

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA

dotycząca ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich,

sporządzona wraz z Protokołem podpisania w Brukseli dnia 10 października 1957 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 10 października 1957 roku sporządzona została w Brukseli Międzynarodowa konwencja dotycząca ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadcza, że wymieniona Konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 15 września 1972 r.

Przewodniczący Rady Państwa: *H. Jabłoński*

L. S.

Minister Spraw Zagranicznych: *S. Olszowski*

(Tekst konwencji zamieszczony jest w załączniku do niniejszego numeru.)

Przekład.

**MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA DOTYCZĄCA OGRANICZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI
WŁAŚCICIELI STATKÓW MORSKICH**

Wysokie Umawiające się Strony,
uznając potrzebę określenia w drodze wspólnego porozumienia niektórych jednolitych reguł dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, postanowiły zawrzeć w tym celu niniejszą Konwencję i uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1.

1. Właściciel statku morskiego może ograniczyć, zgodnie z artykułem 3 niniejszej Konwencji, swoją odpowiedzialność w odniesieniu do roszczeń wynikłych z jed-

nego z następujących zdarzeń, chyba że zdarzenie, z którego wynika takie roszczenie, spowodowane zostało z winy własnej właściciela:

- a) śmierci lub uszkodzenia ciała każdej osoby przewożonej na statku oraz utraty lub uszkodzenia wszelkiego mienia znajdującego się na statku;
- b) śmierci lub uszkodzenia ciała każdej innej osoby na lądzie lub na wodzie, utraty lub uszkodzenia jakiegokolwiek innego mienia bądź naruszenia wszelkich praw spowodowanych przez działanie, zaniechanie lub winę jakiegokolwiek osoby znajdującej się na statku,

za której działanie, zaniechanie lub winę odpowiada właściciel, lub wszelkiej innej osoby nie znajdującej się na statku, za której działanie, zaniechanie lub winę odpowiada; jednakże właściciel może ograniczyć swoją odpowiedzialność z tytułu działania, zaniechania lub winy osoby należącej do tej ostatniej kategorii jedynie wówczas, jeżeli działanie, zaniechanie lub wina tej osoby mają związek z nawigacją lub administracją statku, ładowaniem, przewozem lub wyładowaniem ładunku statku albo zaokrętowaniem, przewozem lub wyokrętowaniem pasażerów statku;

c) jakiegokolwiek zobowiązania lub odpowiedzialności nałożonych przez przepisy dotyczące usuwania zatopionego wraku, a wiążących się z wydobyciem, usunięciem lub zniszczeniem statku zatopionego, osiadłego na mieliźnie bądź porzuconego (łącznie z wszystkim, co się na takim statku znajduje), jak również jakiegokolwiek zobowiązania lub odpowiedzialności wynikających z uszkodzenia urządzeń portowych, basenów lub dróg żeglownych.

2. W niniejszej Konwencji wyrażenie „roszczenia osobowe” oznacza roszczenia z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała; wyrażenie „roszczenia majątkowe” oznacza wszelkie inne roszczenia wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu.

3. Właściciel statku ma prawo do ograniczenia odpowiedzialności w przypadkach wymienionych w ustępie 1 niniejszego artykułu nawet wtedy, gdy odpowiedzialność jego wynika z własności, posiadania, pieczy lub nadzoru nad statkiem, bez udowodnienia winy właściciela lub osób, za które on odpowiada.

4. Artykuł niniejszy nie ma zastosowania do:

- a) roszczeń z tytułu akcji ratowniczych bądź roszczeń z tytułu udziału w awarii wspólnej;
- b) roszczeń kapitana, członków załogi lub wszelkich innych podwładnych właściciela statku bądź znajdujących się na statku, bądź których obowiązki są związane ze statkiem, włącznie z roszczeniami ich spadkobierców, ich osobistych przedstawicieli lub osób pozostających na ich utrzymaniu, jeżeli stosownie do przepisów regulujących umowę o pracę między właścicielem statku a tymi podwładnymi właściciel nie jest uprawniony do ograniczenia swojej odpowiedzialności w stosunku do takich roszczeń lub jeżeli stosownie do tych przepisów może on to uczynić jedynie do kwoty wyższej od przewidzianej w artykule 3 niniejszej Konwencji.

