

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

24 MARS 1955.

PROJET DE LOI

portant approbation
des actes internationaux suivants :

A) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952;

B) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952;

C) Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La Conférence diplomatique de Droit Maritime a tenu sa IX^e session en mai 1952 à Bruxelles.

Elle a apporté une nouvelle et importante contribution à l'œuvre éminemment utile et plus que jamais opportune de l'unification internationale du Droit Maritime, dont il y a près de trois quarts de siècle, un Ministre d'Etat Belge, Auguste Beernaert, prenait la clairvoyante initiative.

A cette époque, la substitution du vapeur au voilier donnait un grand essor à la navigation marchande, les contacts commerciaux entre les peuples s'en trouvaient amplifiés; ils se heurtaient cependant à la diversité des règles qui, sous

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

24 MAART 1955.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring
van de volgende internationale akten :

A) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, ondertekend op 10 Mei 1952, te Brussel;

B) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen, ondertekend op 10 Mei 1952, te Brussel;

C) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, ondertekend op 10 Mei 1952, te Brussel.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Diplomatieke Zeerecht-Conferentie heeft in Mei 1952, te Brussel, haar IX^e zitting gehouden.

Zij heeft een nieuwe en belangrijke bijdrage geleverd tot het uiterst nuttige en meer dan ooit opportune werk der internationale unificatie van het Zeerecht, waartoe na-genoeg drie kwart eeuw geleden een Belgisch Staatsminister, Auguste Beernaert, het schrander initiatief nam.

In die tijd had de koopvaardij tengevolge van de vervanging van het zeilschip door de stoomboot een hoge vlucht genomen die de uitbreiding van de handelsbetrekkingen met zich bracht; deze handelsbetrekkingen werden

les conceptions et les lois propres à chaque pavillon, gouvernaient les intérêts du négoce par mer.

Ce fut l'un des mérites de notre grand juriste de percevoir la nécessité, pour l'expansion du commerce mondial, d'une harmonisation des législations maritimes, d'y rallier les esprits les plus marquants du monde des affaires et de les convier aux premiers congrès de Droit Maritime qui se tinrent à Bruxelles en 1885 et à Anvers en 1888.

A ces origines se rattachent la création à Anvers en 1896 de l'Association belge de droit maritime et la naissance d'associations parallèles dans la généralité des pays participant au commerce par mer, ainsi que du Comité Maritime International dont les travaux firent, en 1905, l'objet d'une première conférence diplomatique maritime.

Ainsi la perspicacité d'un de nos hommes d'Etat anticipait dans le domaine juridique et pour parfaire les bienfaits de la liberté des mers proclamée il y a trois siècles, les efforts qui, en vue du rapprochement des peuples et de leur bien-être, font encore dans le domaine économique et politique, les préoccupations d'aujourd'hui.

L'œuvre du Comité Maritime peut être considérée comme féconde :

— l'unification de certaines règles en matière d'abordage;
— l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage en mer;

font l'objet de deux conventions approuvées par la Conférence diplomatique et signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910; ces conventions ont obtenu l'adhésion de quarante-cinq nations, dominions et groupes coloniaux, dont un grand nombre en ont fait leur loi nationale; elles ont été ratifiées par notre loi du 14 septembre 1911;

— l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

— l'unification de certaines règles relatives à la limitation de la responsabilité des navires;

ont fait, à leur tour, l'objet de deux conventions adoptées par la Conférence Diplomatique de Bruxelles de 1924, signées le 25 août de cette même année, la première adoptée par 29 et la seconde par 12 Etats, dominions et groupes coloniaux.

En outre deux conventions signées à Bruxelles le 10 avril 1926 et comportant respectivement 16 et 17 adhésions et ratifications, sont relatives :

— la première, aux privilèges et hypothèques maritimes, et

— la seconde, aux immunités des navires d'Etat.

Les quatre dernières conventions ont été ratifiées par la loi belge du 28 novembre 1928 et les dispositions de trois d'entr'elles comme celles des deux premières ont été incorporées dans nos lois maritimes nationales (Livres II du Code de Commerce).

Les réalisations du Comité Maritime International couvraient donc, dès avant la seconde guerre mondiale, un vaste champ du droit privé maritime.

Elles ont pu progresser parce que d'une part elles répondaient à une attente manifeste de tous ceux qui, à titres divers, participent aux transactions maritimes et parce que

evenwel belemmerd door de verscheidenheid van de regelen die, overeenkomstig de opvattingen en de wetten eigen aan elke vlag, de belangen van de zeehandel beheersten.

Het is een der verdiensten van onze grote jurist geweest, in te zien dat het voor de expansie van de wereldhandel noodzakelijk was de eenheid te brengen in het zeerecht, de markantste figuren der zakenwereld voor zijn idee te winnen en hen uit te nodigen op de eerste congressen van Zeerecht die in 1885 te Brussel, en in 1888 te Antwerpen plaats hadden.

Tot dit aanvangstadium behoren de oprichting, in 1896, te Antwerpen, van de Belgische Vereniging voor het Zeerecht en het ontstaan van soortgelijke verenigingen in de meeste landen die aan de zeehandel deelnemen, alsmede de stichting van het Internationaal Zeevaartcomité waarvan de werken in 1905 het voorwerp uitmaakten van een eerste diplomatieke conferentie van zeerecht.

Door zijn doorzicht liep aldus een onzer Staatslieden, op juridisch gebied, ten einde de kroon te zetten op de weldaden van de sedert drie eeuwen afgekondigde vrijheid der zeeën, vooruit op de inspanningen die in onze tijd, met het oog op de toenadering der volkeren en hun welzijn, op economisch en op politiek gebied nog moeten gedaan worden.

Het werk van het Zeevaartcomité mag als vruchtbaar worden beschouwd :

— de unificatie van bepaalde regelen in zake aanvaring;
— de unificatie van bepaalde regelen in zake hulpverlening en redding op zee;

maken het voorwerp uit van twee door de Diplomatieke Conferentie goedgekeurde en op 23 September 1910 te Brussel ondertekende verdragen; tot deze verdragen zijn vijf en veertig landen, dominions en koloniale groepen toegetreden; velen onder hen hebben ze in hun nationale wetgeving opgenomen; zij werden door onze wet van 14 September 1911 bekrachtigd;

— de unificatie van bepaalde regelen in zake cognossement;

— de unificatie van bepaalde regelen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid der schepen;

hebben op hun beurt het voorwerp uitgemaakt van twee door de Diplomatieke Conferentie van 1924 te Brussel goedgekeurde en op 25 Augustus van hetzelfde jaar ondertekende verdragen, waarvan het ene door 29, het tweede door 12 Staten, dominions en koloniale groepen werd aangenomen.

Bovendien hebben twee verdragen, ondertekend op 10 April 1926 te Brussel, en behelzend respectievelijk 16 en 17 toetredingen en bekrachtigingen, betrekking :

— het eerste, op de voorrechten en hypotheken op zeeschepen, en

— het tweede, op de immuniteten der Staatsschepen.

De laatste vier verdragen werden bekrachtigd door de Belgische wet van 28 November 1928 en de bepalingen van drie hunner werden, evenals die der eerste twee verdragen, in ons nationaal zeerecht opgenomen (Boek II, Wetboek van koophandel).

De verwezenlijkingen van het Internationaal Zeevaartcomité bestreken dus reeds vóór de tweede wereldoorlog een uitgebreid gebied van het privaat zeerecht.

Zij konden vorderen, enerzijds, omdat zij beantwoordden aan de klaarblijkelijke verwachting van al degenen die, in verschillende hoedanigheden, aan de zeevaarttransacties

d'autre part, d'éminentes personnalités belges : Charles Lejeune, le Ministre d'Etat Louis Franck, Albert Lejeune sont, avec une égale autorité et avec le concours des hautes compétences étrangères réunies au sein du Comité Maritime International, demeurés les animateurs de l'œuvre léguée par Auguste Beernaert.

La récente conférence diplomatique — 2-10 mai 1952 — fut réunie avec l'espoir de faire franchir une nouvelle et importante, mais difficile étape dans la voie de l'unification des législations; elle fut longuement préparée par le Comité Maritime International.

On comptait à cette conférence les représentants — et parmi eux les juristes les plus brillants et qualifiés — de trente-trois pays.

M. le Sénateur A. Lilar, président du Comité Maritime International, fut unanimement appelé à diriger ses débats. Sa tâche fut ardue à raison des divergences marquantes qui se manifestèrent à nouveau dans les conceptions à harmoniser en les trois matières portées à l'ordre du jour; il en triompha avec une maîtrise égale à celle de ses remarquables prédécesseurs.

Trois projets de conventions internationales étaient proposés aux délibérations de la Conférence; ils tendaient respectivement :

à l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage;

à l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage;

à l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoires des navires.

Ces trois sujets doivent, dans la pensée du Comité Maritime International, parfaire la convention de 1910 sur l'abordage. Ils forment l'objet de ses préoccupations depuis la Conférence Internationale d'Anvers 1930.

