

Cette adhésion produira ses effets à partir du 1^{er} avril 1913. Elle est donnée sous les mêmes réserves que l'adhésion concernant la partie européenne du royaume des Pays-Bas (voir *Moniteur belge* des 18-19 novembre 1912). Les réserves dont il s'agit, formulées en conformité de l'article 25, 3^e alinéa, de la Convention précitée, se rapportent aux articles 8, 9 et 11, 2^e alinéa, de la dite Convention.

En outre, le gouvernement des Pays-Bas a fait savoir, conformément à l'article 30, alinéa 4^{er}, de la Convention du 13 novembre 1908, que la nouvelle ordonnance sur le droit d'auteur en vigueur dans la colonie de Curaçao a établi la durée de protection de cinquante ans prévue par l'article 7, alinéa 1^{er}, de la Convention.

Certifié par le Secrétaire général
du ministère des affaires étrangères,
B^{re} VAN DER ELST.

82. — 26 février 1913. — Loi du 14 septembre 1911 portant approbation des Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que du Protocole de signature annexé aux dites Conventions (1). (Monit. du 26 février 1913.)

Albert, etc. Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Les Conventions internationales pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, ainsi que le Protocole de signature annexé aux dites Conventions, sortiront leurs pleins et entiers effets.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre des affaires étrangères (M. J. DAVIGNON) et le ministre de la justice (M. H. CARTON DE WIART).

(1) *Session de 1910-1911.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte des Conventions. Séance du 17 mars 1911, p. 501 à 512. — Rapport. Séance du 30 juin 1911, p. 715 à 721.

Annales parlementaires. — Dépôt du projet de loi. Séance du 17 mars 1911, p. 951. — Dépôt du rapport. Séance du 30 juin 1911, p. 1600. Discussion et adoption. Séance du 19 juillet 1911, p. 2049 et 2050.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 1^{er} août 1911, p. 55 et 56.

Annales parlementaires. — Dépôt du rapport. Séance du 1^{er} août 1911, p. 457. Discussion et adoption. Séance du 2 août 1911, p. 516 et 524. (Note du *Moniteur*.)

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

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand; le Président de la République Argentine; Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi Apostolique de Hongrie : pour l'Autriche et pour la Hongrie; Sa Majesté le Roi des Belges; le Président des États-Unis du Brésil; le Président de la République du Chili; le Président de la République de Cuba; Sa Majesté le Roi de Danemark; Sa Majesté le Roi d'Espagne; le Président des États-Unis d'Amérique; le Président de la République Française; Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des mers, Empereur des Indes; Sa Majesté le Roi des Hellènes; Sa Majesté le Roi d'Italie; Sa Majesté l'Empereur du Japon; le Présidents des États-Unis Mexicains; le Président de la République de Nicaragua; Sa Majesté le Roi de Norvège; Sa Majesté la Reine des Pays-Bas; Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves; Sa Majesté le Roi de Roumanie; Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies; Sa Majesté le Roi de Suède; le Président de la République de l'Uruguay,

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

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand :

M. Kracker de Schwarzenfeldt, Chargé d'Affaires d'Allemagne à Bruxelles;

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

Le Président de la République Argentine :

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

S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi apostolique de Hongrie :

Pour l'Autriche et pour la Hongrie :

S. Exc. M. le Comte de Clary et Aldringen, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges;

Pour l'Autriche :

M. le Dr Stephen Worms, Conseiller de Section au Ministère I. R. Autrichien du Commerce.

Pour la Hongrie :

M. le Dr François de Nagy, Secrétaire d'État c. r., Professeur ordinaire à l'Université Royale de Budapest, Membre de la Chambre Hongroise des Députés.

S. M. le Roi des Belges :

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

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

M. Ch. Le Jeune, Vice-Président du Comité Maritime International;

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

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

Le Président des États-Unis du Brésil :

M. le Dr Rodrigo Octavio de Langgaard Menezes, Professeur à la Faculté libre des sciences juridiques et sociales de Rio de Janeiro, Membre de l'Académie brésilienne.

Le Président de la République du Chili :

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

Le Président de la République de Cuba :

M. Francisco Zayas y Alfonso, Ministre Résident de la République de Cuba à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi de Danemark :

M. W. de Grevenkop Castenskiold, Ministre Résident de Danemark à Bruxelles;

M. Herman Barclay Halkier, Avocat à la Cour suprême de Danemark.

Sa Majesté le Roi d'Espagne :

S. Exc. M. de Baguer y Corsi, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges;

don Juan Spottorno, Auditeur Général de la Marine Royale;

don Ramon Sanchez Ocaña, Chef de division au Ministère de la Justice, Ancien Magistrat d'Audience territoriale;

don Faustino Alvarez del Manzano, Professeur à l'Université Centrale de Madrid.

Le Président des États-Unis d'Amérique :

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

M. Charles C. Burlingham, Avocat à New-York;

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

M. Edwin W. Smith, Avocat à Pittsburg.

Le Président de la République Française :

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

M. Lyon-Caen, Membre de l'Institut, Professeur de la Faculté de droit de Paris et de l'Ecole des Sciences politiques, Président de l'Association française de droit maritime.

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

sions Britanniques au delà des mers, Empereur des Indes :

S. Exc. Sir Arthur Hardinge, K. C. B., K. C. M. G., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges;

The Honble Sir William Pickford, Juge à la Haute Cour de Londres;

M. Leslie Scott, Conseiller du Roi, à Londres;

The Honble M. Hugh Godley, Avocat à Londres;

Sa Majesté le Roi des Hellènes :

M. Georges Diobouniotis, Professeur agrégé à l'Université d'Athènes.

Sa Majesté le Roi d'Italie :

M. le Prince de Castagneto Caracciolo, Chargé d'Affaires d'Italie à Bruxelles;

M. François Berlingieri, Avocat, Professeur à l'Université de Gênes;

M. François Mirelli, Conseiller à la Cour d'Appel de Naples;

M. César Vivante, Professeur à l'Université de Rome;

Sa Majesté l'Empereur du Japon :

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

M. Yoshiyuki Irié, Procureur et Conseiller au Ministère de la Justice du Japon;

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

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

Le Président des États-Unis Mexicains :

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

M. Victor Manuel Castillo, Avocat, Membre du Sénat.

Le Président de la République de Nicaragua :

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

Sa Majesté le Roi de Norvège :

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

M. Christian-Théodor Boe, Armateur.

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

M. le jonkheer P. R. A. Melvill van Carnbee, Chargé d'Affaires des Pays-Bas à Bruxelles;

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

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

M. C. D. Asser jr., Docteur en droit, Avocat à Amsterdam.

Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves :
M. Antonio Duarte de Oliveira Soares, Chargé
d'Affaires de Portugal à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

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

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies :

M. C. Nabokoff, Premier Secrétaire de l'Ambas-
sade de Russie à Washington.

Sa Majesté le Roi de Suède :

S. Exc. M. le comte J. J. A. Ehrensvard, Son
Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire
près Sa Majesté le Roi des Belges ;

M. Einar Lange, Directeur de la Société d'assu-
rance de bateaux à vapeur de Suède.

Le Président de la République de l'Uruguay :

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

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

ARTICLE PREMIER.

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

ARTICLE 2.

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

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

ARTICLE 3.

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

ARTICLE 4.

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

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

Les navires en faute sont tenus solidairement à
l'égard des tiers pour les dommages causés par mort
ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une
part supérieure à celle que, conformément à l'ali-
néa 1^{re} du présent article, il doit définitivement
supporter.

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

ARTICLE 5.

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

ARTICLE 6.

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

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

ARTICLE 7.

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

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

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

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

ARTICLE 8.

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

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

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

ARTICLE 9.

Les Hautes Parties contractantes, dont la législa-
tion ne réprime pas les infractions à l'article précé-
dent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs
législatures respectives les mesures nécessaires pour
que ces infractions soient réprimées.