5. Jeżeli właściciel statku jest uprawniony do dochodzenia roszczenia w stosunku do osoby zgłaszającej roszczenie z tytułu tego samego zdarzenia, ich wzajemne roszczenia podlegają potrąceniu, a postanowienia niniejszej Konwencji będą miały zastosowanie jedynie do ewentualnej różnicy należności.

6. Określenie osoby, na której spoczywa ciężar dowodu, co do tego, czy zdarzenie, z którego wynikło roszczenie, spowodowane zostało z winy własnej właściciela, następuje według *lex fori*.

7. Powołanie się na ograniczenie odpowiedzialności nie stanowi uznania tej odpowiedzialności.

Artykuł 2.

1. Ograniczenie odpowiedzialności przewidziane w artykule 3 niniejszej Konwencji odnosi się do całości roszczeń osobowych i majątkowych wynikających z każdego odrębnego zdarzenia, bez względu na roszczenia wynikłe lub mogące wyniknąć z innego odrębnego zdarzenia.

2. Jeżeli całość roszczeń wynikających z każdego odrębnego zdarzenia przekracza granice odpowiedzialności przewidziane w artykule 3, z całej kwoty odpowiadającej tym granicom można ustanowić jeden odrębny fundusz ograniczonej odpowiedzialności.

3. Ustanowiony w ten sposób fundusz będzie mógł być użyty wyłącznie do zaspokojenia roszczeń, w stosunku do których można powołać się na ograniczenie odpowiedzialności.

4. Po ustanowieniu takiego funduszu żaden z wierzycieli, którego roszczenie podlega zaspokojeniu z funduszu, nie będzie miał prawa dochodzić z innego majątku właściciela statku zaspokojenia roszczenia, dla którego fundusz został ustanowiony, pod warunkiem jednak, że fundusz ograniczonej odpowiedzialności jest rzeczywiście możliwy do wykorzystania na rzecz wierzyciela.

Artykuł 3.

1. Kwoty, do jakich właściciel statku może ograniczyć swą odpowiedzialność stosownie do artykułu 1, są następujące:

- a) jeżeli zdarzenie spowodowało jedynie roszczenia majątkowe — do kwoty łącznej obliczonej po 1.000 franków od każdej tony tonażu statku;
- b) jeżeli zdarzenie spowodowało jedynie roszczenia osobowe — do kwoty łącznej obliczonej po 3.100 franków od każdej tony tonażu statku;
- c) jeżeli zdarzenie spowodowało zarówno roszczenia osobowe, jak i majątkowe — do kwoty łącznej obliczonej po 3.100 franków od każdej tony tonażu statku, z czego pierwsza część obliczona po 2.100 franków od każdej tony tonażu statku ma służyć wyłącznie zaspokojeniu roszczeń osobowych, a druga część obliczona po 1.000 franków od każdej tony tonażu statku ma służyć zaspokojeniu roszczeń majątkowych; jeżeli jednak pierwsza część okaże się niewystarczająca dla pełnego zaspokojenia roszczeń osobowych, nie pokryta reszta tych roszczeń będzie uczestniczyła razem z roszczeniami majątkowymi w proporcjonalnym zaspokojeniu z drugiej części funduszu.

2. W każdej części funduszu ograniczonej odpowiedzialności podział między wierzycieli następuje w stosunku do wysokości ich ustalonych roszczeń.

3. Jeżeli przed podziałem funduszu właściciel statku zaspokoił w całości lub w części którekolwiek z roszczeń wskazanych w artykule 1 ustęp 1, wstępuje on, w odpowiednim stosunku, w prawa zaspokojonego wierzyciela do funduszu, jednak tylko w takim zakresie, w jakim stosownie do prawa krajowego państwa, w którym fundusz został ustanowiony, splecony wierzyciel miałby prawo do zaspokojenia roszczenia przez właściciela.

