstaan van de schuldvordering, uitsluitend gebezigd voor een regeeringsdienst waarmede geen handelsdoeleinden worden beoogd; deze schepen kunnen niet in beslag genomen, opgehouden of teruggehouden worden ten gevolge van eenigerlei gerechtelijken maatregel of zakelijke rechtsvordering.

De belanghebbenden hebben evenwel het recht hunne vorderingen te brengen voor de bevoegde rechtbanken van den Staat, die eigenaar is van het schip of het exploiteert, zonder dat deze Staat zich op zijne immunitet kan beroepen, indien het betreft :

- 1° Rechtsvorderingen wegens aanvaring of andere scheepvaartongevallen ;
- 2° Rechtsvorderingen wegens hulp, berging en avarij-grosse ;
- 3° Rechtsvorderingen wegens herstelling, leveringen of andere overeenkomsten op het schip betrekking hebbend.

§ 2. Dezelfde regelen zijn van toepassing op aan eenen Staat toebehoorende ladingen, welke aan boord van de hiervoren bedoelde schepen worden vervoerd.

§ 3. De aan eenen Staat toebehoorende ladingen, welke voor regeerings- en niet voor handelsdoeleinden aan boord van koopvaardij-schepen worden vervoerd, kunnen niet in beslag genomen, aangehouden of opgehouden worden ten gevolge van eenigerlei gerechtelijken maatregel of zakelijke rechtsvordering.

Niettemin zullen de rechtsvorderingen ter zake van aanvaring en scheepvaartongevallen, van hulp, berging en avarij-grosse, zoomede de rechtsvorderingen ter zake van overeenkomsten op die lading betrekking hebbende, kunnen worden vervolgd voor de rechtbank bevoegd krachtens artikel 2.

ART. 4.

De Staten zullen voor zich kunnen inroepen alle weermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid, waarvan particuliere schepen en hunne eigenaars zich kunnen bedienen.

Zoo het noodig mocht zijn de bepalingen betreffende zulke weermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid aan te passen of te wijzigen,

cables aux navires de guerre ou aux navires d'État rentrant dans les termes de l'article 3, une convention spéciale sera conclue à cet effet. En attendant, les mesures nécessaires pourront être prises par les lois nationales, en se conformant à l'esprit et aux principes de la présente convention.

ART. 5.

Si dans le cas de l'article 3 il y a, dans le sentiment du tribunal saisi, un doute au sujet de la nature gouvernementale et non commerciale du navire ou de la cargaison, l'attestation signée par le représentant diplomatique de l'État contractant auquel appartient le navire ou la cargaison, produite à l'intervention de l'État devant les cours et tribunaux duquel le litige est pendant, vaudra preuve que le navire ou la cargaison rentre dans les termes de l'article 3, mais seulement en vue d'obtenir la mainlevée de saisies, d'arrêts ou de détentions ordonnés par justice.

ART. 6.

Les dispositions de la présente convention seront appliquées dans chaque État contractant, sous la réserve de ne pas en faire bénéficier les États non contractants et leurs ressortissants, ou d'en subordonner l'application à la condition de réciprocité.

D'autre part, rien n'empêche un État contractant de régler, par ses propres lois, les droits accordés à ses ressortissants devant ses tribunaux.

ART. 7.

En temps de guerre, chaque État contractant se réserve le droit, par une déclaration notifiée aux autres États contractants, de suspendre l'application de la présente convention, en ce sens qu'en pareil cas, ni les navires lui appartenant ou exploités par lui, ni les cargaisons lui appartenant, ne pourront être l'objet d'aucun arrêt, saisie ou détention par une cour de justice étrangère. Mais le créan-

ten einde ze op oorlogschepen of op de bij artikel 3 bedoelde Staatsschepen toepasselijk te maken, zal te dien einde een bijzonder verdrag worden gesloten. Middelerwijl kunnen de noodige voorzieningen bij de eigen wetten van elk land worden getroffen, met inachtneming van den geest en de beginselen van dit verdrag.