La Convention de 1910 n'a, en effet, rencontré que les problèmes qui, à l'époque, paraissaient les plus immédiats : les conditions, l'étendue et le mode de partage des responsabilités dérivant de l'abordage, la prescription de l'action en réparations des dommages causés, les devoirs des capitaines en cas d'abordage.

Les Hautes Parties contractantes ont pu à la Conférence de Bruxelles de 1952 se mettre d'accord pour déterminer la juridiction qui seule doit avoir compétence soit pour les poursuites pénales ou disciplinaires à exercer contre le capitaine ou l'officier de bord présumé coupable d'avoir causé l'abordage, soit pour connaître d'une action en responsabilité civile de l'abordage ou pour statuer sur une demande de saisie conservatoire d'un navire engagé dans l'abordage.

A la lumière de l'expérience et en particulier de l'abordage fameux survenu en haute mer avec mort d'homme, entre le navire français « Lotus » et un navire ottoman, accident qui fut porté devant la Cour Permanente de Justice de La Haye décidant, à cette occasion, qu'aucun principe de droit international ne faisait obstacle à ce que l'officier français soit poursuivi du chef d'homicide devant un tribunal ottoman bien que le fait soit survenu hors les eaux territoriales turques, l'avis unanime de ceux qui ont participé aux travaux préparatoires de la Convention nouvelle est que, dans le cas d'un abordage en haute mer, les officiers ne doivent

deelnemen en, anderzijds, omdat eminente Belgische personaliteiten: Charles Lejeune, Staatsminister Louis Franck, Albert Lejeune, met gelijk gezag en met de medewerking van de uiterst competente buitenlanders die in het Internationaal Zeevaartcomité zetelen, de bezielers zijn gebleven van het door Auguste Beernaert nagelaten werk.

De jongste diplomatieke conferentie — 2 tot 10 Mei 1952 — werd bijeengeroepen in de hoop dat een nieuwe en belangrijke etape in de richting van de eenmaking der wetgevingen zou worden afgelegd; zij werd door het Internationaal Zeevaartcomité langdurig voorbereid.

Op deze Conferentie waren de vertegenwoordigers van drie en dertig landen aanwezig; onder hen bevonden zich de voortreffelijkste en meest bevoegde juristen.

De h. Senator A. Lilar, voorzitter van het Internationaal Zeevaartcomité, werd eenstemmig aangesteld om de debatten te leiden. Zijn taak was moeilijk wegens de belangrijke verschillen die andermaal tot uiting kwamen in de opvattingen welke in de drie op de agenda voorkomende kwesties met elkaar in overeenstemming dienden gebracht; hij kwijtste er zich van met evenveel meesterschap als zijn uitmuntende voorgangers.

Er werden drie ontwerpen van internationale verdragen aan de Conferentie ter beraadslaging voorgelegd; zij hadden respectievelijk ten doel :

de eenmaking van bepaalde regelen betreffende de strafrechtelijke bevoegdheid in zake aanvaring;

de eenmaking van bepaalde regelen betreffende de burgerlijk-rechterlijke bevoegdheid in zake aanvaring;

de eenmaking van bepaalde regelen betreffende het conservatoir beslag op schepen.

Deze drie onderwerpen moeten, naar het oordeel van het Internationaal Zeevaartcomité, dat er zich sedert de Internationale Conferentie van 1930 te Antwerpen mee bezighouden heeft, de overeenkomst van 1910 in zake de aanvaring aanvullen.

In de Overeenkomst van 1910 ging het namelijk alleen om de vraagstukken die op dat ogenblik als meest dringend beschouwd werden: de voorwaarden, de omvang en de wijze van verdeling der verantwoordelijkheid bij aanvaring, de verjaring van de vordering tot vergoeding van de toegebrachte schade, de plichten van de kapiteins in geval van aanvaring.

Op de Conferentie van 1952 te Brussel zijn de Hoge Verdragsluitende Partijen het eens geworden over het vaststellen van de rechtsmacht welke alleen bevoegd moet zijn, hetzij in zake de straf- of tuchtvervolgingen die moeten ingesteld worden tegen de kapitein of de scheepsofficier van wie vermoed wordt dat hij de aanvaring heeft veroorzaakt, hetzij om kennis te nemen van een burgerlijke-aansprakelijkheidsvordering over de aanvaring of om uitspraak te doen over een eis tot het leggen van conservatoir beslag op een schip dat bij de aanvaring betrokken is.

In het licht van de ervaring en meer bepaaldelijk van de veelbesproken aanvaring in volle zee, waarbij slachtoffers te betreuren waren, tussen het Franse schip « Lotus » en een Turks vaartuig, welk ongeval voor het Permanente Gerechtshof te 's Gravenhage werd gebracht, hetwelk bij deze gelegenheid besliste dat geen enkel beginsel van internationaal recht er zich tegen verzette dat de Franse officier wegens doodslag vóór een Turkse rechtbank zou vervolgd worden alhoewel het feit zich buiten de Turkse territoriale wateren had voorgedaan, in dat licht nu, zijn zij die aan de voorbereidende werkzaamheden van de

répondre pénalement que devant les juridictions du pays dont leur navire porte le pavillon.

La Convention consacre ce principe, dans le respect et en confirmation de la conception de la haute mer libre où tous les Etats exercent des droits égaux et où nul ne revendique un droit de juridiction sur les sujets d'un autre Etat.

La solution adoptée est également fondée sur la présomption légitime que toute personne se liant par la signature du rôle d'équipage d'un navire entend se placer au point de vue pénal et disciplinaire sous la loi du pavillon de ce navire.

Dans le domaine des actions judiciaires civiles du chef d'abordage, la deuxième convention stipule que seul pourra être saisi, au choix du demandeur, soit le tribunal de la résidence ou du siège d'exploitation du défendeur, soit celui du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire défendeur ou encore du lieu où celui-ci aurait donné caution pour écarter la saisie, soit le tribunal du lieu de l'abordage s'il est survenu dans un port, une rade ou des eaux intérieures.

Les autres dispositions de cette Convention précisent et complètent cette règle de base dans toute la mesure d'unification jugée possible par les Hautes Parties; et telle qu'elle se présente la Convention réalise un éclaircissement très réel des problèmes de la compétence des tribunaux à l'égard des actions et procédures pratiquées à la suite d'abordage.

Dans les mêmes intentions, le Comité Maritime International, s'est appliqué à rechercher une uniformité des règles qui dans les divers pays régissent la saisie conservatoire des navires, préoccupation particulièrement justifiée si l'on considère que tout abordage a généralement pour premier effet de déclancher une procédure immédiate et accélérée en saisie conservatoire du navire présumé responsable.

En cette matière encore il fallait concilier des systèmes juridiques fort dissemblables et des intérêts antagonistes : ceux des armateurs, ceux des propriétaires de cargaisons qui voient celles-ci immobilisées avec le navire saisi, ceux aussi des assureurs qui couvrent les intérêts des uns et des autres.

La Convention a réussi à faire œuvre éminemment utile pour tous, en arrêtant quelques principes : notamment en énonçant limitativement les créances qu'elle qualifie « maritimes » pour lesquelles la saisie conservatoire du navire peut être requise; en disposant que la saisie conservatoire pourra s'exercer sur tout navire appartenant au débiteur sauf dans quelques cas précisés pour lesquels seul le navire en cause peut être atteint par la saisie; en stipulant que nulle saisie ne peut être pratiquée sans une autorisation judiciaire, que la saisie doit être levée sur constitution de garanties suffisantes, auquel cas par ailleurs, nulle autre saisie ne pourrait être obtenue du chef de la même créance auprès d'une juridiction d'un autre Etat partie à la Convention; en déterminant encore les tribunaux compétents pour statuer sur demande de saisie conservatoire.

Ces trois conventions renferment incontestablement un nouvel et substantiel apport à l'œuvre difficile mais hautement utile de l'unification internationale du droit maritime.

nieuwe Overeenkomst deelgenomen hebben, eensgezind van oordeel dat, bij aanvaring in volle zee, de officieren strafrechterlijk alleen verantwoordelijk zijn tegenover de rechtsmacht van het land waarvan hun schip de vlag voert.

De Overeenkomst bekrachtigt dit beginsel; zij eerbiedigt en bevestigt daarbij de opvatting van de vrijheid der zeeën, waar alle Staten gelijke rechten uitoefenen en niemand een recht van jurisdictie over de onderdanen van een andere Staat opvoert.

De aangenomen oplossing steunt eveneens op het wettig vermoeden dat ieder persoon die zich door het tekenen van de monsterrol van een schip verbindt, weet dat hij op strafrechterlijk en disciplinair gebied onder de wet van de vlag van dat schip komt te staan.

De tweede overeenkomst bepaalt dat burgerlijke rechtsvorderingen wegens aanvaring, alleen aanhangig kunnen gemaakt worden, naar keuze van de eiser, hetzij bij de rechtbank van de verblijfplaats of van de exploitatiezetel van de verweerder, hetzij bij die van de plaats waar beslag werd gelgd op het voor de rechtbank gedaagde schip of op een ander schip van de verweerder, of nog bij die van de plaats waar de verweerder een borg zou gesteld hebben om het beslag te ontgaan, hetzij bij de rechtbank van de plaats van de aanvaring indien ze in een haven, op een rede of in binnenwateren heeft plaats gehad.