4. Jeżeli właściciel statku wykaże, że w przyszłości może być zmuszony zaspokoić w całości lub w części którekolwiek z roszczeń wymienionych w art. 1 ust. 1, sąd lub inny właściwy organ Państwa, w którym fundusz został ustanowiony, może zarządzić tymczasowe zabezpieczenie wystarczającej kwoty dla umożliwienia w przyszłości właścicielowi dochodzenia jego roszczenia do funduszu, na zasadach przewidzianych w poprzednim ustępie.

5. W celu ustalenia granicy odpowiedzialności właściciela statku stosownie do postanowień niniejszego artykułu tonaż statku mniejszy niż 300 ton uważa się za 300 ton.

6. Frank wymieniony w niniejszym artykule oznacza jednostkę o zawartości sześćdziesięciu pięciu i pół miligramów złota 900/1000 próby. Kwoty wskazane w ustępie 1 niniejszego artykułu będą przeliczane na walutę krajową Państwa, w którym powołano się na ograniczenie odpowiedzialności, według kursu tej waluty, w stosunku do jednostki określonej wyżej, w dniu ustanowienia funduszu ograniczonej odpowiedzialności przez właściciela statku, dokonania zapłaty lub złożenia zabezpieczenia, które stosownie do przepisów tego Państwa jest równoznaczne z zapłatą.

7. Dla celów niniejszej Konwencji tonaż będzie obliczany, jak następuje:

— dla statków parowych lub innych statków o napędzie mechanicznym przyjmuje się tonaż netto zwiększony o objętość pomieszczeń siłowni, odjętą od tonażu brutto przy określaniu tonażu netto;

— dla wszelkich innych statków przyjmuje się tonaż netto.

Artykuł 4.

Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 3 ustęp 2 niniejszej Konwencji, zasady dotyczące ustanowienia i podziału funduszu ograniczonej odpowiedzialności oraz wszelkie zasady postępowania określają przepisy krajowe Państwa, w którym fundusz ten został ustanowiony.

Artykuł 5.

1. W każdym przypadku, gdy właściciel statku uprawniony jest do ograniczenia swojej odpowiedzialności na podstawie niniejszej Konwencji i gdy dany statek lub inny statek bądź też wszelkie inne mienie należące do tego samego właściciela zostały zajęte na obszarze podlegającym jurysdykcji jednego z Umawiających się Państw lub gdy złożona została kaucja lub inne zabezpieczenie, ażeby uniknąć zajęcia, sąd lub inny właściwy organ tego Państwa może zarządzić zwolnienie statku lub każdego innego mienia albo zwolnienie złożonego zabezpieczenia, jeżeli zostanie ustalone, że właściciel złożył już wystarczającą kaucję lub inne zabezpieczenie w wysokości sumy równej jego pełnej odpowiedzialności na podstawie niniejszej Konwencji i że kaucja lub inne zabezpieczenie w ten sposób złożone są rzeczywiście możliwe do wykorzystania na rzecz wierzyciela zgodnie z jego uprawnieniami.

2. Jeżeli w okolicznościach wskazanych w ustępie 1 niniejszego artykułu została uprzednio złożona kaucja lub inne zabezpieczenie:

- a) w porcie, gdzie wydarzył się wypadek, z którego wynikało roszczenie,
- b) w pierwszym porcie, do którego statek zawinął po wypadku, który nie wydarzył się w porcie;
- c) w porcie wyokrętowania lub wyładowania, jeżeli chodzi o roszczenie osobowe lub z tytułu szkód w ładunku,

sąd lub inny właściwy organ zarządzi zwolnienie statku lub kaucji albo innego złożonego zabezpieczenia, jeżeli spełnione są warunki wskazane w ustępie 1 niniejszego artykułu.

3. Postanowienia ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu będą miały również zastosowanie, jeżeli kaucja lub inne zabezpieczenie już złożone są niższe od kwoty odpowiadającej pełnej odpowiedzialności na podstawie niniejszej Konwencji, z zastrzeżeniem jednak, że w odniesieniu do brakującej różnicy złożona została wystarczająca kaucja lub inne zabezpieczenie.