Les Hautes Parties contractantes se communique-
ront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les

règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.

ARTICLE 40.

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

ARTICLE 41.

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

ARTICLE 42.

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

Il est entendu toutefois :

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

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

ARTICLE 43.

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

ARTICLE 44.

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

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

ARTICLE 45.

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

ARTICLE 46.

La présente Convention sera ratifiée.

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

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

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la Conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer, conformément aux dispositions de l'article 45.

ARTICLE 47.

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

ARTICLE ADDITIONNEL.

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

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

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

Pour l'Allemagne :

KRACKER VON SCHWARTZENFELDT.
Dr G. STRUCKMANN.

Pour la République Argentine :

ALBERTO BLANCAS.

Pour l'Autriche et pour la Hongrie :

S. CLARY ET ALDRINGEN.

Pour l'Autriche :

STEPHEN WORMS.

Pour la Hongrie :

Dr FRANÇOIS DE NAGY.

Pour la Belgique :

A. BEERNAERT.

CAPELLE.

CH. LEJEUNE.

LOUIS FRANCK.

PAUL SEGERS.

Pour les États-Unis du Brésil :

RODRIGO OCTAVIO DE LANGGAARD MENEZES.

Pour le Chili :

F. PUGA-BORNE.

Pour la République de Cuba :

D^r F. ZAYAS.

Pour le Danemark :

W. GREVENKOP CASTENSKJOLD.

HERMAN HALKIER.

Pour l'Espagne :

ARTURO DE BAGUER.

JUAN SPOTTORNO.

RAMON SANCHEZ DE OCANA.

FAUSTINO A. DEL MANZANO.

Pour les États-Unis d'Amérique :

WALTER C. NOYES.

CHARLES C. BURLINGHAM.

A. J. MONTAGUE.

EDWIN W. SMITH.

Pour la France :

BEAU.

CH. LYON-CAEN.

Pour la Grande-Bretagne :

ARTHUR H. HARDINGE.

W. PICKFORD.

LESLIE SCOTT.

HUGH GODLEY.

Pour la Grèce :

G. DIOBOUNOTIS.

Pour l'Italie :

Prince DE CASTAGNETO.

FRANCESCO BERLINGIERI.

FRANCESCO M. MIRELLI.

Prof. CÉSAR VIVANTE

Pour le Japon :

K. NABESHIMA.

Y. IRIÉ.

T. ISHIKAWA.

M. MATSUDA.

Pour les États-Unis Mexicains.

ENRIQUE OLARTE.

VICTOR MANUEL CASTILLO.

Pour le Nicaragua.

LÉON VALLEZ.

Pour la Norvège :

HAGERUP.

CHR. TH. BOE.

Pour les Pays-Bas :

P. R. A. MELVILL VAN CARNBEE.

MOLENGRAAFF.

LODER.

C. D. ASSER.

Pour le Portugal :

A. D. DE OLIVEIRA SOARES.

Pour la Roumanie :

T. G. DJUVARA.

Pour la Russie :

C. NABOKOFF.

Pour la Suède :

ALBERT EHRENSVARD.

EINAR LANGE.

Pour l'Uruguay :

LUIS GARABELLI.

PROTOCOLE DE SIGNATURE.

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

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

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

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

III. Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique déclare se réserver le droit d'adhérer aux dites Conventions et de les dénoncer pour les possessions insulaires des États-Unis d'Amérique.

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

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

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

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

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

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés ont dressé le présent protocole, qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions

étaient insérées dans le texte même des Conventions auxquelles il se rapporte.

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

Pour l'Allemagne :

KRACKER VON SCHWARTZENFELDT.
D^r G. STRUCKMANN.

Pour la République Argentine :

ALBERTO BLANCAS.

Pour l'Autriche et pour la Hongrie :

S. CLARY ET ALDRINGEN.

Pour l'Autriche :

STEPHEN WORMS.

Pour la Hongrie :

D^r FRANÇOIS DE NAGY.

Pour la Belgique :

A. BEERNAERT.
CAPELLE.
CH. LEJEUNE.
LOUIS FRANCK.
PAUL SEGERS.

Pour les États-Unis du Brésil :

RODRIGO OCTAVIO DE LANGGAARD MENEZES.

Pour le Chili :

F. PUGA-BORNE.

Pour la République du Cuba :

D. F. ZAYAS.

Pour le Danemark.

W. GREVENKOP CASTENSKIOLD.
HERMAN HALKIER

Pour l'Espagne :

ARTURO DE BAGUER.
JUAN SPOTTORNO.
RAMON SANCHEZ DE OCANA.
FAUSTINO A. DEL MANZANO.

Pour les États-Unis d'Amérique :

WALTER C. NOYES.
CHARLES C. BURLINGHAM.
A. J. MONTAGUE.
EDWIN W. SMITH.

Pour la France :

BEAU.
CH. LYON-CAEN.

Pour la Grande-Bretagne :

ARTHUR H. HARDINGE.
W. PICKFORD.
LESLIE SCOTT.
HUGH GODLEY.

Pour la Grèce :

G. DIQBOUNIOTIS.

Pour l'Italie :

PRINCE DE CASTAGNETO.
FRANCESCO BERLINGIERI.
FRANCESCO M. MIRELLI.
Prof. CÉSAR VIVANTE.

Pour le Japon :

K. NABESHIMA.
Y. IRIÉ.
T. ISHIKAWA.
M. MATSUDA.

Pour les États-Unis Mexicains :

ENRIQUE OLARTE.
VÍCTOR MANUEL CASTILLO.

Pour le Nicaragua :

LÉON VALLEZ.

Pour la Norvège :

HAGERUP.
CHR. TH. BOE.

Pour les Pays-Bas :

P. R. A. MELVILL VAN CARNBEE.
MOLENGRAAFF.
LODER.
C. D. ASSER.

Pour le Portugal :

A. D. DE OLIVEIRA SOARES,

Pour la Roumanie :

T. G. DJUVARA.

Pour la Russie :

C. NABOKOFF.

Pour la Suède :

ALBERT EHRENSVARD.
EINAR LANGE.

Pour l'Uruguay.

LUIS GARABELLI.

PROCÈS-VERBAL DE DÉPÔT DES RATIFICATIONS

Les ratifications sur la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, conclue à Bruxelles le 23 septembre 1910, de même que sur le Protocole de signature y annexé, devant, aux termes de l'article 16 de la Convention, être déposées à Bruxelles, le présent procès-verbal a été dressé à cet effet au Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

Ont été présentées au dépôt le 1^{er} février 1913 :

Les ratifications de Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse. *Signé :*
v. FLOTOW.

Les ratifications de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., Roi Apostolique de Hongrie. *Signé :*
S. CLARY ET
ALDRINGEN.

Les ratifications de Sa Majesté le Roi des Belges. *Signé :*
J. DAVIGNON.

Les ratifications du Président de la République française. *Signé :*
A. KLOBUKOWSKI.

Les ratifications de Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions britanniques au delà des mers, Empereur des Indes. *Signé :*
F. H. VILLIERS.

Les ratifications du Président des États-Unis Mexicains. *Signé :*
F. GAMBOA.

Les ratifications de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas. *Signé :*
O. D. VAN DER STAAL
DE PIERSHIL.

Les ratifications de Sa Majesté le Roi de Roumanie. *Signé :*
G. M. MITILINEU.

Les ratifications de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies. *Signé :*
Koudacheff.

La date du 1^{er} février 1913 marquera le point de départ du délai d'un mois stipulé à l'article 16 de la Convention pour la mise en vigueur de celle-ci.

Conformément aux stipulations du dit article, les États signataires de la Convention qui n'ont pu déposer leurs ratifications à la date du 1^{er} février 1913 conserveront, pendant une année encore à partir de cette dernière date, la faculté de procéder à la formalité dont il s'agit.

Bruxelles, le 1^{er} février 1913.