In de andere bepalingen van deze overeenkomst wordt deze grondregel nauwkeurig omschreven en aangevuld in de mate waarin eenmaking door de Hoge Partijen mogelijk werd geoordeeld; en zoals de overeenkomst er thans uitziet, brengt zij werkelijk klaar in de vraagstukken betreffende de bevoegdheid der rechtbanken ten opzichte van de vorderingen en rechtsplegingen die naar aanleiding van een aanvaring worden ingesteld.

Met dezelfde bedoeling heeft het Internationale Zeevaartcomité getracht eenvormigheid te brengen in de voorschriften die in de verschillende landen voor het leggen van conservatoir beslag op schepen van kracht zijn; dit streven lijkt ten zeerste gerechtvaardigd, wanneer men na-gaat dat iedere aanvaring over het algemeen tot eerste gevolg heeft dat er onmiddellijk en in versneld tempo een rechtsvordering ingesteld wordt tot het leggen van conservatoir beslag op het schip dat voor verantwoordelijk gehouden wordt.

Ook in dit verband moesten zeer verschillende rechtsstelsels en tegengestelde belangen verzoend worden; die van de reders, die van de eigenaars van scheepsloadingen, welke met het in beslag genomen schip geïmmobiliseerd worden, en ten slotte die van de verzekeraars welke de belangen van dezen en genen dekken.

De overeenkomst is er in geslaagd uitstekend werk te verrichten voor allen, door enkele beginselen vast te leggen : inzonderheid door een beperkende opgave te doen van de schuldvorderingen die zij « maritiem » noemt, waarvoor conservatoir beslag op het schip kan worden gelegd; door te bepalen dat conservatoir beslag gelegd kan worden op ieder schip dat aan de schuldenaar toebehoort, behalve in enkele nauwkeurig omschreven gevallen waar alleen het betrokken schip door het beslag kan getroffen worden; door voor te schrijven dat generlei beslag kan gelegd worden zonder gerechterlijke machtiging, dat het beslag moet opgeheven worden wanneer er voldoende waarborgen aangebracht worden, in welk geval er overigens, uit hoofde van dezelfde schuldvordering, bij een rechtsmacht van een andere bij de overeenkomst aangesloten Staat geen enkel ander beslag zou kunnen verkregen worden; ook door te bepalen welke rechtbanken bevoegd zijn om uitspraak te doen over een eis tot het leggen van conservatoir beslag.

Deze drie verdragen leveren onbetwistbaar een nieuwe en belangrijke bijdrage tot het moeilijke maar zeer nuttige werk van de internationale eenmaking van het zeerecht.

Leur application soulagerait le commerce maritime de nombreuses et vaines entraves; elles rencontrent ainsi un souci très actuel.

La Belgique se doit d'y accorder son adhésion; elle forme le vœu qu'elles recueillent celle de la généralité des pays participant aux transports par mer.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

De toepassing er van zou de handel ter zee van vele en nutteloze belemmeringen bevrijden; deze verdragen komen aldus aan een zeer actuele bekommernis tegemoet.

België is aan zichzelf verschuldigd zijn toetreding hiertoe te verlenen en drukt de wens uit dat alle landen die vervoer ter zee verrichten, hetzelfde besluit zouden nemen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P.-H. SPAAK.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

A. LILAR.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

Le Ministre du Commerce Extérieur,

De Minister van Buitenlandse Handel,

V. LAROCK.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 11 mai 1954, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation des actes internationaux suivants :

a) convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952;

b) convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952;

c) convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952 ».

a donné le 19 mai 1954 l'avis suivant :

Le projet soumis à l'avis du Conseil d'Etat a pour objet l'approbation de trois conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière maritime.

La Belgique est déjà liée par plusieurs conventions de droit maritime, notamment les conventions du 23 septembre 1910, du 25 août 1924 et du 10 avril 1926.

Indépendamment des lois des 14 septembre 1911 et 20 novembre 1928 qui ont approuvé ces conventions, les stipulations de celles-ci ont été introduites dans la législation belge, à titre de dispositions internes, par les lois des 12 août 1911 et 28 novembre 1928, de telle sorte que les stipulations conventionnelles et les dispositions légales belges sur les matières traitées par ces conventions sont identiques.

Ce système présente l'avantage d'assurer une unité absolue entre les règles du droit international privé belge et la législation proprement nationale sur les matières ainsi traitées.

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a lieu de procéder de même à l'occasion des conventions qui font l'objet du présent projet.

Dans l'article 7 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, et dans l'article 7 de la convention pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, il est fait allusion à la convention de Mannheim du 17 octobre 1868.

Le Conseil d'Etat signale, à cette occasion, que la Cour de cassation, dans un arrêt récent a refusé de reconnaître force obligatoire à la convention de Mannheim à l'égard des citoyens belges, pour le motif que, bien qu'elle ait été implicitement approuvée par la loi du 15 septembre 1919 approuvant le Traité de Versailles qui s'y réfère, cette convention n'a pas été régulièrement publiée en Belgique (Cass. 11 décembre 1953 — arrêt non encore reproduit à la *Pasicrisie*).

Le Conseil d'Etat estime que cette convention devrait être publiée par le Gouvernement.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président du Conseil d'Etat, président;

M. Somerhausen et G. Van Bunnan, conseillers d'Etat;

P. Coart-Fresart et P. Anslaux, assesseurs de la section de législation;

G. Piquet, greffier adjoint, greffier.

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

Le Greffier,

Le Président,

(s.) G. PIQUET.

(s.) J. SUETENS.

Pour deuxième expédition délivrée à M. le Ministre des Affaires étrangères.

Le 26 mai 1954.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 11^e Mei 1954 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de volgende internationale akten :

a) internationaal verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, ondertekend op 10 Mei 1952, te Brussel;

b) internationaal verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen, ondertekend op 10 Mei 1952, te Brussel;

c) internationaal verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen ondertekend op 10 Mei 1952, te Brussel ».

heeft de 19^e Mei 1954 het volgende advies gegeven :

Het ontwerp, dat aan de Raad van State voor advies wordt voorgelegd, strekt tot de goedkeuring van drie internationale overeenkomsten tot het brengen van eenheid in sommige regelen inzake zeevaart.

België is reeds door verschillende overeenkomsten inzake zeevaartrecht gebonden, met name door de overeenkomsten van 23 September 1910, van 25 Augustus 1924 en van 10 April 1926.

Onafhankelijk van de wetten van 14 September 1911 en 20 November 1928, die deze overeenkomsten hebben goedgekeurd, zijn de bepalingen er van door de wetten van 12 Augustus 1911 en 28 November 1928 als interne bepalingen in de Belgische wetgeving ingevoerd, zodat de bepalingen van de overeenkomsten samenvallen met de Belgische wetsbepalingen betreffende de in deze overeenkomsten behandelde stof.

Het voordeel van zodanig stelsel ligt hierin dat tussen de regelen van het Belgisch internationaal privaatrecht en de eigenlijke nationale wetgeving met betrekking tot de behandelde zaken volledige eenheid bestaat.

De Raad van State adviseert, voor de overeenkomsten waarop het onderhavige ontwerp betrekking heeft een zelfde methode te volgen.

In artikel 7 van het verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring en in artikel 7 van het verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, wordt gesproken van het verdrag van Mannheim van 17 October 1868.

In dit verband merkt de Raad van State op, dat het Hof van verbreking in een recent arrest aan het verdrag van Mannheim ten aanzien van Belgische onderdanen bindende kracht heeft ontzegd omdat dit verdrag, ofschoon impliciet goedgekeurd bij de wet van 15 September 1919 tot bekrachtiging van het verdrag van Versailles dat er naar verwijst, in België niet regelmatig is bekendgemaakt (Verbr. 11 December 1953 — arrest dat nog niet in de *Pasicrisie* werd opgenomen).

De Raad van State is van oordeel, dat de Regering dit verdrag dient bekend te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens, eerste-voorzitter van de Raad van State, voorzitter;

M. Somerhausen en G. Van Bunnan, raadsheren van State;

P. Coart-Fresart en P. Anslaux, bijzitters van de afdeling wetgeving;

G. Piquet, adjunct-griffier, griffier.

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

De Griffier,

De Voorzitter,

(get.) G. PIQUET.

(get.) J. SUETENS.

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Buitenlandse Zaken.

De 26^e Mei 1954.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre du Commerce extérieur et de Notre Ministre du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article unique.

Les actes internationaux suivants :

a) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage;

b) Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation;

c) Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer,

signées à Bruxelles, le 10 mai 1952, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 28 février 1955.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Enig Artikel.

De volgende internationale akten :

a) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring;

b) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaart-voorvallen;

c) Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen in zake conservatoir beslag op zeeschepen;

ondertekend op 10 Mei 1952, te Brussel, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 28 Februari 1955.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P.-H. SPAAK.

*Le Ministre de la Justice,**De Minister van Justitie,*

A. LILAR.

*Le Ministre des Communications,**De Minister van Verkeerswezen,*

E. ANSEELE.

*Le Ministre du Commerce extérieur,**De Minister van Buitenlandse Handel,*

V. LAROCK.

CONVENTION INTERNATIONALE

pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952.