4. Jeżeli właściciel statku złożył kaucję lub inne zabezpieczenie w kwocie odpowiadającej jego pełnej odpowiedzialności na podstawie niniejszej Konwencji, taka kaucja lub inne zabezpieczenie będą służyć zaspokojeniu wszelkich roszczeń wynikających z odrębnego zdarzenia, w stosunku do których właściciel statku może ograniczyć swoją odpowiedzialność.

5. Zagadnienia proceduralne w sprawach z powództw wniesionych na podstawie postanowień niniejszej Konwencji i terminy, w jakich powództwa te winny być wniesione, będą rozstrzygane zgodnie z prawem krajowym Umawiającego się Państwa, w którym postępowanie się toczy.

Artykuł 6.

1. W niniejszej Konwencji odpowiedzialność właściciela statku obejmuje odpowiedzialność samego statku.

2. Z zastrzeżeniem ustępu 3 niniejszego artykułu, postanowienia niniejszej Konwencji będą miały zastosowanie do czarterującego, armatora i zarządcy statku, jak również do kapitana, członków załogi i innych podwładnych właściciela, czarterującego, armatora lub zarządcy, działających w wykonaniu ich funkcji, w taki sam sposób, w jaki mają zastosowanie do samego właściciela; z tym jednakże, że łączna granica odpowiedzialności właściciela i tych wszystkich innych osób z tytułu roszczeń osobowych i majątkowych wynikających z odrębnego zdarzenia nie będzie przekraczała kwot określonych zgodnie z artykułem 3 niniejszej Konwencji.

3. Jeżeli powództwo jest skierowane przeciwko kapitanowi lub członkom załogi, osoby te mogą ograniczyć swoją odpowiedzialność, nawet jeżeli zdarzenie, z którego wynikały roszczenia, zostało spowodowane z ich winy własnej. Jeżeli jednak kapitan lub członek załogi jest równocześnie właścicielem, współwłaścicielem, czarterującym, armatorem bądź zarządcą statku, postanowienia niniejszego ustępu mają zastosowanie jedynie wówczas, gdy działanie, zamiechanie lub wina danej osoby miały miejsce, gdy działała ona w charakterze kapitana lub członka załogi statku.

Artykuł 7.

Niniejsza Konwencja ma zastosowanie w każdym przypadku, kiedy właściciel statku lub każda inna osoba mająca z mocy artykułu 6 te same uprawnienia, co właściciel statku, ogranicza lub ubiega się o ograniczenie swojej odpowiedzialności przed sądem jednego z Umawiających się Państw lub stara się uzyskać zwolnienie statku lub innego zajętego mienia bądź kaucji albo innego zabezpieczenia złożonego na obszarze podlegającym jurysdykcji jednego z tych Państw.

Jednakże każde Umawiające się Państwo ma prawo wyłączenia w całości lub w części korzyści wynikających z niniejszej Konwencji w stosunku do każdego innego Państwa nie będącego Stroną Konwencji lub w stosunku do każdej osoby, która w czasie podjęcia starań zmierzających do ograniczenia odpowiedzialności lub zwolnienia statku albo innego zajętego mienia bądź zwolnienia kaucji lub innego zabezpieczenia, stosownie do artykułu 5, nie posiada stałego miejsca zamieszkania lub głównej siedziby przedsiębiorstwa w jednym z Umawiających się Państw, albo w stosunku do jakiegokolwiek statku, co do którego podjęto starania o ograniczenie odpowiedzialności lub o zwolnienie, a który nie podnosi w czasie wyżej przewidzianym bandery jednego z Umawiających się Państw.

Artykuł 8.

Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie prawo określenia, jakie inne rodzaje statków mają być dla celów niniejszej Konwencji traktowane w ten sam sposób jak statki morskie.

Artykuł 9.

Konwencja niniejsza jest otwarta do podpisu dla Państw reprezentowanych na dziesiątej sesji Konferencji Dyplomatycznej Prawa Morskiego.

Artykuł 10.