ART. 5.

Indien er, in het geval voorzien bij artikel 3, naar het gevoelen van de rechtbank, waarbij de zaak is aanhangig gemaakt, twijfel bestaat of schip of lading naar hunnen aard het karakter draagt van regeeringsschip of regeeringslading, zal een verklaring in dien geest onderteekend door den diplomatieken vertegenwoordiger van den verdragsluitenden Staat, aan wien het schip of de lading toebehoort en overgelegd door tusschenkomst van den Staat voor wiens hoven of rechtbanken het geschil aanhangig is, gelden als bewijs, dat het schip of de lading onder de bepalingen valt van artikel 3, doch enkel tot het bekomen van de opheffing van door het gerecht bevolen beslaglegging, aanhouding of ophouding.

ART. 6.

De bepalingen van dit verdrag worden in elken contracteerenden Staat toegepast, onder voorbehoud van de bevoegdheid om van het genot dier bepalingen uit te sluiten de Staten, welke tot dit verdrag niet zijn toegetreden, alsmede hunne onderdanen, of om de toepassing te onderwerpen aan de voorwaarde van wederkeerigheid.

Alles onverminderd de bevoegdheid van een verdragsluitende Staat om bij zijn eigen wetten de rechten te regelen, welke aan zijne onderhoorigen voor zijne rechtbanken worden toegekend.

ART. 7.

Iedere der verdragsluitende Staten behoudt zich het recht voor om in tijd van oorlog, door een aan de andere verdragsluitende Staten gezonden verklaring, de toepassing van dit verdrag te schorsen, met in dien zin dat, in dergelijk geval, noch de aan voormelden Staat toebehoorende of door hem geëxploiteerde schepen, noch de hem toebehoorende ladingen door een vreemd gerechtshof kunnen op-

cier aura le droit d'intenter son action devant le tribunal compétent en vertu des articles 2 et 3.

ART. 8.

Rien dans la présente convention ne porte atteinte aux droits des Etats contractants de prendre les mesures que peuvent commander les droits et devoirs de la neutralité.

ART. 9.

A l'expiration du délai de deux ans, 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 déposées à Bruxelles, à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratification, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. 10.

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils

gehouden, inbeslaggenomen of teruggehouden worden. De schuldeischer zal evenwel het recht hebben zijne rechtsvordering in te stellen voor de krachtens artikelen 2 en 3 bevoegde rechtbank.

ART. 8.

Geen bepaling van dit verdrag maakt inbreuk op de bevoegdheid van de verdragsluitende Staten om de maatregelen te treffen, welke door de rechten en plichten van de onzijdigheid kunnen geboden zijn.

ART. 9.

Na afloop van een termijn van ten hoogste twee jaar, te rekenen van den dag der onderteekening van het verdrag, zal de Belgische Regeering zich in verbinding stellen met de Regeeringen van de Hooge verdragsluitende Partijen, die zich tot bekrachtiging hebben bereid verklaard, ten einde te doen beslissen of er aanleiding is het verdrag in werking te stellen. De akten van bekrachtiging zullen worden te Brussel nedergelegd op den datum, die zal worden vastgesteld in gemeen overleg der genoemde Regeeringen. De eerste nederlegging van bekrachtigingen wordt vastgesteld bij een proces-verbaal, onderteevend door de vertegenwoordigers van de Staten, die er aan deelnemen en door den Minister van Buitenlandsche Zaken van België.

Elke latere nederlegging geschiedt door schriftelijke kennisgeving aan de Belgische Regeering, onder toezending van de akte van bekrachtiging.

Een gelijkluidend verklaard afschrift van het proces-verbaal betreffende de eerste nederlegging van bekrachtigingen, van de in het voorgaand lid bedoelde kennisgevingen, alsmede van de daarbijgaande akten van bekrachtiging, wordt onmiddellijk door de zorgen van de Belgische Regeering en langs diplomatieken weg, overhandigd aan de Staten, die dit verdrag onderteevend hebben of daartoe zijn toegetreden. In de in het voorgaand lid bedoelde gevallen, deelt voornoemde Regeering terzelfder tijd mede op welken datum zij de kennisgeving ontvangen heeft.