Les Hautes Parties Contractantes, Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes sur la compétence civile en matière d'abordage, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit :

Article 1.

1) L'action du chef d'un abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure pourra être intentée uniquement :

- a) soit devant le tribunal de la résidence habituelle du défendeur ou d'un des sièges de son exploitation;
- b) soit devant le tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire défendeur ou sur un autre navire appartenant au même défendeur dans le cas où cette saisie est autorisée, ou du lieu où la saisie aurait pu être pratiquée et où le défendeur a donné une caution ou une autre garantie;
- c) soit devant le tribunal du lieu de l'abordage, lorsque cet abordage est survenu dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

2) Il appartiendra au demandeur de décider devant lequel des tribunaux indiqués au paragraphe précédent l'action sera portée.

3) Le demandeur ne pourra pas intenter au même défendeur une nouvelle action basée sur les mêmes faits devant une autre juridiction sans se désister de l'action déjà introduite.

Article 2.

Les dispositions de l'article 1 ne portent aucune atteinte au droit des Parties de porter une action à raison de l'abordage devant telle juridiction qu'elles auront choisie d'un commun accord ou bien de la soumettre à l'arbitrage.

Article 3.

1) Les demandes reconventionnelles nées du même abordage pourront être portées devant le tribunal compétent pour connaître de l'action principale aux termes de l'article premier.

2) Dans le cas où il existe plusieurs demandeurs, chacun pourra porter son action devant le tribunal antérieurement saisi d'une action née du même abordage contre la même partie.

3) Au cas d'abordage où plusieurs navires sont impliqués, rien dans les dispositions de la présente Convention ne s'oppose à ce que le tribunal saisi par l'application des règles de l'article 1 se déclare compétent suivant les règles de compétence de sa loi nationale pour juger toutes les actions intentées à raison du même événement.

Article 4.

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

Article 5.

Rien de ce qui est prescrit dans la présente convention ne modifie les règles de droit qui sont en vigueur dans les États Contractants, en ce qui concerne les abordages intéressant des navires de guerre ou des navires appartenant à l'État ou au service de l'État.

Article 6.

La présente Convention sera sans effet en ce qui concerne les actions nées du contrat de transport ou de tout autre contrat.

(Vertaling)

INTERNATIONAAL VERDRAG

tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring, ondertekend op 10 Mei 1952, te Brussel.

De Hoge Verdragsluitende Partijen, Het nut erkennende om in gemeen overleg enige eenvormige regelen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaring vast te stellen, hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

1) De rechtsvordering uit een aanvaring tussen zeeschepen of tussen zee- en binnenschepen kan alleen worden ingesteld :

- a) hetzij voor den rechter van de woonplaats van den verweerder of van een der zetels van zijn bedrijf;
- b) hetzij voor den rechter van de plaats, waar beslag is gelegd op het schip, welks schuld wordt beweerd, of op een ander aan denzelfden verweerder toebehorend schip ingeval dat beslag geoorloofd is, of van de plaats, waar beslag had kunnen worden gelegd en waar de verweerder borgtocht of een andere zekerheid heeft gesteld;
- c) hetzij voor den rechter van de plaats der aanvaring, wanneer deze heeft plaats gehad in een haven of op een rede of binnenwater.

2) De eiser beslist, voor welken van de in de vorige paragraaf aangeduide rechters de vordering wordt aangebracht.

3) De eiser mag een nieuwe, op dezelfde feiten gegronde vordering niet voor een anderen rechter tegen denzelfden verweerder instellen zonder afstand van de reeds begonnen instantie.

Artikel 2.

De bepalingen van artikel 1 doen geen afbreuk aan het recht van partijen om een vordering ter zake van de aanvaring in te stellen voor een in gemeen overleg gekozen rechter of om haar aan scheidsmannen te onderwerpen.

Artikel 3.

1) De reconventionele eisen uit hoofde van dezelfde aanvaring kunnen worden gebracht voor den rechter, bevoegd krachtens artikel 1 tot kennisneming van de vordering in conventie.

2) Ingeval er verschillende eisers zijn, kan ieder van hen zijn vordering brengen voor den rechter, voor wien reeds eerder een vordering uit dezelfde aanvaring tegen dezelfde partij aanhangig is gemaakt.

3) Ingeval van een aanvaring, waarbij meer dan twee schepen betrokken zijn, verzet geen enkele bepaling van dit Verdrag er zich tegen, dat de rechter, voor wien de vordering krachtens artikel 1 aanhangig is gemaakt, zich volgens de bevoegdheidsregels van zijn landswet bevoegd verklaart om uitspraak te doen op al de uit hoofde van hetzelfde ongeval ingestelde vorderingen.

Artikel 4.

Dit verdrag is mede van toepassing op de vorderingen tot vergoeding van schaden, die hetzij door het uitvoeren of nalaten van een manœuvre, hetzij door niet-naleving der reglementen, een schip heeft toegebracht, zowel aan een ander schip als aan de zich aan boord daarvan bevindende zaken of personen, zelfs dan als er geen aanvaring had plaats gevonden.

Artikel 5.

Niets van wat bij dit Verdrag is voorgeschreven wijzigt de rechtsregelen, die in de verdragsluitende Staten van kracht zijn inzake aanvaringen, waarbij oorlogsschepen of aan den Staat toebehorende of ten dienste van den Staat staande schepen betrokken zijn.

Artikel 6.

Dit Verdrag heeft geen betrekking op de vorderingen, ontstaan uit vervoers- of andere overeenkomsten.

Article 7.

La présente Convention ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

Article 8.

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les navires en cause seront ressortissants aux Etats des Hautes Parties Contractantes.

Il est entendu toutefois :

2) que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats Contractants à la condition de réciprocité;

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

Article 9.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Article 10.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

Article 11.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 12.

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

b) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 13.

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

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'article 12, a).

Article 14.

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

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

Article 15.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an

Artikel 7.

Dit Verdrag vindt geen toepassing op de gevallen uit de bepalingen van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868.

Artikel 8.

De bepalingen van dit Verdrag zullen worden toegepast ten aanzien van alle belanghebbenden, wanneer alle betrokken schepen behoren tot Staten der Hoge Verdragsluitende Partijen.

Alles niettemin met dien verstande dat :

1) ten aanzien van belanghebbenden, die onderdanen zijn van een niet-verdragsluitenden Staat, de toepassing van gezegde bepalingen door iederen verdragsluitenden Staat afhankelijk kan worden gemaakt van de voorwaarde van wederkerigheid;

2) wanneer alle belanghebbenden onderdanen zijn van den Staat, waartoe de betrokken rechter behoort, de landswet en niet het verdrag toepasselijk is.

Artikel 9.

De Hoge Verdragsluitende Partijen verplichten zich alle geschillen tussen Staten, die uit de interpretatie of de toepassing van dit Verdrag kunnen ontstaan, aan arbitrage te onderwerpen, zulks evenwel onverminderd de verplichtingen van die Hoge Verdragsluitende Partijen, welke overeengekomen zijn hun geschillen aan het Internationaal Gerechtshof te onderwerpen.

Artikel 10.

Dit Verdrag staat ter ondertekening open voor de Staten vertegenwoordigd op de negende Diplomatieke Zeerechtconferentie. Het proces-verbaal van ondertekening zal worden opgemaakt door het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Artikel 11.

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen worden neergelegd bij het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat van de nederlegging mededeling doet aan elk der ondertekenende en toegetreden Staten.

Artikel 12.

a) Dit Verdrag treedt in werking tussen de twee Staten, die het Verdrag het eerst hebben bekrachtigd, zes maanden na de datum van de nederlegging van de tweede akte van bekrachtiging.

b) Voor elke ondertekenende Staat, die het Verdrag bekrachtigt na de nederlegging van de tweede akte van bekrachtiging, treedt het Verdrag in werking zes maanden na de datum van de nederlegging van de akte van bekrachtiging van deze Staat.

Artikel 13.

Iedere Staat, die niet vertegenwoordigd is geweest op de negende Diplomatieke Zeerechtconferentie, kan tot dit Verdrag toetreden.

Van de toetredingen wordt kennis gegeven aan het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat daarvan langs diplomatieke weg mededeling doet aan ieder der ondertekenende en toegetreden Staten.

Voor de toetredende Staat treedt het Verdrag in werking zes maanden na de datum van ontvangst van die kennisgeving, doch niet vóór de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag zoals deze is vastgesteld bij artikel 12, a).

Artikel 14.

Elke Hoge Verdragsluitende Partij kan na het verstrijken van een termijn van drie jaar, nadat het Verdrag ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij in werking is getreden, verzoeken dat een Conferentie wordt belegd om te beslissen over al de voorstellen tot herziening van het Verdrag.

Elke Hoge Verdragsluitende Partij, die van dit recht gebruik zou willen maken, geeft daarvan kennis aan de Belgische Regering, die zich ermee belast de Conferentie binnen zes maanden na ontvangst ter kennisgeving bijeen te roepen.

Artikel 15.