Niniejsza Konwencja podlega ratyfikacji, a dokumenty ratyfikacyjne będą składane Rządowi Belgii, który zawiadomi o tym kanałami dyplomatycznymi wszystkie Państwa, które Konwencję podpisały lub do niej przystąpiły.

Artykuł 11.

1. Niniejsza Konwencja wejdzie w życie w sześć miesięcy po dacie złożenia co najmniej dziesięciu dokumentów ratyfikacyjnych, z których co najmniej pięć powinno być złożonych przez Państwa posiadające tonaż równy lub wyższy niż jeden milion ton brutto.

2. Dla każdego Państwa sygnatariusza, które ratyfikuje Konwencję po dacie złożenia dokumentu ratyfikacyjnego warunkującego wejście w życie Konwencji, jak to przewiduje ustęp 1 niniejszego artykułu, niniejsza Konwencja wejdzie w życie w sześć miesięcy po dacie złożenia przez to Państwo dokumentu ratyfikacyjnego.

Artykuł 12.

Każde Państwo nie uczestniczące w dziesiątej sesji Konferencji Dyplomatycznej Prawa Morskiego może przystąpić do niniejszej Konwencji.

Dokumenty przystąpienia będą składane Rządowi Belgii, który zawiadomi o tym kanałami dyplomatycznymi wszystkie Państwa, które Konwencję podpisały i do niej przystąpiły, o złożeniu każdego takiego dokumentu.

Konwencja wejdzie w życie w stosunku do Państwa przystępującego w sześć miesięcy po dacie złożenia przez to Państwo dokumentu przystąpienia, jednakże nie przed datą wejścia w życie Konwencji, jak to jest przewidziane w artykule 11 ust. 1.

Artykuł 13.

Każda Wysoka Umawiająca się Strona ma prawo wypowiedzenia niniejszej Konwencji w każdym czasie po jej wejściu w życie w stosunku do tej Wysokiej Umawiającej się Strony. Jednakże wypowiedzenie to nabierze mocy po upływie jednego roku od daty otrzymania takiego wypowiedzenia przez Rząd Belgii, który zawiadomi o każdej

takiej notyfikacji kanałami dyplomatycznymi wszystkie Państwa, które Konwencję podpisały i do niej przystąpiły.

Artykuł 14.

1. Każda Wysoka Umawiająca się Strona może w chwili ratyfikacji, przystąpienia do niniejszej Konwencji albo w każdym późniejszym czasie oświadczyć w pisemnej notyfikacji skierowanej do Rządu Belgii, że postanowienia niniejszej Konwencji zostają rozciągnięte na terytoria, za których stosunki międzynarodowe Państwo to jest odpowiedzialne. Konwencja zostanie rozciągnięta na wskazane terytoria w sześć miesięcy po dacie otrzymania takiej notyfikacji przez Rząd Belgii, jednakże nie przed datą wejścia w życie niniejszej Konwencji w stosunku do tej Wysokiej Umawiającej się Strony.

2. Każda Wysoka Umawiająca się Strona, która złożyła oświadczenie na podstawie ustępu 1 niniejszego artykułu w sprawie rozciągnięcia Konwencji na terytoria, za których stosunki międzynarodowe jest odpowiedzialna, może w każdym czasie notyfikować Rządowi Belgii, że Konwencja przestaje obowiązywać te terytoria. Wypowiedzenie takie nabierze mocy po upływie jednego roku od daty otrzymania przez Rząd Belgii notyfikacji o wypowiedzeniu.

3. Rząd Belgii zawiadomi kanałami dyplomatycznymi wszystkie Państwa, które Konwencję podpisały i do niej przystąpiły, o każdej otrzymanej notyfikacji zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 15.

Każda Wysoka Umawiająca się Strona może, po upływie trzech lat od chwili wejścia w życie w stosunku do niej niniejszej Konwencji albo w późniejszym czasie, zażądać zwołania Konferencji w celu wprowadzenia poprawek do Konwencji.

Każda Wysoka Umawiająca się Strona, która zechce skorzystać z tych uprawnień, notyfikuje o tym Rządowi Belgii, który zwoła Konferencję w ciągu następujących sześciu miesięcy.

Artykuł 16.