ART. 10.

De Staten, die dit verdrag niet onderteevend hebben kunnen daartoe toetre-

aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires, ou adhérents, copie certifiée conforme de la notification, ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. II.

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas, soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outremer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément, au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outremer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente convention, séparément, pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outremer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

ART. 12.

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 11, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 9, alinéa 2, et à l'article 10, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

den, om het even of zij al dan niet ter internationale Conferentie van Brussel vertegenwoordigd zijn geweest.

De Staat, die wenscht toe te treden, geeft schriftelijk kennis van zijn voornemen aan de Belgische Regeering en zendt haar tevens de akte van toetreding, welke in het archief van voormelde Regeering wordt nedergelegd.

De Belgische Regeering zendt onmiddellijk aan al de Staten, die dit verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, een gelijkluidend verklaard afschrift van de kennisgeving almede van de akte van toetreding, met opgave van den datum, waar op zij de kennisgeving heeft ontvangen.

ART. II.

De Hooge verdragsluitende Partijen kunnen, op het oogenblik van de ondertekening, van de nederlegging, van de bekrachtigingen of hare toetreding, verklaren dat hare aanneming van dit verdrag niet geldt, hetzij voor zekere, hetzij voor alle onder hare souvereiniteit of haar gezag staande autonome Dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden. Diensvolgens kunnen zij later afzonderlijk toetreden namens de een of andere dezer autonome Dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden, welke aldus bij hare oorspronkelijke verklaringen werden uitgesloten. Zij kunnen ook, met inachtneming van die bepalingen, dit verdrag afzonderlijk opzeggen voor een of meer van de onder hare souvereiniteit of haar gezag geplaatste autonome Dominions, koloniën, bezittingen, protectoraten of overzeesche gebieden.

ART. 12.

Ten aanzien van de Staten, die aan de eerste nederlegging van bekrachtigingen hebben deelgenomen, treedt dit verdrag in werking één jaar na de dagteekening van het proces-verbaal dezer nederlegging. Voor de Staten, die het verdrag later bekrachtigen of daartoe toetreden, alsmede in de gevallen dat het van kracht worden later volgens artikel 11 geschiedt, treedt het in werking zes maanden nadat de bij artikel 9, 2° lid, en bij artikel 10, 2° lid, voorziene kennisgevingen door de Belgische Regeering zijn ontvangen.

ART. 13.

S'il arrivait qu'un des États contractants voulût dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée, et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

ART. 14.

Chaque État contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées.

Celui des États qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres États, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 10 avril 1926.

Pour l'Allemagne :

(S.) VON KELLER.
GOES.
RICHTER.
WERNER.

Pour la Belgique :

(S.) LOUIS FRANCK.
HENRI ROLIN.
SOHR.

Pour le Brésil :

(S.) M. DE PIMENTEL BRANDAO
(ad referendum).

Pour le Danemark :

(S.) KRISTIAN SINDBALLE
(ad referendum).

Pour l'Espagne :

(S.) L. BENITO (ad referendum).
JUAN GOMEZ MONTEJO
(ad referendum).
MIGUEL DE ANGULO
(ad referendum).

ART. 13.

In geval een van de verdragsluitende Staten dit verdrag wenscht op te zeggen, wordt de opzegging schriftelijk ter kennis gebracht aan de Belgische Regeering, die onmiddellijk een gelijkluidend verklaard afschrift van de kennisgeving aan al de andere Staten mededeelt, met opgave van den datum waarop zij die ontvangen heeft.

De opzegging wordt van kracht één jaar nadat de kennisgeving er van door de Belgische Regeering is ontvangen en geldt alleen voor den Staat die haar heeft ingezonden.

ART. 14.