Elk der Hoge Verdragsluitende Partijen heeft het recht dit Verdrag te allen tijde, nadat het ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij in werking is getreden, op te zeggen. Die opzegging zal evenwel

après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge qui en avisera les autres Parties Contractantes par la voie diplomatique.

Article 16.

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

b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe a) de cet article, pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au Territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article XV.

c) Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, le 10 mai 1952.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

Dr. Anton PFEIFFER,
Dr. Guenther JOEL.

Pour l'Autriche :

Pour la Belgique :

LILAR,
J. A. DENOEL,
H. DE VOS,
SOHR,
Ant. FRANCK.

Pour le Brésil :

A. C. R. GABAGLIA
(ad referendum).

Pour le Canada :

Pour la Colombie :

Pour Cuba :

Pour le Danemark :

N. V. BOEG.

Pour l'Egypte :

Pour l'Espagne :

(ad referendum)

Marquis de MERRY del VAL,
Pelegrin BENITO,
Rafael de la GUARDIA,
M. GUBERN PUIG.

Pour les Etats-Unis d'Amérique :

Pour la Finlande :

Pour la France :

Phillippe MONOD.

Pour la Grèce :

D. CAPSALIS,
G. MARIDAKIS.

Pour l'Indonésie :

Pour l'Italie :

Torquato C. GIANNINI.

Pour le Japon :

slechts van kracht worden een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving van de opzegging aan de Belgische Regering, welke laatste hiervan langs diplomatieke weg mededeling doet aan de andere Verdragsluitende Partijen.

Artikel 16.

a) Elke Hoge Verdragsluitende Partij kan, op het tijdstip van bekrachtiging, van toetreding, of op elk later tijdstip de Belgische Regering schriftelijk ervan in kennis stellen, dat dit Verdrag eveneens zal gelden voor de gebieden of sommige der gebieden, voor welke internationale betrekkingen zij verantwoordelijk is. Het Verdrag is op genoemde gebieden van toepassing zes maanden na de datum van ontvangst van die kennisgeving door het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken, maar niet vóór de datum, waarop dit Verdrag ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij in werking treedt.

b) Elke Hoge Verdragsluitende Partij, die een kennisgeving heeft gedaan op grond van paragraaf a) van dit artikel, kan het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken te allen tijde mededelen dat het Verdrag niet meer voor het betrokken gebied geldt. Die opzegging zal van kracht worden na het verstrijken van de termijn van een jaar, vastgesteld in artikel 15.

c) Aan al de ondertekenende en toegetreden Staten wordt door het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken langs diplomatieke weg mededeling gedaan van elke kennisgeving, die het Ministerie op grond van dit artikel ontvangt.

Gedaan te Brussel, in een enkel exemplaar, in de Franse en de Engelse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek, op 10 Mei 1952.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :

Dr. Anton PFEIFFER,
Dr. Guenther JOEL.

Voor Oostenrijk :

Voor België :

LILAR,
J. A. DENOEL,
H. DE VOS,
SOHR,
Ant. FRANCK.

Voor Brazilië :

A. C. R. GABAGLIA
(ad referendum).

Voor Canada :

Voor Columbia :

Voor Cuba :

Voor Denemarken :

N. V. BOEG.

Voor Egypte :

Voor Spanje :

(ad referendum)

Marquis de MERRY del VAL,
Pelegrin BENITO,
Rafael de la GUARDIA,
M. GUBERN PUIG.

Voor de Verenigde Staten van Amerika :

Voor Finland :

Voor Frankrijk :

Phillippe MONOD.

Voor Griekenland :

D. CAPSALIS,
G. MARIDAKIS.

Voor Indonesië :

Voor Italië :

Torquato C. GIANNINI.

Voor Japan :

Pour le Liban :

Pour Monaco :

M. LOZE.

Pour le Nicaragua :

J. RIVAS.

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour le Portugal :

Pour le Royaume-Uni :

G. St. Cl. PILCHER,
C. P. SCOTT-MALDEN,
A. H. KENT.

Pour le Saint-Siège :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

Pour la Thaïlande :

Pour la Turquie :

Pour l'Uruguay :

Pour le Vénézuëla :

Pour la Yougoslavie :

Sous réserve de ratification ultérieure :

P. NIKOLIC.

Voor Libanon :

Voor Monaco :

M. LOZE.

Voor Nicaragua :

J. RIVAS.

Voor Noorwegen :

Voor Nederland :

Voor Peru :

Voor Portugal :

Voor het Verenigd Koninkrijk :

G. St. Cl. PILCHER,
C. P. SCOTT-MALDEN,
A. H. KENT.

Voor de Heilige Stoel :

Voor Zweden :

Voor Zwitserland :

Voor Thailand :

Voor Turkije :

Voor Uruguay :

Voor Venezuela :

Voor Yougoslavië :

Onder voorbehoud van latere bekrachtiging

P. NIKOLIC.

CONVENTION INTERNATIONALE

pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952.

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit :

Article 1.

Au cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation.

Article 2.

Dans le cas prévu à l'article précédent, aucune saisie ou retenue du navire ne pourra être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles dont le navire portait le pavillon.

Article 3.

Aucune disposition de la présente convention ne s'oppose à ce qu'un Etat au cas d'abordage ou autre événement de navigation reconnaisse à ses propres autorités, le droit de prendre toutes mesures relatives aux certificats de compétence et licences qu'il a accordés, ou de poursuivre ses nationaux à raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre Etat.

Article 4.

La présente convention ne s'applique pas aux abordages ou autres événements de navigation survenus dans les ports et rades ainsi que dans les eaux intérieures.

En outre, les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la convention, se réserver le droit de poursuivre les infractions commises dans leurs propres eaux territoriales.

Article 5.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Article 6.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires Etrangères de Belgique.

Article 7.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 8.

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

b) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le

(Vertaling)

INTERNATIONAAL VERDRAG

tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartvoorvallen, ondertekend op 10 Mei 1952, te Brussel.

De Hoge Verdragsluitende Partijen.

Het nut erkennende om in gemeen overleg enige eenvormige regelen betreffende de bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaring en andere scheepvaartongevallen vast te stellen, hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

In geval van aanvaring of van enig ander scheepvaartongeval, waarbij een zeeschip betrokken is en waarvoor de kapitein of enig ander persoon in dienst van het schip straf- of tuchtrechtelijk aansprakelijk kan worden gesteld, kan een vervolging alleen worden ingesteld voor de rechterlijke of administratieve autoriteiten van den Staat, waarvan het schip op het ogenblik van de aanvaring of van het scheepvaartongeval de vlag voerde.

Artikel 2.

In het geval uit het voorgaande artikel mag geen beslag op of aanhouding van het schip worden bevolen, zelfs niet als onderzoeksmaatregel, door andere autoriteiten dan die wier vlag het schip voerde.

Artikel 3.

Geen enkele bepaling van dit verdrag verzet er zich tegen, dat een Staat in geval van aanvaring of een ander scheepvaartongeval zijn eigen autoriteiten het recht toekent om maatregelen te treffen omtrent de diploma's en bevoegdheidsbewijzen, die hij uitgereikt heeft, of om zijn onderdanen te vervolgen wegens strafbare feiten, begaan terwijl zij aan boord waren van een schip, dat de vlag van een anderen Staat voerde.

Artikel 4.

Dit verdrag is niet toepasselijk op aanvaringen of andere scheepvaartongevallen in havens, op reden en op binnenwateren.

Bovendien kunnen de Hoge Verdragsluitende Partijen zich bij de ondertekening of de bekrachtiging van of de toetreding tot het Verdrag het recht voorbehouden om de in hun eigen territoriale wateren begane strafbare feiten te vervolgen.

Artikel 5.

De Hoge Verdragsluitende Partijen verplichten zich alle geschillen tussen Staten, die uit de interpretatie of de toepassing van dit Verdrag kunnen ontstaan, aan arbitrage te onderwerpen, zulks evenwel onverminderd de verplichtingen van die Hoge Verdragsluitende Partijen, welke overeengekomen zijn hun geschillen aan het Internationaal Gerechtshof te onderwerpen.

Artikel 6.

Dit Verdrag staat ter ondertekening open voor de Staten vertegenwoordigd op de negende Diplomatieke Zeerechtconferentie. Het proces-verbaal van ondertekening zal worden opgemaakt door het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Artikel 7.

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen worden neergelegd bij het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat van de nederlegging mededeling doet aan elk der ondertekenende en toetredende Staten.

Artikel 8.

a) Dit Verdrag treedt in werking tussen de twee Staten, die het Verdrag het eerst hebben bekrachtigd, zes maanden na de datum van de nederlegging van de tweede akte van bekrachtiging.

b) Voor elke ondertekenende Staat, die het Verdrag bekrachtigt na

deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 9.

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

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'article 8 a).

Article 10.

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

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

Article 11.

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

Article 12.

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

b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe a) de cet article, pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 9.

c) Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 10 mai 1952, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

Dr. Anton PFEIFFER,
Dr. Guenther JOEL.

Pour l'Autriche :

Pour la Belgique :

LILAR,
J. A. DENOEL,
H. DE VOS,
SOHR,
Ant. FRANCK.