Konwencja niniejsza zastępuje i uchyla w stosunkach między Państwami, które ją ratyfikują lub do niej przystąpią, Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, podpisaną w Brukseli, dnia 25 sierpnia 1924 r.

Na dowód powyższego, należycie upoważnieni Pełnomocnicy, podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 października 1957 r. w językach angielskim i francuskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne, w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwach Rządu Belgii; Rząd ten będzie wydawał uwierzytelnione kopie Konwencji.

PROTOKÓŁ PODPISANIA

1. Każde Państwo w chwili podpisania, ratyfikacji lub przystąpienia do niniejszej Konwencji może złożyć zastrzeżenia przewidziane w ustępie 2. Wszelkie inne zastrzeżenia do niniejszej Konwencji są niedopuszczalne.

2. Dopuszczalne są tylko następujące zastrzeżenia:

a) zastrzeżenie co do prawa wyłączenia stosowania postanowień artykułu 1 ustęp 1 (c),

b) zastrzeżenie co do prawa uregulowania przez szczegółowe postanowienia prawa krajowego zasad ograniczenia odpowiedzialności dla statków o tonażu mniejszym niż 300 ton,

c) zastrzeżenie co do prawa wprowadzenia w życie niniejszej Konwencji bądź przez nadanie jej mocy obowiązującego prawa, bądź przez włączenie jej postanowień do ustawodawstwa krajowego w formie właściwej temu ustawodawstwu.

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

Les Hautes Parties Contractantes,

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

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

Article 1.

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

- (a) mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;
- (b) mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable, pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navi-

INTERNATIONAL
CONVENTION
relating to the limitation
of the liability
of owners of sea-going
ships.

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships;

Have decided to conclude a Convention for this purpose, and thereto have agreed as follows :

Article 1.

(1) The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner :

- (a) loss of life of, or personal injury to, any person being carried in the ship, and loss of, or damage to, any property on board the ship;
- (b) loss of life of, or personal injury to, any other person, whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringement of any rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible : Provided however that in regard to the act, neglect or default of this

gation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

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

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

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

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

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

(b) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces

last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in the navigation or the management of the ship or in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers;

(c) any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be on board such ship) and any obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways.

(2) In the present Convention the expression « personal claims » means claims resulting from loss of life and personal injury; the expression « property claims » means all other claims set out in paragraph (1) of this Article.

(3) An owner shall be entitled to limit his liability in the cases set out in paragraph (1) of this Article even in cases where his liability arises, without proof of negligence on the part of the owner or of persons for whose conduct he is responsible, by reason of his ownership, possession, custody or control of the ship.

(4) Nothing in this Article shall apply :

(a) to claims for salvage or to claims for contribution in general average;

(b) to claims by the Master, by members of the crew, by any servants of the owner on board the ship or by servants of the owner whose duties are connected with the ship, including the claims of their heirs, personal representatives or dependents, if under the law governing the contract of service between the owner and such servants the owner is not entitled to limit his liability

créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 3 ci-après.

- (5) Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.
- (6) La *lex fori* déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.
- (7) Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2.

- (1) La limitation de la responsabilité déterminée par l'article 3 de la présente Convention, s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.
- (2) Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.
- (3) Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.
- (4) Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

in respect of such claims or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 3 of this Convention.

- (5) If the owner of a ship is entitled to make a claim against a claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any
- (6) The question upon whom lies the burden of proving whether or not the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner shall be determined by the *lex fori*.
- (7) The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2.

- (1) The limit of liability prescribed by Article 3 of this Convention shall apply to the aggregate of personal claims and property claims which arise on any distinct occasion without regard to any claims which have arisen or may arise on any other distinct occasion.
- (2) When the aggregate of the claims which arise on any distinct occasion exceeds the limits of liability provided for by Article 3 the total sum representing such limits of liability may be constituted as one distinct limitation fund.
- (3) The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.
- (4) After the fund has been constituted, no claimant against the fund shall be entitled to exercise any right against any other assets of the shipowner in respect of his claim against the fund, if the limitation fund is actually available for the benefit of the claimant.