Le Ministre des Affaires étrangères de Belgique,
Signé : J. DAVIGNON.

Au moment de procéder au dépôt des ratifications de Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, le Gouvernement allemand a déclaré adhérer aux Conventions pour toutes ses Colonies, sous réserve de n'en pas appliquer les règles aux indigènes et à leurs assimilés.

En déposant les ratifications de Sa Majesté Britannique sur les Conventions maritimes internationales signées à Bruxelles, le 23 septembre 1910, le Ministre de Sa Majesté Britannique à Bruxelles déclare, conformément aux dispositions du Protocole de signature, signé à la même occasion, que le Gouvernement de Sa Majesté Britannique adhère aux Conventions pour les Colonies britanniques et Possessions étrangères suivantes :

Inde; Bahamas; Barbades; Bermudes; Guyane britannique; Honduras britannique; Ceylan; Îles Falkland et leurs dépendances; Fidji; Gambie;

Gibraltar; Côte d'Or; Grenade; Hongkong; Jamaïque, y compris les Îles Turques et Caïques et les Îles Cayman; Îles Sous-le-Vent : Antigua, Dominique, Montserrat, Saint-Christophe Nevis, Îles Vierges; Malte; Maurice; Île Norfolk; Papoua; Sainte-Hélène; Sainte-Lucie; Saint-Vincent; Seychelles; Sierra Leone; Nigérie du Sud, y compris le Protectorat; Straits Settlements, y compris Labuan; Trinité et Tabago.

Le Gouvernement de Sa Majesté Britannique adhère également aux dites Conventions pour l'Île de Chypre, pour les États malais fédérés de Perak, Selangor, Negri-Sembilan et Pahang, pour les Protectorats britanniques suivants :

Protectorat de l'Afrique Orientale; Protectorat des Îles Gilbert et Ellice; Protectorat des Îles Salomon; Protectorat du Somaliland; et pour Wei-hai-Wei.

Signé : F. H. VILLIERS.

Pour copie conforme :

Pour le Président
de la Conférence internationale
de Droit maritime,
B^{re} CAPELLE.

Certifié par le Secrétaire général
du Ministère des Affaires étrangères de Belgique,
B^{re} VAN DER ELST.

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

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand; le Président de la République Argentine; Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi Apostolique de Hongrie : pour l'Autriche et pour la Hongrie; Sa Majesté le Roi des Belges; le Président des États-Unis du Brésil; le Président de la République du Chili; le Président de la République de Cuba; Sa Majesté le Roi de Danemark; Sa Majesté le Roi d'Espagne; le Président des États-Unis d'Amérique; le Président de la République Française; Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des mers, Empereur des Indes; Sa Majesté le Roi des Hellènes; Sa Majesté le Roi d'Italie; Sa Majesté l'Empereur du Japon; le Président des États-Unis Mexicains; le Président de la République de Nicaragua; Sa Majesté le Roi de Norvège; Sa Majesté la Reine des Pays-Bas; Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves; Sa Majesté le Roi de Roumanie; Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies; Sa Majesté le Roi de Suède; le Président de la République de l'Uruguay,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, ont décidé de conclure

une Convention à cet effet et ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire Allemand :

M. Kracker de Schwartzfeldt, Chargé d'Affaires d'Allemagne à Bruxelles ;

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

Le Président de la République Argentine :

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

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi Apostolique de Hongrie :

Pour l'Autriche et pour la Hongrie :

S. Exc. M. le Comte de Clary et Aldringen, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

Pour l'Autriche :

M. le Dr Stephen Worms, Conseiller de Section au Ministère I. R. Autrichien du Commerce ;

Pour la Hongrie :

M. le Dr François de Nagy, Secrétaire d'Etat e. r., Professeur ordinaire à l'Université royale de Budapest, Membre de la Chambre hongroise des Députés.

Sa Majesté le Roi des Belges :

M. Beernaert, Ministre d'Etat, Président du Comité Maritime International ;

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

M. Ch. Le Jeune, Vice-Président du Comité Maritime International ;

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

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

Le Président des Etats-Unis du Brésil :

M. le Dr Rodrigo Octavio de Langgaard Menezes, Professeur à la Faculté libre des sciences juridiques et sociales de Rio de Janeiro, Membre de l'Académie brésilienne.

Le Président de la République du Chili :

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

Le Président de la République de Cuba :

M. Francisco Zayas y Alfonso, Ministre Résident de la République de Cuba à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi de Danemark :

M. W. de Grevenkop Castenskiold, Ministre Résident de Danemark à Bruxelles ;

M. Herman Barclay Halkier, Avocat à la Cour suprême de Danemark.

Sa Majesté le Roi d'Espagne :

S. Exc. M. de Baguer y Corsi, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

don Juan Spottorno, Auditeur Général de la Marine Royale ;

don Ramon Sanchez Ocaña, Chef de division au Ministère de la Justice, Ancien Magistrat d'Audience territoriale ;

don Juanino Alvarez del Manzano, Professeur à l'Université Centrale de Madrid.

Le Président des Etats-Unis d'Amérique :

M. Walter C. Noyes, Juge à la Cour de circuit des Etats-Unis à New-York ;

M. Charles C. Burlingham, Avocat à New-York ;

M. A. J. Montague, Ancien Gouverneur de l'Etat de Virginie ;

M. Edwin W. Smith, Avocat à Pittsburg.

Le Président de la République française :

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

M. Lyon-Caen, Membre de l'Institut, Professeur de la Faculté de droit de Paris et de l'Ecole des Sciences politiques, Président de l'Association française de droit maritime.

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

S. Exc. Sir Arthur Hardinge, K. C. B., K. C. M. G., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

The Honble Sir William Pickford, Juge à la Haute Cour de Londres ;

M. Leslie Scott, Conseiller du Roi, à Londres ;

The Honble M. Hugh Godley, Avocat à Londres.

Sa Majesté le Roi des Hellènes :

M. Georges Diobouniotis, Professeur agrégé à l'Université d'Athènes.

Sa Majesté le Roi d'Italie :

M. le Prince de Castagneto Caracciolo, Chargé d'Affaires d'Italie à Bruxelles ;

M. François Berlingieri, Avocat, Professeur à l'Université de Gênes ;

M. François Mirelli, Conseiller à la Cour d'Appel de Naples ;

M. César Vivante, Professeur à l'Université de Rome.

Sa Majesté l'Empereur du Japon :

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

M. Yoshiyuki Irié, Procureur et Conseiller au Ministère de la Justice du Japon;

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

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

Le Président des Etats-Unis Mexicains :

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

M. Victor-Manuel Castillo, Avocat, Membre du Sénat.

Le Président de la République de Nicaragua :

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

Sa Majesté le Roi de Norvège :

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

M. Christian Théodor Boe, Armateur.

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

M. le Jonkheer P.-R.-A. Melvill van Carnbee, Chargé d'Affaires des Pays-Bas à Bruxelles;

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

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

M. C.-D. Asser, jr., Docteur en droit, Avocat à Amsterdam.

Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves :

M. Antonio Duarte de Oliveira Soares, Chargé d'Affaires de Portugal à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi de Roumanie :

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

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies :

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

Sa Majesté le Roi de Suède :

S. Exc. M. le comte J.-J.-A. Ehrensvard, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges;

M. Einar Lange, Directeur de la Société d'assurance de bateaux à vapeur de Suède.

Le Président de la République de l'Uruguay :

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

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

ARTICLE PREMIER.

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

ARTICLE 2.

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

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

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

ARTICLE 3.

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

ARTICLE 4.

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

ARTICLE 5.

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

ARTICLE 6.

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

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

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

ARTICLE 7.

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

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

ARTICLE 8.

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

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

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

ARTICLE 9.

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

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

ARTICLE 10.

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

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

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

ARTICLE 11.

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

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

ARTICLE 12.

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

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

ARTICLE 13.