Pour le Brésil :

A. C. R. GABAGLIA
(ad referendum).

Pour le Canada :

de nederlegging van de tweede akte van bekrachtiging, treedt het Verdrag in werking zes maanden na de datum van de nederlegging van de akte van bekrachtiging van deze Staat.

Artikel 9.

Iedere Staat, die niet vertegenwoordigd is geweest op de negende Diplomatieke Zeerechtconferentie, kan tot dit Verdrag toetreden.

Van de toetredingen wordt kennis gegeven aan het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat daarvan langs diplomatieke weg mededeling doet aan ieder der ondertekenende en toetredende Staten.

Voor de toetredende Staat treedt het Verdrag in werking zes maanden na de datum van ontvangst van die kennisgeving, doch niet vóór de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag zoals deze is vastgesteld bij artikel 12 a).

Artikel 10.

Elke Hoge Verdragsluitende Partij kan na het verstrijken van een termijn van drie jaar, nadat het Verdrag ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij in werking is getreden, verzoeken dat een Conferentie wordt belegd om te beslissen over al de voorstellen tot herziening van het Verdrag.

Elke Hoge Verdragsluitende Partij, die van dit recht gebruik zou willen maken, geeft daarvan kennis aan de Belgische Regering, die zich ermede belast de Conferentie binnen zes maanden na ontvangst der kennisgeving bijeen te roepen.

Artikel 11.

Elk der Hoge Verdragsluitende Partijen heeft het recht dit Verdrag te allen tijde, nadat het ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij in werking is getreden, op te zeggen. Die opzegging zal evenwel slechts van kracht worden een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving van de opzegging aan de Belgische Regering, welke laatste hiervan langs diplomatieke weg mededeling doet aan de andere Verdragsluitende Partijen.

Artikel 12.

a) Elke Hoge Verdragsluitende Partij kan, op het tijdstip van bekrachtiging, van toetreding, of op elk later tijdstip de Belgische Regering schriftelijk ervan in kennis stellen, dat dit Verdrag eveneens zal gelden voor de gebieden of sommige der gebieden, voor welke internationale betrekkingen zij verantwoordelijk is. Het Verdrag is op genoemde gebieden van toepassing zes maanden na de datum van ontvangst van die kennisgeving door het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken, maar niet vóór de datum, waarop dit Verdrag ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij in werking treedt.

b) Elke Hoge Verdragsluitende Partij, die een kennisgeving heeft gedaan op grond van paragraaf a) van dit artikel, kan het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken te allen tijde mededelen dat het Verdrag niet meer voor het betrokken gebied geldt. Die opzegging zal van kracht worden na het verstrijken van de termijn van een jaar, vastgesteld in artikel 9.

c) Aan al de ondertekenende en toegetreden Staten wordt door het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken langs diplomatieke weg mededeling gedaan van elke kennisgeving, die het Ministerie op grond van dit artikel ontvangt.

Gedaan te Brussel, in een enkel exemplaar, in de Franse en de Engelse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek, op 10 Mei 1952.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :

Dr. Anton PFEIFFER,
Dr. Guenther JOEL.

Voor Oostenrijk :

Voor België :

LILAR,
J. A. DENOEL,
H. DE VOS,
SOHR,
Ant. FRANCK.

Voor Brazilië :

A. C. R. GABAGLIA
(ad referendum).

Voor Canada :

Pour la Colombie :

Pour Cuba :

Pour le Danemark :

N. V. BOEG.

Pour l'Égypte :

Pour l'Espagne :

(ad referendum)

Marquis de MERRY del VAL,
Pelegrin BENITO,
Rafael de la GUARDIA,
M. GUBERN PUIG.

Pour les États-Unis d'Amérique :

Pour la Finlande :

Pour la France :

Philippe MONOD.

Pour la Grèce :

D. CAPSALIS,
G. MARIDAKIS.

Pour l'Indonésie :

Pour l'Italie :

Torquato C. GIANNINI.

Pour le Japon :

Pour le Liban :

Pour Monaco :

M. LOZE.

Pour le Nicaragua :

J. RIVAS.

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour le Portugal :

Pour le Royaume-Uni :

G. St. Cl. PILCHER,
C. P. SCOTT-MALDEN,
A. H. KENT.

Pour le Saint-Siège :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

Pour la Thaïlande :

Pour la Turquie :

Pour l'Uruguay :

Pour le Venezuela :

Pour la Yougoslavie :

Sous réserve de ratification ultérieure
et acceptant la réserve prévue à l'article 4
de cette Convention.

P. NIKOLIC.

Voor Columbia :

Voor Cuba :

Voor Denemarken :

N. V. BOEG.

Voor Egypte :

Voor Spanje :

(ad referendum)

Marquis de MERRY del VAL,
Pelegrin BENITO,
Rafael de la GUARDIA,
M. GUBERN PUIG.

Voor de Verenigde Staten van Amerika :

Voor Finland :

Voor Frankrijk :

Philippe MONOD.

Voor Griekenland :

D. CAPSALIS,
G. MARIDAKIS.

Voor Indonesië :

Voor Italië :

Torquato C. GIANNINI.

Voor Japan :

Voor Libanon :

Voor Monaco :

M. LOZE.

Voor Nicaragua :

J. RIVAS.

Voor Noorwegen :

Voor Nederland :

Voor Peru :

Voor Portugal :

Voor het Verenigd Koninkrijk :

G. St. Cl. PILCHER,
C. P. SCOTT-MALDEN,
A. H. KENT.

Voor de Heilige Stoel :

Voor Zweden :

Voor Zwitserland :

Voor Thailand :

Voor Turkije :

Voor Uruguay :

Voor Venezuela :

Voor Yougoslavië :

Onder voorbehoud van latere bekrachtiging
en aanvaardende het voorbehoud dat voorzien is in artikel 4
van dit Verdrag.

P. NIKOLIC.

CONVENTION INTERNATIONALE

pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles, le 10 mai 1952.

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la saisie conservatoire de navires de mer, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit :

Article 1.

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous :

1) « Créance Maritime » signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes :

- a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
- b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
- c) assistance et sauvetage;
- d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
- e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
- f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
- g) avarie commune;
- h) prêt à la grosse;
- i) remorquage;
- j) pilotage;
- k) fournitures quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
- l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;
- m) salaires des Capitaine, Officiers ou hommes d'équipage;
- n) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;
- o) la propriété contestée d'un navire;
- p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;
- q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.

2) « Saisie » signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.

3) « Personne » comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les États, les Administrations et établissements publics.

4) « Demandeur » signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

Article 2.

Un navire battant pavillon d'un des États contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un État Contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les États, Autorités publiques ou Autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

Article 3.

1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4) et de l'article 10, tout Demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

(Vertaling)

INTERNATIONAAL VERDRAG

tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen inzake conservatoir beslag op zeeschepen, ondertekend op 10 Mei 1952, te Brussel.

De Hoge Verdragsluitende Partijen,

Het nut erkennende om in gemeen overleg enige eenvormige regelen betreffende het conservatoir beslag op zeeschepen vast te stellen, hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

In dit Verdrag hebben de hiernavolgende woorden de onderstaande betekenissen :

1) « Zeevordering » betekent inschuld of recht uit een der volgende oorzaken :

- a) schade door een schip veroorzaakt, hetzij door aanvaring, hetzij anderszins;
- b) verlies van mensenlevens of lichamelijk letsel, veroorzaakt door een schip of voortspruitend uit een scheepsbedrijf;
- c) hulp en berging;
- d) huur- of bevrachtingsovereenkomsten;
- e) overeenkomsten tot vervoer van goederen met een schip, waarvan blijkt uit een charterpartij, een cognossement of anderszins;
- f) verlies van of schade aan door een schip vervoerde zaken en reisgoederen;
- g) averij-grosse;
- h) bodemerij;
- i) sleepvaart;
- j) loodsdiensten;
- k) leverantie's, waar ook, van waren of materiaal aan een schip voor het beheer of het onderhoud ervan;
- l) aanbouw, herstellingen, uitrusting van een schip of dokkosten;
- m) lonen van kapitein, officieren of bemanning;
- n) voorschotten van den kapitein en die van afzenders, bevrachters of tussenpersonen, verstrekt ten behoeve van het schip of den eigenaar hiervan;
- o) geschillen over den scheepseigendom;
- p) geschillen omtrent den medeëigendom van een schip of het bezit of beheer ervan, of de rechten op de beheersinkomsten uit een schip in medeëigendom;
- q) scheepshypotheek en scheepsverband.

2) « Beslag » betekent de vastlegging van een schip na verlof van de bevoegde rechterlijke autoriteit ter bewaring van een zeevordering, maar het omvat niet de inbeslagname van een schip tot tenuitvoerlegging van een executorialen titel.

3) « Persoon » omvat elke natuurlijke en rechtspersoon, personen- en kapitaalsvennootschap, alsmede de Staten en de openbare lichamen en instellingen.

4) « Eiser » betekent een persoon, die te zijnen bate het bestaan van een zeevordering inroept.

Artikel 2.