Article 3.

- (1) Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article 1 sont :
 - (a) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1.000 francs par tonneau de jauge du navire;
 - (b) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3.100 francs par tonneau de jauge du navire;
 - (c) au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3.100 francs par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2.100 francs par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1.000 francs par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.
- (2) Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.
- (3) Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe (1), il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.
- (4) Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des

Article 3.

- (1) The amounts to which the owner of a ship may limit his liability under Article 1 shall be :
 - (a) where the occurrence has only given rise to property claims an aggregate amount of 1,000 francs for each ton of the ship's tonnage;
 - (b) where the occurrence has only given rise to personal claims an aggregate amount of 3,100 francs for each ton of the ship's tonnage;
 - (c) where the occurrence has given rise both to personal claims and property claims an aggregate amount of 3,100 francs for each ton of the ship's tonnage, of which a first portion amounting to 2,100 francs for each ton of the ship's tonnage shall be exclusively appropriated to the payment of personal claims and of which a second portion amounting to 1,000 francs for each ton of the ship's tonnage shall be appropriated to the payment of property claims : Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund.
- (2) In each portion of the limitation fund the distribution among the claimants shall be made in proportion to the amounts of their established claims.
- (3) If before the fund is distributed the owner has paid in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph (1), he shall pro tanto be placed in the same position in relation to the fund as the claimant whose claim he has paid, but only to the extent that the claimant whose claim he has paid would have had a right of recovery against him under the national law of the State where the fund has been constituted.
- (4) Where the shipowner establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any of the claims

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

- (5) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.
- (6) Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe (1) du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus; à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.
- (7) Pour l'application de cette Convention, le tonnage sera calculé comme suit :
- pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;
 - pour tous autres navires, le tonnage net;

Article 4.

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

set out in Article 1 paragraph (1) the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable the shipowner at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

- (5) For the purpose of ascertaining the limit of an owner's liability in accordance with the provisions of this Article the tonnage of a ship of less than 300 tons shall be deemed to be 300 tons.
- (6) The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in paragraph (1) of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment.
- (7) For the purpose of this convention tonnage shall be calculated as follows :
- in the case of steamships or other mechanically propelled ships there shall be taken the net tonnage with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage;
 - in the case of all other ships there shall be taken the net tonnage.

Article 4.

Without prejudice to the provisions of Article 3, paragraph (2) of this Convention, the rules relating to the constitution and distribution of the limitation fund, if any, and all rules of procedure shall be governed by the national law of the State in which the fund is constituted.

Article 5.

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

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

- (a) au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance;
- (b) au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;
- (c) au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises;

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

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

Article 5.

(1) Whenever a shipowner is entitled to limit his liability under this Convention, and the ship or another ship or other property in the same ownership has been arrested within the jurisdiction of a Contracting State or bail or other security has been given to avoid arrest, the Court or other competent authority of such State may order the release of the ship or other property or of the security given if it is established that the shipowner has already given satisfactory bail or security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention and that the bail or other security so given is actually available for the benefit of the claimant in accordance with his rights.

(2) Where, in circumstances mentioned in paragraph (1) of this Article, bail or other security has already been given :

- (a) at the port where the accident giving rise to the claim occurred;
- (b) at the first port of call after the accident if the accident did not occur in a port;
- (c) at the port of disembarkation or discharge if the claim is a personal claim or relates to damage to cargo;

the Court or other competent authority shall order the release of the ship or the bail or other security given, subject to the conditions set forth in paragraph (1) of this Article.

(3) The provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article shall apply likewise if the bail or other security already given is in a sum less than the full limit of liability under this Convention: Provided that satisfactory bail or other security is given for the balance.

- (4) Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.
- (5) La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées, seront réglés par la loi nationale de l'Etat contractant dans lequel le procès a lieu.
- (4) When the shipowner has given bail or other security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention such bail or other security shall be available for the payment of all claims arising on a distinct occasion and in respect of which the shipowner may limit his liability.
- (5) Questions of procedure relating to actions brought under the provisions of this Convention and also the time limit within which such actions shall be brought or prosecuted shall be decided in accordance with the national law of the Contracting State in which the action takes place.