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

ARTICLE 14.

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

ARTICLE 15.

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

Il est entendu toutefois :

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

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

3° Que, sans préjudice des dispositions plus étendues des lois nationales, l'article 11 n'est applicable qu'entre navires ressortissant aux États des Hautes Parties contractantes.

ARTICLE 16.

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

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

ARTICLE 17.

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

ARTICLE 18.

La présente Convention sera ratifiée.

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

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

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

ARTICLE 19.

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

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

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

Pour l'Allemagne :

KRACKER VON SCHWARTZENFELDT.
Dr G. STRUCKMANN.

Pour la République Argentine :

ALBERTO BLANCAS.

Pour l'Autriche et pour la Hongrie :

S. CLARY ET ALDRINGEN.

Pour l'Autriche :

STEPHEN WORMS.

Pour la Hongrie :

Dr FRANÇOIS DE NAGY.

Pour la Belgique :

A. BEERNAERT.
CAPELLE.
CH. LEJEUNE.
LOUIS FRANCK.
PAUL SEGERS.

Pour les États-Unis du Brésil.

RODRIGO OCTAVIO DE LANGGAARD MENEZES.

Pour le Chili :

F. PUGA-BORNE.

Pour la République de Cuba :

Dr F. ZAYAS.

Pour le Danemark :

W. GREVENKOP CASTENSKIOLD.
HERMAN HALKIER.

Pour l'Espagne :

ARTURO DE BAGUER.
JUAN SPOTTO.RO.
RAMON SANCHEZ DE OCANA.
FAUSTINO A. DEL MANZANO.

Pour les États-Unis d'Amérique :

WALTER C. NOYES.
CHARLES C. BURLINGHAM.
A. J. MONTAGUE.
EDWIN W. SMITH.

Pour la France :

BEAU.
CH. LYON-CAEN.

Pour la Grande-Bretagne :

ARTHUR H. HARDINGE.
W. PICKFORD.
LESLIE SCOTT.
HUGH GODLEY.

Pour la Grèce :

G. DIODORNOTIS.

Pour l'Italie :

Prince DE CASTAGNETO.
FRANCESCO BERLINGIERI.
FRANCESCO M. MIRELLI.
Prof. CÉSAR VIVANTE.

Pour le Japon :

K. NABESHIMA.
Y. IRIÉ.
T. ISHYKAWA.
M. MATSUDA.

Pour les États-Unis Mexicains :

ENRIQUE OLARTE.
VICTOR MANUEL CASTILLO.

Pour le Nicaragua :

LÉON VALLEZ.

Pour la Norvège :

HAGERUP.
CHR. TH. BOE.

Pour les Pays-Bas :

P. R. A. MELVILL VAN CARNEBEE.
MOLENGRAAFF.
LODER.
C. D. ASSER.

Pour le Portugal :

A. D. DE OLIVEIRA SOARES.

Pour la Roumanie :

T. G. DJUVARA.

Pour la Russie :

C. NABOKOFF.

Pour la Suède :

ALBERT EHRENSVARD.

EINAR LANGE.

Pour l'Uruguay.

LOUIS GARABELLI.

PROTOCOLE DE SIGNATURE.

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

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

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

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

III. Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique déclare se réserver le droit d'adhérer aux dites Conventions et de les dénoncer pour les possessions insulaires des États-Unis d'Amérique.

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

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

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

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

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

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés ont dressé le présent protocole, qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même des Conventions auxquelles il se rapporte.

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

Pour l'Allemagne :

KRACKER VON SCHWARTZENFELDT.

D^r G. STRUCKMANN.

Pour la République Argentine :

ALBERTO BLANCAS.

Pour l'Autriche et pour la Hongrie :

S. CLARY ET ALDRINGEN.

Pour l'Autriche :

STEPHEN WORMS.

Pour la Hongrie :

D^r FRANÇOIS DE NAGY.

Pour la Belgique :

A. BEERNAERT.

CAPELLE.

CH. LEJEUNE.

LOUIS FRANCK.

PAUL SEGERS.

Pour les États-Unis du Brésil :

RODRIGO OCTAVIO DE LANGGAARD MENEZES.

Pour le Chili :

F. PUGA-BORNE.

Pour la République de Cuba :

D^r F. ZAYAS.

Pour le Danemark :

W. GREVENKOP CASTENSKJOLD.

HERMAN HALKIER.

Pour l'Espagne :

ARTURO DE BAGUER.

JUAN SPOTTORNO.

RAMON SANCHEZ DE OCANA.

FAUSTINO A. DEL MANZANO.

Pour les États-Unis d'Amérique :

WALTER C. NOYES.

CHARLES C. BURLINGHAM.

A. J. MONTAGUE.

EDWIN W. SMITH.

Pour la France :

BEAU.

CH. LYON-CAEN.

Pour la Grande-Bretagne :

ARTHUR H. HARDINGE.

W. PICKFORD.

LESLIE SCOTT.

HUGH GODLEY.

Pour la Grèce :

G. DIOBOUNIOTIS.

Pour l'Italie :

Prince de CASTAGNETO.

FRANCESCO BERLINGIERI.

FRANCESCO M. MIRELLI.

Prof. CÉSAR VIVANTE.

Pour le Japon :

K. NABESHIMA.
Y. IRIÉ.
T. ISHIKAWA.
M. MATSUDA.

Pour les États-Unis Mexicains :

ENRIQUE OLARTE.
VICTOR MANUEL CASTILLO.

Pour le Nicaragua :

LÉON VALLEZ.

Pour la Norvège :

HAGERUP.
CHR. TH. BOE.

Pour les Pays-Bas :

P. R. A. MELVILL VAN CARNBEE.
MOLENGRAAFF.
LODER.
C. D. ASSER.

Pour le Portugal :

A. D. DE OLIVEIRA SOARES.

Pour la Roumanie :

T. G. DJUVARA.

Pour la Russie :

G. NABOKOFF.

Pour la Suède :

ALBERT EHRENSVARD.
EINAR LANGE.

Pour l'Uruguay :

LUIS GARABELLI.

PROCÈS-VERBAL DE DÉPÔT DES RATIFICATIONS

Les ratifications sur la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, conclue à Bruxelles le 23 septembre 1910, de même que sur le Protocole de signature y annexé, devant, aux termes de l'article 18 de la Convention, être déposés à Bruxelles, le présent procès-verbal a été dressé à cet effet au Ministère des Affaires Étrangères de Belgique.

Ont été présentées au dépôt le 1^{er} février 1913 :

Les ratifications de Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse. (S.) v. FLOROW.
Les ratifications de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi Apostolique de Hongrie. (S.) S. CLARY ET ALDRINGEN,
Les ratifications de Sa Majesté le Roi des Belges. (S.) J. DAVIGNON.

Les ratifications du Président des États-Unis d'Amérique. (S.) THEODORE MARBURG.
Les ratifications du Président de la République Française. (S.) A. KLOBUKOWSKI.

Les ratifications de Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des mers, Empereur des Indes. (S.) F. H. VILLIERS.

Les ratifications du Président des États-Unis Mexicains. (S.) F. GAMBOA.

Les ratifications de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas. (S.) O. D. VAN DER STAAL DE PIERSHIL.

Les ratifications de Sa Majesté le Roi de Roumanie. (S.) G. M. MITILINEU.

Les ratifications de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies. (S.) KOUDACHEFF.

La date du 1^{er} février 1913 marquera le point de départ du délai d'un mois stipulé à l'article 18 de la Convention pour la mise en vigueur de celle-ci.

Conformément aux stipulations du dit article, les États signataires de la Convention qui n'ont pu déposer leurs ratifications à la date du 1^{er} février 1913 conserveront, pendant une année encore à partir de cette dernière date, la faculté de procéder à la formalité dont il s'agit.

Bruxelles, le 1^{er} février 1913.