Op een schip, dat de vlag van een der Verdragsluitende Staten voert, mag binnen het rechtsgebied van een Verdragsluitenden Staat slechts beslag worden gelegd voor een zeevordering, maar geen enkele bepaling van dit Verdrag mag worden beschouwd als een uitbreiding of een beperking van de rechten en bevoegdheden, welke den Staten, Overheden of Havenautoriteiten door hun landswet of reglementen zijn toegekend om binnen hun rechtsgebied een schip in beslag te nemen, aan te houden of anderszins te beletten zee te kiezen.

Artikel 3.

1) Onverminderd het bepaalde in paragraaf 4 en artikel 10 mag elke eiser beslag leggen hetzij op het schip, waarop de vordering betrekking heeft, hetzij op enig ander schip, toebehorend aan hem, die op het ogenblik van het ontstaan der zeevordering eigenaar was van het schip waarop de inschuld betrekking heeft, zelfs als het beslagene schip gereed is om zee te kiezen, doch geen enkel schip mag in beslag worden genomen voor een schuldvordering als bedoeld onder o), p) en q), van artikel 1 met uitzondering van het schip zelf waarop de vordering betrekking heeft.

2) Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

3) Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des États Contractants, pour la même créance et par le même Demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le Demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit État, à moins que le Demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

4) Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrètement répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le Demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affrètement, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 4.

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente de l'État Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Article 5.

Le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article premier ci-dessus, sous les lettres o) et p); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le Possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'Autorité Judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Article 6.

Toutes contestations relatives à la responsabilité du Demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'État Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'Article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'État Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 7.

1) Les Tribunaux de l'État dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès :

— soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'État dans lequel la saisie est pratiquée;
— soit dans les cas suivants, nommément définis :

- a) si le Demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'État où la saisie a été pratiquée;
- b) si la créance maritime est elle-même née dans l'État Contractant dont dépend le lieu de la saisie;
- c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;
- d) si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'Article 13 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910;
- e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;
- f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

2) Schepen worden geacht denzelfden eigenaar te hebben, als al de eigendomsaandelen aan dezelfde persoon of personen toebehoren.

3) Voor dezelfde schuldvordering en door denzelfden eiser mag binnen het rechtsgebied van een of meer der Verdragsluitende Staten niet meer dan eenmaal een schip in beslag worden genomen en borgtocht of zekerheid ervoor gevraagd worden, en indien een schip in een van deze rechtsgebieden in beslag wordt genomen en een borgtocht of een zekerheid is gesteld, hetzij om de opheffing van het beslag te bekomen, hetzij om het te voorkomen, moet elk later beslag door den eiser voor dezelfde zeevordering op dat schip of welk ander schip ook, dat aan denzelfden eigenaar toebehoort, worden opgeheven en het schip door den rechter of enige andere bevoegde rechtsmacht van dien Staat worden vrijgegeven, tenzij de eiser ten genoegen van den rechter of de andere bevoegde rechtsmacht bewijst, dat de borgtocht of de zekerheid algeheel werd vrijgegeven voor het latere beslag of er een andere geldige reden bestaat om dit te handhaven.

4) Wanneer, in geval van een gebruiksovereenkomst betreffende een schip met overgave van rederschap, alleen de gebruiker voor een zeeschuld, die op het schip betrekking heeft, instaat, mag de eiser, met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag, op dat of enig ander den gebruiker toebehorend schip beslag leggen, maar geen enkel ander den eigenaar toebehorend schip mag voor de zeevordering in beslag worden genomen.

Het vorige lid is evenzeer toepasselijk op alle gevallen, waarin een ander persoon dan de eigenaar voor een zeeschuld instaat.

Artikel 4.

Een schip kan slechts in beslag worden genomen met verlof van een rechter of van enige andere bevoegde rechtsmacht van den Verdragsluitenden Staat, waarin het beslag wordt gelegd.

Artikel 5.

De rechter of enige andere bevoegde rechtsmacht, binnen welks rechtsgebied op het schip beslag is gelegd, verleent opheffing van het beslag, wanneer een voldoende borgtocht of zekerheid is gesteld, behalve ingeval het beslag gelegd is voor de zeevordering, aangegeven in het bovenstaande eerste artikel onder de letters o en p; in dat geval kan de rechter het gebruik van het schip door den bezitter toelaten, wanneer deze laatste voldoende waarborgen gegeven heeft, of het beheer van dat schip tijdens den duur van het beslag regelen.

Bij gebrek aan overeenstemming tussen de partijen over de genoegzaamheid van den borgtocht of de zekerheid stelt de rechter of de bevoegde rechtsmacht den aard en het bedrag hiervan vast.

Het verzoek om opheffing van het beslag tegen een dergelijken waarborg mag niet aangemerkt worden als een erkenning van aansprakelijkheid, noch als een afstand van de wettelijke beperking van de aansprakelijkheid van den reder van het schip.

Artikel 6.

Alle geschillen omtrent de aansprakelijkheid van den eiser voor schade, veroorzaakt door het beslag op het schip, of voor kosten van borgtocht of zekerheid, gesteld ten einde het vrij te maken of het beslag ervan te voorkomen, worden beslist volgens de wet van den Verdragsluitenden Staat, binnen welks rechtsgebied het beslag gelegd of aangevraagd is.

De formaliteiten inzake het beslag op een schip, de verkrijging van het in artikel 4 bedoelde verlof en alle andere verwikkelingen, die naar aanleiding van een beslag zich kunnen opdoen, worden beheerst door de wet van den Verdragsluitenden Staat waarin het beslag gelegd of aangevraagd is.

Artikel 7.

1) De rechters van den Staat, waarin het beslag gelegd is zijn bevoegd om uitspraak te doen over de vordering tot aanvaarde verklaring :

— hetzij indien die rechters bevoegd zijn krachtens de landswet van den Staat, waarin het beslag is gelegd;
— hetzij in de volgende met name genoemde gevallen :

- a) indien de eiser zijn woonplaats of zijn hoofdzetel heeft in den Staat, waarin het beslag is gelegd;
- b) indien de zeevordering zelf ontstaan is in den Verdragsluitenden Staat, waarin het beslag is gelegd;
- c) indien de zeevordering ontstaan is tijdens een reis gedurende welke het beslag gelegd is;
- d) indien de schuldvordering het gevolg is van een aanvaring of van omstandigheden als bedoeld in artikel 13 van het Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende aanvaring, getekend te Brussel op 23 September 1910;
- e) indien de schuldvordering ontstaan is uit hulp of berging;
- f) indien de schuldvordering gewaarborgd is door een scheepshypotheek of een scheepsverband op het in beslag genomen schip.

2) Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie, devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le Demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.

3) Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

4) Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le Défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

5) Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

Article 8.

1) Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat Contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat Contractant.

2) Un navire battant pavillon d'un Etat non-contractant peut être saisi dans l'un des Etats Contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article 1^{er}, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

3) Toutefois, chaque Etat Contractant peut refuser toute ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non-Contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat Contractant.

4) Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats Contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.

5) Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.

Article 9.

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

La présente Convention ne confère aux Demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale sur les Privilèges et Hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.

Article 10.

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver

a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o) et p) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale;

b) le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article 1.

Article 11.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Article 12.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

2) Indien de rechter, binnen wiens rechtsgebied het schip in beslag is genomen, niet bevoegd is om over de hoofdvordering uitspraak te doen, moet de borgtocht of de zekerheid, die overeenkomstig artikel 5 dient te worden gesteld om de opheffing van het beslag te bekomen de uitvoerbaarheid waarborgen van alle veroordelingen, die later uitgesproken mochten worden door den rechter, bevoegd om in de hoofdzaak te beslissen, en de rechter of enige andere rechtsmacht ter plaatse van het beslag moet den termijn vaststellen, waarbinnen de eiser een vordering voor den bevoegden rechter moet instellen.

3) Indien de overeenkomsten tussen partijen hetzij een beding tot toekenning van bevoegdheid aan een anderen rechter, hetzij een arbitraal beding inhouden, kan de rechter een termijn bepalen, waarbinnen de beslaglegger zijn hoofdvordering moet instellen.

4) Indien in de gevallen, bedoeld in de twee vorige geledingen, de rechtsvordering niet binnen den aldus vastgestelden termijn wordt ingesteld, kan de verweerder de opheffing van het beslag of de teruggave van den gegeven waarborg vorderen.

5) Dit artikel vindt geen toepassing op de gevallen uit de bepalingen van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868.

Artikel 8.

1) De bepalingen van dit Verdrag zijn in elken verdragsluitenden Staat toepasselijk op elk schip, dat de vlag van een Verdragsluitenden Staat voert.

2) Een schip, dat de vlag van een niet-verdragsluitenden Staat voert, kan in een der verdragsluitende Staten in beslag worden genomen voor een der in artikel 1 opgesomde schuldvorderingen of voor elke andere schuldvordering, voor welke de wet van dien Staat beslag toelaat.

3) Niettemin kan elke verdragsluitende Staat de voordelen van dit Verdrag geheel of gedeeltelijk othouden aan elken niet-verdragsluitenden Staat en aan elken persoon, die niet ten dage van het beslag zijn woonplaats of hoofdzetel in een verdragsluitenden Staat heeft.