Article 6.

- (1) Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.
- (2) Sous réserve du paragraphe (3) du présent article, les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière quelles s'appliquent au propriétaire lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 3 de la présente Convention.
- (3) Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance, a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, copropriétaire, affrètement, armateur ou armateur gérant, la disposition du présent
- (1) In this Convention the liability of the shipowner includes the liability of the ship herself.
- (2) Subject to paragraph (3) of this Article, the provisions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, and to the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself: Provided that the total limits of liability of the owner and all such other persons in respect of personal claims and property claims arising on a distinct occasion shall not exceed the amounts determined in accordance with Article 3 of this Convention.
- (3) When actions are brought against the master or against members of the crew such persons may limit their liability even if the occurrence which gives rise to the claims resulted from the actual fault or privity of one or more of such persons. If, however, the master or member of the crew is at the same time the owner, co-owner, charterer, manager or operator of the ship the provisions of this paragraph shall only apply where the act, neglect or default in question is an

paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

Article 7.

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

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

Article 8.

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

Article 9.

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

Article 10.

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

act, neglect or default committed by the person in question in his capacity as master or as member of the crew of the ship.

Article 7.

This Convention shall apply whenever the owner of a ship, or any other person having by virtue of the provisions of Article 6 hereof the same rights as an owner of a ship, limits or seeks to limit his liability before the Court of a Contracting State or seeks to procure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security given within the jurisdiction of any such State.

Nevertheless, each Contracting State shall have the right to exclude, wholly or partially, from the benefits of this Convention any non-Contracting State, or any person who, at the time when he seeks to limit his liability or to secure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security in accordance with the provisions of Article 5 hereof, is not ordinarily resident in a Contracting State, or does not have his principal place of business in a Contracting State, or any ship in respect of which limitation of liability or release is sought which does not at the time specified above fly the flag of a Contracting State.

Article 8.

Each Contracting State reserves the right to decide what other classes of ship shall be treated in the same manner as seagoing ships for the purposes of this Convention.

Article 9.

This Convention shall be open for signature by the States represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 10.

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government which shall notify through diplomatic channels all signatory and acceding States of their deposit.

Article 11.

- (1) La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'États qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.
- (2) Pour chaque État signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe (1) du présent article, elle entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification.

Article 12.

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

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

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

Article 13.

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

Article 14.

- (1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier

Article 11.

- (1) This Convention shall come into force six months after the date of deposit of at least ten instruments of ratification, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.
- (2) For each signatory State which ratifies the Convention after the date of deposit of the instrument of ratification determining the coming into force such as is stipulated in paragraph (1) of this Article, this Convention shall come into force six months after the deposit of their instrument of ratification.

Article 12.

Any State not represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 11 (1).

Article 13.

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

Article 14.

- (1) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time there-

par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante:

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

Article 15.

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

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

Article 16.

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsa-

after declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party;

- (2) Any High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government;
- (3) The Belgian Government shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Article 15.

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 16.

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules concerning the

bilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924.

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

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

PROTCOLE DE SIGNATURE

- (1) Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au paragraphe (2). Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.
- (2) Les réserves suivantes seront seules recevables :
 - (a) Réserve du droit d'exclure l'application de l'article 1, paragraphe (1) (c).
 - (b) Réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge.
 - (c) Réserve du droit de donner effet à la présente Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

limitation of the liability of the owners of sea-going ships, signed at Brussels, on the 25th of August 1924.

In Witness whereof the Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention.

Done at Brussels, this tenth day of October 1957, in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

PROTOCOL OF SIGNATURE

- (1) Any State, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention may make any of the reservations set forth in paragraph (2). No other reservations to this Convention shall be admissible.
- (2) The following are the only reservations admissible :
 - (a) Reservation of the right to exclude the application of Article 1 paragraph (1) (c).
 - (b) Reservation of the right to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to ships of less than 300 tons.
 - (c) Reservation of the right to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in national legislation, in a form appropriate to that legislation, the provisions of this Convention.