Le Ministre des Affaires Étrangères
de Belgique,
(S.) J. DAVIGNON.

Au moment de procéder au dépôt des ratifications de Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, le Gouvernement allemand a déclaré adhérer aux Conventions pour toutes ses colonies, sous réserve de n'en pas appliquer les règles aux indigènes et à leurs assimilés.

En déposant les ratifications de Sa Majesté Britannique sur les Conventions maritimes internationales signées à Bruxelles le 23 septembre 1910, le ministre de Sa Majesté Britannique à Bruxelles déclare, conformément aux dispositions du Protocole de signature, signé à la même occasion, que le Gouvernement de Sa Majesté Britannique adhère aux Conventions pour les colonies britanniques et possessions étrangères suivantes :

Inde; Bahamas; Barbades; Bermudes; Guyane britannique; Honduras britannique; Ceylan; Îles Falkland et leurs dépendances; Fidji; Gambie; Gibraltar; Côte d'Or; Grenade; Hongkong; Jamaïque, y compris les Îles Turques et Caïques et les Îles Cayman; Îles Sous-le-Vent; Antigua, Dominique, Montserrat, Saint-Christophe Nevis, Îles Vierges; Malte; Maurice; Île Norfolk; Papoua; Sainte-Hélène; Sainte-Lucie; Saint-Vincent; Seychelles; Sierra Leone; Nigérie du Sud, y compris le Protectorat; Straits Settlements, y compris Labuan; Trinité et Tabago;

Le Gouvernement de Sa Majesté Britannique adhère également aux dites Conventions pour l'Île de Chypre, pour les États malais fédérés de Perak,

Selangor, Negri-Sembilan, et Pahang, pour les Protectorats britanniques suivants :

Protectorat de l'Afrique Orientale ; Protectorat des Iles Gilbert et Ellice ; Protectorat des Iles Salomon ; Protectorat du Somaliland et pour Wei-hai-Wei.

(S.) F. H. VILLIERS.

Pour copie conforme :

Pour le Président
de la Conférence internationale
de Droit maritime,
B^{re} CAPELLE.

Certifié par le Secrétaire général
du Ministère des Affaires Étrangères
de Belgique,
B^{re} VAN DER ELST.

Exposé des motifs.

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

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

Le besoin d'unification apparaît surtout frappant dans le domaine du droit maritime, et cela, à raison de la diversité et de la complexité des intérêts en cause. Le navire, chose essentiellement mobile, navigue d'ailleurs partout et ne se trouve qu'exceptionnellement dans les eaux du pays dont il porte le pavillon.

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

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

Sur l'initiative de M. Beernaert, alors ministre des finances et chef du cabinet, le gouvernement belge nomma, le 27 février 1883, une commission chargée d'organiser à Anvers un Congrès international de droit commercial. Les travaux du Congrès devaient avoir un double objet : l'unification du droit maritime et celle du droit de change.

De nombreux gouvernements se firent représenter. De même, les barreaux, facultés de droit,

sociétés juridiques et associations commerciales de divers pays délégèrent leurs membres les plus éminents.

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

Le Congrès de 1883 adopta un ensemble de résolutions, dont l'examen fut repris trois ans après, en 1888, dans une seconde réunion qui se tint cette fois à Bruxelles. Divers projets de lois internationales furent élaborés sous les titres suivants : « Du conflit des lois maritimes ; Des abordages et de l'assistance ; Des navires de mer ; De la responsabilité des propriétaires de navires ; Du contrat d'affrètement ; Des avaries. »

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

C'est alors que se constituèrent dans les différents pays maritimes des associations non officielles chargées de poursuivre les études entreprises en 1883 et 1888. Ces associations, quoique indépendantes, étaient reliées entre elles par un organisme central, le Comité maritime international, qui a son siège à Anvers et dont le promoteur du mouvement, M. le ministre d'État Beernaert, fut élu président, fonctions qu'il remplit encore aujourd'hui.

Le Comité maritime international convoqua plusieurs réunions importantes : à Bruxelles en 1897, à Anvers en 1898, à Londres en 1899, à Paris en 1900, à Hambourg en 1902, à Amsterdam en 1904, à Liverpool en 1905, à Venise en 1907 et à Brème en 1909. Et sa tâche n'est pas terminée. Cependant, à la suite de la réunion de Hambourg, certaines questions parurent suffisamment étudiées pour être portées sur le terrain diplomatique : ce sont celles qui ont trait à l'abordage, ainsi qu'à l'assistance et au sauvetage. Deux avant-projets de convention sur ces matières avaient été élaborés à Hambourg. Ils furent officiellement communiqués aux Puissances par les soins du gouvernement belge et une conférence diplomatique fut convoquée à Bruxelles pour en délibérer. La Conférence se réunit au mois de février 1903 et au mois d'octobre de la même année. Certaines améliorations furent apportées aux avant-projets de Hambourg, à la suite de longs et importants débats. Cependant, l'accord ne put encore s'établir définitivement et ce n'est qu'après deux nouvelles réunions de la Conférence, tenues respectivement en 1909 et en 1910, que furent signées, le 23 septembre dernier, les Conventions internationales que nous avons l'honneur, Messieurs, de soumettre à vos délibérations.

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

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

Les deux Conventions du 23 septembre 1910 se trouvent longuement commentées dans les divers rapports qui ont été présentés à la Conférence, au

nom des commissions qui furent constituées au sein de celle-ci. Leur portée est considérable, si l'on envisage le nombre de conflits de lois auxquels elles sont appelées à mettre fin. Plusieurs dispositions de ces Conventions pourront paraître, à première vue, ne constituer que l'expression de principes de droit naturel; mais cette opinion se modifie lorsque l'on considère la diversité des systèmes législatifs en présence.

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

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

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

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

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

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

Dans une pensée humanitaire, la Convention admet que les recours des tiers pour dommages corporels peuvent s'exercer *solidairement* contre chacun des navires responsables (art. 4, alinéa 3). Il en est différemment lorsque les recours des tiers sont basés sur des dommages matériels (art. 4, alinéa 2).

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

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

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

entre ceux prévus par les différentes législations, a été fixé à l'article 7.

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

I. — Le droit à une équitable rémunération pour tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile (art. 2). Sans doute, en pratique, ce droit est généralement reconnu, mais dans les pays qui, comme la Belgique, n'ont pas de dispositions expresses sur la matière, la base du droit à rémunération peut soulever des controverses. Faut-il voir dans les services d'assistance et de sauvetage un quasi-contrat de gestion d'affaires? Non; la gestion d'affaires est essentiellement gratuite. La doctrine et la jurisprudence ont donc été amenées, pour justifier l'allocation de primes, à considérer l'assistance et le sauvetage comme un contrat *suu generis*, spécial au droit maritime et qui, exprès ou tacite, donne droit à une indemnité (V. JACOBS, *Le Droit maritime belge*, t. II, n° 993 et suiv.).

Il importait donc de tracer des règles uniformes, applicables, ainsi que le stipule l'article 1^{er}, quelles que soient les eaux où ces services ont été rendus, de façon à mettre fin aux conflits de lois qui peuvent surgir du chef de la différence de nationalité des navires en cause ou à raison des eaux dans lesquelles l'assistance ou le sauvetage se produit.

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

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

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

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

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

Mais l'expérience révélera peut-être la nécessité d'améliorer ou de compléter ces actes diplomatiques quant à certaines de leurs dispositions. C'est ce que prévoient respectivement les articles 14 et 15 des deux Conventions, qui fixent la procédure à suivre dans le cas où une révision paraîtrait opportune.

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

Le ministre des affaires étrangères,
J. DAVIGNON.

Le ministre de la justice,
L. DE LANTSHEERE.

Rapport fait, au nom de la commission de la Chambre des représentants (1), par M. Segers.

La Conférence diplomatique réunie à Bruxelles en septembre dernier a écrit le premier chapitre du Code international de la mer.