4) Geen enkele bepaling van dit Verdrag wijzigt of maakt inbreuk op de landswet der verdragsluitende Staten voor wat betreft het beslag op een schip in het rechtsgebied van den Staat, welks vlag het voert, door een persoon, die zijn woonplaats of hoofdzetel in dien Staat heeft.

5) Elke derde buiten den oorspronkelijken schuldeiser, die zich op een zeevordering beroept ingevolge een subrogatie, een cessie of anderszins, wordt, voor de toepassing van dit Verdrag geacht dezelfde woonplaats en denzelfden hoofdzetel te hebben als de oorspronkelijke schuldeiser.

Artikel 9.

Geen enkele bepaling van dit Verdrag mag worden beschouwd als scheppende een recht op een vordering, die buiten de bepalingen van dit Verdrag niet zou bestaan naar de wet, toe te passen door den rechter, voor wien het geschil aanhangig is gemaakt.

Dit Verdrag kent den eisers generlei recht van zaaksgevolg toe buiten dat, verleend door laatstgenoemde wet of het Verdrag op de voorrechten en hypothecken op zeeschepen, indien dit laatste toepasselijk is.

Artikel 10.

De Hoge Verdragsluitende Partijen kunnen zich bij de ondertekening of de bekrachtiging van of de toetreding tot het Verdrag voorbehouden.

a) het recht om de bepalingen van dit Verdrag niet toe te passen op het beslag op een schip voor een der zeevorderingen, bedoeld in artikel 1 onder o) en p), en hierop hun landswet toe te passen;

b) het recht om de eerste paragraaf van artikel 3 niet toe te passen op het binnen hun rechtsgebied voor de in artikel 1 onder q) bedoelde zeevorderingen gelegde beslag.

Artikel 11.

De Hoge Verdragsluitende Partijen verplichten zich alle geschillen tussen Staten, die uit de interpretatie of de toepassing van dit Verdrag kunnen ontstaan, aan arbitrage te onderwerpen, zulks evenwel onverminderd de verplichtingen van die Hoge Verdragsluitende Partijen, welke overeengekomen zijn hun geschillen aan het Internationaal Gerechtshof te onderwerpen.

Artikel 12.

Dit Verdrag staat ter ondertekening open voor de Staten vertegenwoordigd op de negende Diplomatieke Zeerechtconferentie. Het proces-verbaal van ondertekening zal worden opgemaakt door het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Article 13.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 14.

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

b) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 15.

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

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'Article 14, a).

Article 16.

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

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

Article 17.

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

Article 18.

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

b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe a) de cet article; pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au Territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 17.

c) Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Fait à Bruxelles, le 10 mai 1952, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la République Fédérale d'Allemagne :

(ad referendum)

Dr. Anton PFEIFFER,
Dr. Guenther JOEL.

Pour l'Autriche :

Pour la Belgique :

LILAR,
J. A. DENOEL,
H. DE VOS,
SOHR,
Ant. FRANCK.

Artikel 13.

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen worden neergelegd bij het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat van de nederlegging mededeling doet aan elk der ondertekenende en toetredende Staten.

Artikel 14.

a) Dit Verdrag treedt in werking tussen de twee Staten, die het Verdrag het eerst hebben bekrachtigd, zes maanden na de datum van de nederlegging van de tweede akte van bekrachtiging.

b) Voor elke ondertekenende Staat, die het Verdrag bekrachtigt na de nederlegging van de tweede akte van bekrachtiging, treedt het Verdrag in werking zes maanden na de datum van de nederlegging van de akte van bekrachtiging van deze Staat.

Artikel 15.

Iedere Staat, die niet vertegenwoordigd is geweest op de negende Diplomatieke Zeerechtconferentie, kan tot dit Verdrag toetreden.

Van de toetredingen wordt kennis gegeven aan het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat daarvan langs diplomatieke weg mededeling doet aan ieder der ondertekenende en toetredende Staten.

Voor de toetredende Staat treedt het Verdrag in werking zes maanden na de datum van ontvangst van die kennisgeving, doch niet vóór de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag zoals deze is vastgesteld bij artikel 14, a).

Artikel 16.

Elke Hoge Verdragsluitende Partij kan na het verstrijken van een termijn van drie jaar, nadat het Verdrag ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij in werking is getreden, verzoeken dat een Conferentie wordt belegd om te beslissen over al de voorstellen tot herziening van het Verdrag.

Elke Hoge Verdragsluitende Partij, die van dit recht gebruik zou willen maken, geeft daarvan kennis aan de Belgische Regering, die zich ermede belast de Conferentie binnen zes maanden na ontvangst der kennisgeving bijeen te roepen.

Artikel 17.

Elk der Hoge Verdragsluitende Partijen heeft het recht dit Verdrag te allen tijde, nadat het ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij in werking is getreden, op te zeggen. Die opzegging zal evenwel slechts van kracht worden een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving van de opzegging aan de Belgische Regering, welke laatste hiervan langs diplomatieke weg mededeling doet aan de andere Verdragsluitende Partijen.

Artikel 18.

a) Elke Hoge Verdragsluitende Partij kan, op het tijdstip van bekrachtiging, van toetreding, of op elk later tijdstip de Belgische Regering schriftelijk ervan in kennis stellen, dat dit Verdrag eveneens zal gelden voor de gebieden of sommige der gebieden, voor welke internationale betrekkingen zij verantwoordelijk is. Het Verdrag is op genoemde gebieden van toepassing zes maanden na de datum van ontvangst van die kennisgeving door het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken, maar niet vóór de datum, waarop dit Verdrag ten aanzien van die Hoge Verdragsluitende Partij in werking treedt.

b) Elke Hoge Verdragsluitende Partij, die een kennisgeving heeft gedaan op grond van paragraaf a) van dit artikel, kan het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken te allen tijde mededelen dat het Verdrag niet meer voor het betrokken gebied geldt. Die opzegging zal van kracht worden na het verstrijken van de termijn van een jaar, vastgesteld in artikel 17.

c) Aan al de ondertekenende en toetredende Staten wordt door het Belgisch Ministerie van Buitenlandse Zaken langs diplomatieke weg mededeling gedaan van elke kennisgeving, die het Ministerie op grond van dit artikel ontvangt.

Gedaan te Brussel, in een enkel exemplaar, in de Franse en de Engelse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek, op 10 Mei 1952.

Voor de Bondsrepubliek Duitsland :

(ad referendum)

Dr. Anton PFEIFFER,
Dr. Guenther JOEL.

Voor Oostenrijk :

Voor België :

LILAR,
J. A. DENOEL,
H. DE VOS,
SOHR,
Ant. FRANCK.

Pour le Brésil :
 A. C. R. GABAGLIA
 (ad referendum).

Pour le Canada :

Pour la Colombie :

Pour Cuba :

Pour le Danemark :

Pour l'Égypte :

Pour l'Espagne :
 (ad referendum)
 Marquis de MERRY del VAL,
 Pelegrin BENITO,
 M. GUBERN PUIG.

Pour les États-Unis d'Amérique :

Pour la Finlande :

Pour la France :
 Philippe MONOD.

Pour la Grèce :
 D. CAPSALIS,
 G. MARIDAKIS.

Pour l'Indonésie :

Pour l'Italie :
 Torquato C. GIANNINI.

Pour le Japon :

Pour le Liban :

Pour Monaco :
 M. LOZE.

Pour le Nicaragua :
 J. RIVAS.

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour le Portugal :

Pour le Royaume-Uni :
 G. St. Cl. PILCHER.

Pour le Saint-Siège :

Pour la Suède :

Pour la Suisse :

Pour la Thaïlande :

Pour la Turquie :

Pour l'Uruguay :

Pour le Venezuela :

Pour la Yougoslavie :

Sous réserve de ratification ultérieure :
 P. NIKOLIC.

Voor Brazilië :
 A. C. R. GABAGLIA
 (ad referendum).

Voor Canada :

Voor Columbia :

Voor Cuba :

Voor Denemarken :

Voor Egypte :

Voor Spanje :
 (ad referendum)
 Marquis de MERRY del VAL,
 Pelegrin BENITO,
 M. GUBERN PUIG.

Voor de Verenigde Staten van Amerika :

Voor Finland :

Voor Frankrijk :
 Philippe MONOD.

Voor Griekenland :
 D. CAPSALIS,
 G. MARIDAKIS.

Voor Indonesië :

Voor Italië :
 Torquato C. GIANNINI.

Voor Japan :

Voor Libanon :

Voor Monaco :
 M. LOZE.

Voor Nicaragua :
 J. RIVAS.

Voor Noorwegen :

Voor Nederland :

Voor Peru :

Voor Portugal :

Voor het Verenigd Koninkrijk :
 G. St. Cl. PILCHER.

Voor de Heilige Stoel :

Voor Zweden :

Voor Zwitserland :

Voor Thailand :

Voor Turkije :

Voor Uruguay :

Voor Venezuela :

Voor Yougoslavië :

Onder voorbehoud van latere bekrachtiging.
 P. NIKOLIC.