Iedere verdragsluitende Staat heeft de bevoegdheid om de samenkomst van eene nieuwe conferentie uit te lokken, ten einde na te gaan welke verbeteringen in het verdrag zouden kunnen aangebracht worden.

De Staat, die van deze bevoegdheid wenscht gebruik te maken, zal zijn gehouden, zijn voornemen een jaar van te voren kenbaar te maken aan de andere Staten door bemiddeling van de Belgische Regeering, die zich zal belasten, met het bijeenroepen van de conferentie.

Gedaan te Brussel, op een enkel exemplaar, den 10 April 1926.

Voor Duitschland :

(G.) VON KELLER.
GOES.
RICHTER.
WERNER.

Voor België :

(G.) LOUIS FRANCK.
HENRI ROLIN.
SOHR.

Voor Brazilië :

(G) den heer DE PIMENTEL BRANDAO
(ad referendum).

Voor Denemarken :

(G.) KRISTIAN SINDBALLE
(ad referendum).

Voor Spanje :

(G.) L. BENITO (ad referendum).
JUAN GOMEZ MONTEJO
(ad referendum).
MIGUEL DE ANGULO
(ad referendum).

Pour l'Esthonie :	Voor Estland :
(S.) C. R. PUSTA.	(G.) C. R. PUSTA.
Pour la France :	Voor Frankrijk :
(S.) DEGRAND.	(G.) DEGRAND.
PAUL DE ROUSIERS.	PAUL DE ROUSIERS.
GEORGES RIPERT.	GEORGES RIPERT.
Pour la Grande-Bretagne :	Voor Groot-Britannië :
(S.) LESLIE SCOTT (ad referendum).	(G.) LESLIE SCOTT (ad referendum).
HUGH GODLEY (ad referendum).	HUGH GODLEY (ad referendum).
Pour la Hongrie :	Voor Hongarije :
(S.) WORACZICKY.	(G.) WORACZICKY.
Pour l'Italie :	Voor Italië :
(S.) BERLINGIERI (ad referendum).	(G.) BERLINGIERI (ad referendum).
CARLO ROSSETTI (ad referendum).	CARLO ROSSETTI (ad referendum).
TORQUATO GIANNINI	TORQUATO GIANNINI
(ad referendum).	(ad referendum).
Pour le Japon :	Voor Japan :
Pour la Lettonie :	Voor Letland :
Pour le Mexique :	Voor Mexico :
(S.) RAF. CABRERA (ad referendum).	(G.) RAF. CABRERA (ad referendum).
Pour la Norvège :	Voor Noorwegen :
(S.) E. ALTEN (ad referendum).	(G.) E. ALTEN (ad referendum).
Pour les Pays-Bas :	Voor Nederland :
(S.) VAN VREDENBURCH	(G.) VAN VREDENBURCH
(ad referendum).	(ad referendum).
ASSER (ad referendum).	ASSER (ad referendum).
VAN SLOOTEN	VAN SLOOTEN
(ad referendum).	(ad referendum).
Pour la Pologne	Voor Polen
et la Ville Libre de Dantzig :	en de Vrije Stad Dantzig :
Pour la Pologne seulement :	Voor Polen alleen :
(S.) SZEMBEK.	(G.) SZEMBEK.
NAMITKIEWICZ.	NAMITKIEWICZ.
Pour le Portugal :	Voor Portugal :
(S.) ALBERTO D'OLIVEIRA.	(G.) ALB. D'OLIVEIRA.
Pour la Roumanie :	Voor Roemenië :
(S.) BALS (ad referendum).	(G.) BALS (ad referendum).
Pour le Royaume des Serbes,	Voor het Koninkrijk der Serviërs,
Croates et Slovènes :	Croaten en Slowenen :
(S.) MILORAD STRAZNICKY	(G.) MILORAD STRAZNICKY
(ad referendum).	(ad referendum).
VERONA (ad referendum).	VERONA (ad referendum).
Pour la Suède :	Voor Zweden :
(S.) ALGOT BAGGE (ad referendum).	(G.) ALGOT BAGGE (ad referendum).