La Belgique, qui a pris l'initiative de réunir les puissances en des assises définitives, a plus que tout autre le droit de s'en réjouir.

Les deux traités internationaux qui règlent pour les vingt-deux États représentés à la Conférence la question de l'abordage et celle du sauvetage et de l'assistance maritimes ne constituent pas seulement un bienfait considérable au point de vue des relations maritimes entre les nations. En réalisant l'accord de toutes les puissances qui portent intérêt aux choses de la mer sur des points déterminés du droit privé, ils forment une date importante dans l'histoire du droit et donnent une orientation nouvelle aux préoccupations juridiques de notre époque.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler en deux mots l'histoire du mouvement créé en faveur de l'unification du droit maritime, dont le but fut de substituer, en une législation internationale uniforme, des règles stables et certaines à l'incertitude que faisait peser sur les armements, les chargeurs, les assureurs, les réceptionnaires, les passagers, l'équipage, les divergences qui bigarraient de façon si complexe les législations des pays intéressés au droit de la mer.

C'est du Congrès d'Anvers (2) et du Congrès de Bruxelles de 1888, qui en fut le prolongement, que sortirent les premières initiatives et les premiers groupements.

A côté de l'*International Law Association*, se forma bientôt le comité maritime international, constitué à Anvers, en 1896, à l'initiative de M. le ministre d'État Beernaert, qui en fut le président, et de MM. Louis Franck et Charles Le Jeune. Il devint aussitôt le véritable inspirateur de l'œuvre d'unification et fut le lien destiné à rapprocher dans des conférences périodiques les associations nationales qui groupent dans dix-huit pays les hommes de science et les hommes de pratique, les spécialistes les plus distingués du monde des affaires, de l'université et du barreau.

C'est dans les congrès convoqués à l'initiative du comité maritime international, — à Bruxelles en 1897, à Anvers en 1898, à Londres en 1899, à Paris en 1900, à Hambourg en 1902, à Amsterdam en 1904, à Liverpool en 1905, à Venise en 1907, à Brème en 1909, — que furent patiemment élaborés les avant-projets qui firent l'objet des délibérations de la conférence diplomatique.

En 1905 l'œuvre était mûre. Le gouvernement belge prit l'initiative de réunir une Conférence internationale. Elle tint sa première session en février 1905 ; 43 gouvernements y étaient représentés. Quelques mois plus tard, lors de la deuxième session, 21 États envoyèrent leurs délégués. Le protocole de clôture constatait que les dispositions favorables manifestées à l'égard de l'établissement d'un droit uniforme en matière d'abordage et d'assistance maritimes, s'étaient accentuées et « que de nouvelles et importantes sympathies se trouvaient acquises à l'œuvre entreprise ». Les délégués décidaient de soumettre à leurs gouvernements respectifs les projets de conventions préparés par la Conférence. En

septembre 1909, puis en septembre 1910 la conférence diplomatique se réunit à nouveau (3). Elle groupa l'élite des puissances maritimes des deux mondes. On y vit les délégués des 24 pays que voici : l'Allemagne, l'Argentine, l'Autriche, la Hongrie, la Belgique, le Brésil, le Chili, Cuba, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis d'Amérique, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, le Japon, le Mexique, le Nicaragua, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Suède.

Dans l'intervalle, le comité maritime international avait provoqué les réunions de Venise (1907) et de Brème (1909). La conférence de Venise, qui fut particulièrement brillante, se préoccupa surtout d'élaborer un ensemble de règles fixant la responsabilité des propriétaires de navires en cas d'abordage et un traité relatif aux hypothèques et aux privilèges maritimes. L'étude de ces questions fut soumise à la conférence diplomatique de 1909 et 1910. Elle fit l'objet d'avant-projets, dont les délégués des puissances reprendront sans doute bientôt l'examen.

Mais l'œuvre essentielle de la conférence fut l'adoption définitive des deux conventions sur l'abordage et l'assistance. Celles-ci furent signées, le 23 septembre dernier, par les plénipotentiaires qui s'engagèrent à les faire ratifier.

Le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport n'a d'autre but que de faire donner le baptême législatif à l'œuvre de la conférence diplomatique et d'obtenir du parlement belge la ratification promise respectivement en les articles 46 et 48 des deux Conventions.

Il peut être intéressant de signaler que déjà le Bundesrath et le Reichstag allemands ont autorisé la ratification et que des projets en ce sens sont soumis à la plupart des parlements.

Il serait superflu de rappeler ici longuement quelles étaient, en matière d'abordage et d'assistance, les législations des divers pays représentés à la conférence, dans quelle mesure chacune d'elles fut modifiée, à quels conflits de loi, importants et nombreux, les conventions mettent fin.

Il suffit, si l'on veut en connaître le détail, de parcourir les avant-projets soumis à la conférence, les notes d'observations et les amendements déposés par les délégués des puissances, les discussions auxquelles ils donnèrent lieu tant en les séances plénières qu'en les séances de la commission et de la sous-commission.

Le but du projet de loi est d'obtenir une simple ratification.

Il suffit donc de résumer les travaux.

I. — ABOARDAGE.

Trois règles essentielles et trois dispositions accessoires fixent dans la convention diplomatique la matière de la réparation des dommages causés en cas d'abordage.

Ces règles et dispositions s'appliquent quelles que soient les eaux où se produit l'abordage et quelle que soit la nature du bâtiment, navire ou bateau.

Elles s'appliquent même, lorsqu'il n'y a pas d'abordage, à la réparation des dommages causés par un navire à un autre, par exécution ou omission d'une manœuvre, ou par inobservation des règles.

4^{re} règle : Si l'abordage est commis par la faute « de l'un des navires », celui-ci aura seul à réparer le dommage commis.

(1) La Commission, présidée par M. Beernaert, était composée de MM. Braun, Carton de Wiart, Destree, Franck, Segers, Standaert.

(2) Ce Congrès, dû à l'initiative de M. Beernaert, alors ministre des travaux publics, était présidé par M. Lambert. La section de droit commercial se trouvait pla-

cée sous la présidence de M. Pirmez et la section de droit maritime avait comme président M. Victor Jacobs.

(3) Les travaux de la Conférence furent présidés par M. le ministre d'État Beernaert. Ce fut M. Capelle qui assumait la présidence de la commission et M. Lyon-Caen celle de la sous-commission.

2^e règle : Si l'abordage est le résultat d'une « faute commune », la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

Cette règle est différemment appliquée, au point de vue des recours des tiers selon que ces tiers ont éprouvé des dommages corporels ou des dommages matériels. S'ils ont éprouvé des dommages « corporels », ils ont une action « solidaire » contre les deux navires en faute, sauf recours, bien entendu, du navire qui a ainsi excédé la part qu'il doit définitivement supporter contre celui qui n'a pas payé sa part.

Si les tiers n'ont éprouvé que des dommages « matériels », la même raison d'humanité ne se manifeste pas et le recours solidaire n'existe plus.

3^e règle : « S'il y a doute » sur les causes de l'abordage ou si l'abordage est « fortuit » ou s'il est dû à un cas de « force majeure », chacun supporte les dommages qu'il éprouve.

Ces règles répondent à l'idée dominante de la législation belge, qui proportionnait la responsabilité à la gravité de la faute.

La seconde de ces règles ne porte pas atteinte aux législations nationales, en ce qui concerne la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des personnes se trouvant à bord.

Elles ne portent pas davantage atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

Ces trois règles sont complétées par trois dispositions secondaires.

1^{re} disposition. — La responsabilité établie par les trois règles indiquées subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un « pilote », même lorsque l'emploi de celui-ci est obligatoire.

L'application de cette disposition en tant qu'elle vise l'abordage causé par la faute d'un pilote obligatoire, n'entrera toutefois en vigueur de plein droit, que lorsque les parties contractantes se seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

En Belgique, rien n'est donc changé à cet égard et la responsabilité continue même à exister, lorsque le pilote est obligatoire.

2^e disposition. — Il ne faut ni « protêt » préalable, ni autre formalité spéciale pour pouvoir exercer l'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage.

Cette disposition consacre la règle admise en Belgique.

3^e disposition. — « La prescription » des actions en réparation des dommages est de deux ans, à partir de l'événement.

Les autres dispositions de la Convention sont de simples compléments qui ne changent rien à l'économie de la loi. On les retrouvera dans le texte.

Il n'est guère nécessaire de le dire, ces règles mettent fin à d'importants conflits de lois.

a. Jadis, en cas de faute commune, les législations étaient extrêmement divisées.

Aux Pays-Bas, en Allemagne, en Italie, aucune réparation n'était accordée ni à l'un ni à l'autre des navires.

En Angleterre, le dommage se divisait par moitié.

En France, en Grèce, en Portugal, en Roumanie, en Norvège, en Suède, en Danemark et aussi en Belgique la réparation du dommage était proportionnée à la gravité de la faute.

Ce dernier système, le plus équitable, est généralisé par la Convention.

b. L'abordage « dont la cause était douteuse » n'était pas partout assimilée jadis à l'abordage fortuit.

En Turquie et en Egypte, la réparation du dommage était proportionnée à la valeur respective des navires. Ailleurs, la loi divisait le dommage par moitié.

Désormais, en cas de doute sur les causes de l'abordage, chacun supportera lui-même le dommage qu'il éprouve.

c. La procédure aussi était diverse. Le code français et la loi belge, jusqu'à la révision récente de février 1908, exigeaient, sous peine de nullité, le protêt dans les 24 heures et la citation dans le mois.

L'Italie prolongeait le délai du protêt pendant trois jours.

L'Allemagne au contraire n'exigeait pas de protêt.

— Elle se contentait d'un délai de prescription.

La Convention réalise un progrès en supprimant partout la formalité du protêt.

d. Le délai de prescription d'ailleurs n'était pas le même partout. Il était de deux ans en Allemagne, de trois en Hollande. Il sera désormais de deux ans partout.

e. Des contradictions surgissaient jadis lorsque l'abordage était causé par la faute du pilote.

En Angleterre, l'armement ne répond pas du fait du pilote.

Il en est responsable en France et en Belgique.

Si, par conséquent, un navire belge, ayant un pilote belge à son bord, aborde un navire anglais, l'armement est rendu responsable par les tribunaux belges, tandis qu'il est exonéré par les tribunaux anglais.

Qui ne voit l'intérêt qu'il y avait à unifier à cet égard la législation?

L'application de la règle de responsabilité dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire, est, il est vrai, tenue en suspens par la Convention jusqu'au jour où les puissances seront d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Mais le principe est désormais admis et le jour de son application obligatoire ne paraît plus éloigné.

Il semble utile ici de préciser quelques points spéciaux de la Convention.

Il s'agit de questions au sujet desquelles un doute a paru surgir au cours des travaux de la conférence.

Nous en trouvons la relation dans le rapport final de la sous-commission.

1. Champ d'application de la responsabilité. — On s'est demandé à quels dommages s'étendrait exactement la responsabilité.

La conférence a été unanime à admettre qu'elle devait s'étendre à tous les dommages, de façon que la réparation fût complète : « Avaries matérielles, dit le rapport, chômage ou surestaries, trouble d'industrie, perte d'intérêts, frais extraordinaires, tout ce qui peut être considéré comme une conséquence réelle de l'abordage, doit être compris dans la responsabilité; le texte ne restreint nullement celle-ci aux conséquences matérielles immédiates. »

2. Eaux visées par la Convention. — Des délégués à la conférence ont demandé si les règles de la Convention seraient applicables ailleurs qu'en haute mer ou dans les fleuves à marée.

La conférence l'a admis. Les dispositions de la Convention s'appliqueront donc aussi aux « eaux navigables qui ne subissent pas l'influence de la marée », tels certains lacs, canaux, etc. Ce sont là « toutes voies régulièrement fréquentées par les navires de mer ».

3. Appréciation de la faute. — En cas de faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnée à la gravité de sa faute.

Les délégués d'un des gouvernements représentés a demandé si la comparaison entre les fautes com-

munes serait surtout basée sur la comparaison de la gravité de leurs conséquences.

La conférence a été d'avis que le juge aurait, « au point de vue de la répartition du dommage proportionnellement à la gravité des fautes », « une pleine et entière liberté d'appréciation ». — Il n'est lié par aucune règle absolue. — Il statuera « en équité » en « s'inspirant de tous les éléments de la cause ». C'est la méthode suivie en Belgique.

4. *Mort d'homme ou blessures.* — La Convention, en son article 4, consacre le droit à une action en réparation des dommages causés par mort ou blessures. Il a néanmoins été expressément entendu que « la détermination des personnes à qui appartient l'action du chef de blessures ou de mort d'homme est réservée aux lois nationales ».

5. *Pilote obligatoire.* — Nous avons dit que l'application — *ipso facto* ou de plein droit — de la Convention est suspendue dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire. Le rapport de la sous-commission rappelle cependant avec opportunité qu'« il n'est dérogé en rien aux lois actuelles qui, dans un grand nombre de pays, rendent le navire responsable des fautes du pilote même obligatoire ».

C'est le cas en Belgique. Rien n'empêche les autres Etats d'introduire, dès à présent, la même disposition dans leur législation. La réserve n'a d'intérêt que pour les pays dans lesquels le gouvernement ne désire supprimer, qu'après adoption d'un régime uniforme sur la responsabilité, l'exception actuellement tirée de ce que l'emploi du pilote est obligatoire.

6. *Prescription.* — Celle-ci est de deux ans.

Néanmoins l'article 7 de la Convention stipule que « les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme « prorogeant » les délais fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement ».

La sous-commission de la conférence a fait justement observer qu'il ne s'agit pas d'accorder, dans le cas visé dans le paragraphe ci-dessus, un nouveau délai de deux ans, « mais simplement le temps nécessaire pour agir lorsque le navire défendeur se trouvait dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement ».

7. *Loi nationale.* — Par les mots « loi nationale » (art. 12) la conférence comprend non seulement le droit écrit, mais le « droit national écrit ou coutumier ».

II. — ASSISTANCE ET SAUVETAGE.

Ici aussi la matière est dominée par deux règles principales et quelques dispositions complémentaires. Et comme pour l'abordage, ces règles et dispositions sont applicables, pour services rendus entre navires et bateaux aussi bien qu'entre navires, et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ces services ont été rendus.

1^{re} règle : Tout fait d'assistance et de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Des dispositions accessoires réglementent l'application de ce principe général.

Elles peuvent se résumer comme suit :

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

Si des personnes ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru, elles n'ont droit à aucune rémunération.

Lorsque l'assistance ou le sauvetage sont le fait d'un remorqueur, celui-ci n'a droit à une rémunération que s'il a rendu des services exceptionnels

qui ne peuvent être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

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

S'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance, ou s'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux, la rémunération pourra être réduite ou supprimée par le juge. Quant au montant de la rémunération et à la proportion dans laquelle elle sera répartie entre les sauveteurs, ils sont fixés par la convention des parties et, à défaut, par le juge. Le juge tient compte : a. du succès obtenu, des efforts et du mérite de ceux qui ont prêté secours, du danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, du temps employé, des frais et des dommages subis, et des risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, de la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant; b. de la valeur des choses sauvées.

Lorsque le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties, le juge peut annuler ou modifier la convention : a. lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est hors de proportion avec le service rendu; b. lorsque la convention a été passée au moment et sous l'influence du danger et que le juge estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

On le voit, le fait de sauvetage et d'assistance est érigé par la Convention en contrat *sui generis*, qui participe du caractère de la gestion d'affaires, mais qui, n'étant pas gratuit, ne peut se confondre avec elle.

2^e règle. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre. Chaque loi nationale édictera à cet égard des mesures de répression.

Cette disposition généreuse, empruntée à l'Italie, est inspirée par le souci des devoirs réciproques de solidarité. On ne peut qu'y applaudir.

En dehors de ces règles principales, nous relevons dans la Convention une stipulation accessoire relative à la prescription — celle-ci est de deux ans, comme pour l'action du chef d'abordage — et quelques réserves au sujet des dispositions que pourront contenir les législations nationales.

Ici aussi il est utile de fixer notre attention sur les articles de la Convention qui ont soulevé des doutes ou des controverses au cours de l'examen auquel s'est livré la Conférence internationale.

4. *Remboursement des dépenses.* — La loi stipule l'équitable rémunération pour tout fait d'assistance ou de sauvetage qui a eu un résultat utile. Or il peut se faire qu'un navire appelé arrive lorsque le secours a déjà été porté par un premier arrivé. Ce navire peut s'être imposé des dépenses en se détournant de sa route ou autrement.

La question s'est naturellement posée de savoir si le juge, sans accorder à ce navire une prime de sauvetage ou d'assistance, ne pourrait pas au moins lui accorder le remboursement de ses dépenses. On a, pour justifier la demande, invoqué l'intérêt de la sécurité maritime et la nécessité d'encourager les efforts des sauveteurs.

Ces arguments n'ont pas convaincu la Conférence. Celle-ci a reconnu, ainsi que le dit clairement le rapport présenté au nom de la sous-commission par M. Franck, que la « rémunération » devait comprendre les dépenses et indemnités aussi bien que la récompense due au navire sauveteur. Mais elle a

en même temps décidé que ces dépenses ne pouvaient pas être payées au navire dont le secours prêté restait sans résultat utile. C'est l'application de l'usage de pratique courante : *No cure no pay*.

« La perspective, dit le rapport, d'obtenir une indemnité pour les frais, pertes et débours, — fût-ce avec la restriction que le juge aurait à apprécier la légitimité de cette demande — pourrait tourner, dans cette opinion, contre la généralité des sauveteurs, parce qu'en diminuant le risque de l'opération, elle en réduirait aussi le mérite. S'il y a de ce chef une chance défavorable à entreprendre des opérations de sauvetage, il y a lieu de faire observer que ce caractère aléatoire est compensé par l'importance des sommes allouées en cas de succès. La possibilité d'abus, tels que des réclamations injustifiées suivies de procès longs et coûteux, des allocations excessives et arbitraires, a, au contraire, été signalée comme très redoutable dans la pratique, si l'innovation proposée devait être admise. »

2. *Bénéficiaires de la rémunération.* — L'article 6 de la Convention dispose que la répartition de la rémunération entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs sera réglée par la loi nationale du navire.

Il en résulte que la loi nationale décidera si l'équipage qui a contribué au sauvetage de son propre navire a droit à une rémunération.

Mais on a posé la question de savoir si les lois nationales pourraient réserver aux propriétaires de la cargaison le droit de réclamer une part de la rémunération s'ils subissent un dommage à la suite d'un fait de sauvetage et d'assistance.

La Conférence a répondu non.

Il est possible que les dispositions légales ou contractuelles régissant le contrat d'affrètement ou de transport donnent à la cargaison un droit à la réparation du préjudice que lui fait subir un fait de sauvetage ou d'assistance. Dans ce cas, le propriétaire du navire court un risque de responsabilité vis-à-vis du propriétaire de la cargaison. Aux termes de l'article 8 de la Convention, le sauveteur pourra faire valoir parmi les éléments dont le juge doit tenir compte, le risque de responsabilité qu'il court à ce titre. Mais ce n'est que sous cette forme que le dommage subi par la cargaison interviendra. Le propriétaire de la cargaison ne pourra pas réclamer directement une part de la rémunération. Son action vis-à-vis du propriétaire du navire reste soumise aux règles du contrat de transport régi par les lois nationales.

3. *Vies humaines.* — L'article 9 de la Convention stipule d'une part que les personnes sauvées ne doivent aucune rémunération, et d'autre part que les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Mais l'article ajoute, à la fin du premier paragraphe, « sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard ».

Certains délégués à la conférence ont soulevé à ce sujet une délicate question. Ils ont cherché dans quelle mesure on devra attribuer la rémunération pour le sauvetage des vies humaines, et se sont demandé s'il ne fallait pas dire que « pour sauvetage de vies humaines il pourra être attribué une rémunération dans le cas où il y a également sauvetage de biens ».

La conférence a préféré maintenir le texte de l'article 9.

La règle est donc générale : les sauveteurs de vies humaines ont droit à une part de la rémunération.

Cette règle constitue une innovation importante pour plusieurs pays notamment pour la Belgique.

La réserve relative aux dispositions des lois nationales vise essentiellement le cas où les lois nationales accordent aux sauveteurs des vies humaines soit un droit direct contre les personnes sauvées ou l'armement du navire en péril, soit des primes ou récompenses. La loi internationale ne va pas jusque là ; mais elle ne comporte pas davantage l'abrogation de pareille disposition.

Il n'est pas indispensable que l'« intervention des sauveteurs de vies humaines se soit produite au même moment que le sauvetage des choses ».

Il n'est pas davantage requis « qu'ils aient participé au sauvetage des biens. »

4. *Sauveteurs frauduleux.* — Il a été précisé au cours des travaux de la conférence, bien que le texte de la Convention n'en porte pas de trace, que le sauveteur qui, par sa faute, nécessite le sauvetage ou qui se rend coupable de vols, recels ou autres actes frauduleux, non seulement peut voir réduire ou supprimer la rémunération, mais peut « s'il y a lieu, être condamné à la réparation du tort qu'il aurait causé par sa conduite ».

5. *Louage de service.* — La Convention ne s'occupe pas des cas où l'on se trouve en présence d'un louage contractuel de service (« Engaged service » du droit anglais notamment). Ces contrats s'exécutent en dehors de la présente loi.

Tel est le résumé des Conventions soumises à la ratification du Parlement.

Tel est le premier jalon planté dans la voie de l'unification du droit maritime.

Les travaux de la Conférence internationale nous permettent de présumer qu'on ne s'en tiendra pas là.

La Conférence a décidé de se réunir à nouveau à Bruxelles en septembre 1912. Il y a lieu d'espérer que continuant son œuvre elle aboutira bientôt à inscrire à côté du premier chapitre désormais acquis du code de la mer, le chapitre qui règle la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, et celui qui fixe le sort des privilèges et des hypothèques, en attendant qu'elle règle les conflits de lois en matière de fret, et les dommages causés en mer aux personnes... et le reste...

Ce serait, sans doute, se faire illusion que de croire que ce travail d'unification se continuera sans effort. Pour amalgamer en des solutions moyennes les aspirations très différentes et les habitudes souvent anciennes de tant de nations du monde, il faut le souci de l'intérêt commun, la bonne volonté réciproque, une réflexion suffisante pour faire éclore de nécessaires concessions, et par-dessus tout la conviction profonde, qu'en une matière aussi périlleuse dans sa diversité, que le droit maritime, la sécurité et la certitude dans l'uniformité de la loi, vaut bien le sacrifice de quelques habitudes et de quelques préférences nationales.

Le premier pas, le plus difficile, est fait. Il est permis d'augurer avec confiance de l'avenir.

Le rapporteur,
PAUL SEGERS.

Le président,
A. BEERNAERT.

83. — 27 février 1913. — Arrêté royal. — Règlement organique des examens conduisant au diplôme de capacité pour l'enseignement des travaux manuels dans les écoles moyennes de l'Etat pour garçons. (Monit. du 1^{er} avril 1913.)

Albert, etc. Vu les lois du 1^{er} juin 1850 et 15 juin 1881 :

Vu Notre arrêté du 10 juillet 1911, introduisant