

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF
LAW WITH RESPECT TO COLLISION BETWEEN VESSELS, BRUSSELS, 23
SEPTEMBER 1910**

(Translation – Non-authentic text)

(...)

Having recognized the desirability of determining by mutual agreement certain uniform rules of law with respect to collisions, have decided to conclude a Convention to that end, and have appointed as their plenipotentiaries, that is to say:

(...)

Who, having been duly authorised to that effect, have agreed as follows:

ARTICLE 1.

Where a collision occurs between sea-going vessels or between sea-going vessels and vessels of inland navigation, the compensation due for damages caused to the vessels, or to any things or persons on board thereof, shall be settled in accordance with the following provisions, in whatever waters the collision takes place.

ARTICLE 2.

If the collision is accidental, if it is caused by *force majeure*, or if the cause of the collision is left in doubt, the damages are borne by those who have suffered them.

This provision is applicable notwithstanding the fact that the vessels, or any one of them, may be at anchor (or otherwise made fast) at the time of the casualty.

ARTICLE 3.

If the collision is caused by the fault of one of the vessels, liability to make good the damages attaches to the one which has committed the fault.

ARTICLE 4.

If two or more vessels are in fault the liability of each vessel is in proportion to the degree of the faults respectively committed. Provided that if, having regard to the circumstances, it is not possible to establish the degree of the respective faults, or if it appears that the faults are equal, the liability is apportioned equally.

The damages caused, either to the vessels or to their cargoes or to the effects or other property of the crews, passengers, or other persons on board, are borne by the vessels in fault in the above proportion, and even to third parties a vessel is not liable for more than such proportion of such damages.

In respect of damages caused by death or personal injuries, the vessels in fault are jointly as well as severally liable to third parties, without prejudice however to the right of the vessel which has paid a larger part than that which, in accordance with the provisions of the first paragraph of this Article, she ought ultimately to bear, to obtain a contribution from the other vessel or vessels in fault.

It is left to the law of each country to determine, as regards such right to obtain contribution, the meaning and effect of any contract or provision of law which limits the liability of the owners of a vessel towards persons on board.

ARTICLE 5.

The liability imposed by the preceding Articles attaches in cases where the collision is caused by the fault of a pilot even when the pilot is carried by compulsion of law.

ARTICLE 6.

The right of action for the recovery of damages resulting from a collision is not conditional upon the entering of a protest or the fulfilment of any other special formality.

All legal presumptions of fault in regard to liability for collision are abolished.

ARTICLE 7.

Actions for the recovery of damages are barred after an interval of two years from the date of the casualty.

The period within which an action must be instituted for enforcing the right to obtain contribution permitted by paragraph 3 of Article 4 is one year from the date of payment.

The grounds upon which the said periods of limitation may be suspended or interrupted are determined by the law of the court where the case is tried.

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said periods shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the defendant vessel in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

ARTICLE 8.

After a collision, the master of each of the vessels in collision is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to the other vessel, her crew and her passengers.

He is likewise bound so far as possible to make known to the other vessel the name of his vessel and the port to which she belongs, and also the names of the ports from which she comes and to which she is bound.

A breach of the above provisions does not of itself impose any liability on the owner of a vessel.

ARTICLE 9.

The High Contracting Parties whose legislation does not forbid infringements of the preceding Article bind themselves to take or to propose to their respective Legislatures the measures necessary for the prevention of such infringements.

The High Contracting Parties will communicate to one another as soon as possible the laws or regulations which have already been or may be hereafter promulgated in their States for giving effect to the above undertaking.

ARTICLE 10.

Without prejudice to any conventions which may hereafter be made, the provisions of this Convention do not affect in any way the law in force in each country with regard to the limitation of shipowners' liability, nor do they affect legal obligations arising from contracts of carriage or from any other contracts.

ARTICLE 11.

This Convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a public service.

ARTICLE 12.

The provisions of the Convention shall be applied as regards all persons interested when all the vessels concerned in any action belong to States of the High Contracting Parties, and in any other cases for which the national laws provide.

Provided always that:

1°. As regards persons interested who belong to a non-contracting State, the application of the above provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity.

2°. Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable.

ARTICLE 13.

This Convention extends to the making good of damages which a vessel has caused to another vessel, or the goods or persons on board either vessel, either by the execution or non-execution of a manoeuvre or by the non-observance of the regulations, even if no collision had actually taken place.

ARTICLE 14.

Any one of the High Contracting Parties shall have the right, three years after this Convention comes into force, to call for a new conference with a view to possible amendments therein, and particularly with a view to extend, if possible, the sphere of its application.

Any power exercising this right must notify its intention to the other Powers, through the Belgian Government, which will make arrangements for convening the conference within six months.

ARTICLE 15.

States which have not signed the present Convention are allowed to accede thereto at their request. Such accession shall be notified through the diplomatic channel to the Belgian Government, and by the latter to each of the Government of the other Contracting Parties; it shall become effective one month after the despatch of such notification by the Belgian Government.

ARTICLE 16.

The present Convention shall be ratified.

After an interval of at most one year from the date on which the Convention is signed, the Belgian Government shall enter into communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify it, with a view to decide whether it should be put into force.

The ratifications shall, if so decided, be deposited forthwith at Brussels, and the Convention shall come into force a month after such deposit.

The Protocol shall remain open another year in favour of the States represented at the Brussels Conference. After this interval they can only accede to it in conformity with the provisions of Article 15.

ARTICLE 17.

In the case of one other of the High Contracting Parties denouncing this Convention, such denunciation shall not take effect until a year after the day on which it has been notified to the Belgian Government, and the Convention shall remain in force as between the other Contracting Parties.

ADDITIONAL ARTICLE.

Notwithstanding anything in the provisions of Article 16, it is agreed that it shall not be obligatory to give effect to the provisions of Article 5, establishing liability in cases where a collision is caused by the fault of a pilot carried by compulsion of law, until the High Contracting Parties shall have arrived at an agreement on the subject of the limitation of liability of shipowners.

In witness whereof, the Plenipotentiaries of the respective High Contracting Parties have signed this Convention and have affixed thereto their seals.

Done at Brussels, in a single copy, September 23rd, 1910.

PROTOCOL OF SIGNATURE

At the moment of proceeding to the signature of the Conventions for the unification of certain rules of law with respect to collisions and to assistance and salvage at sea, concluded this day, the undersigned Plenipotentiaries have agreed as follows:

The provisions of the said Conventions shall be applicable to the colonies and possessions of the contracting Powers subject to the reservations hereafter mentioned:

- I. The German Government reserves its decisions on the subject of its colonies. Its reserves, for each one of these separately, the right of acceding to the Conventions and of denouncing them.
- II. The Danish Government reserves the right of acceding to the said Conventions and of denouncing them for Iceland and the Danish colonies or possessions separately.
- III. The Government of the United States of America reserves the right of acceding to the said Conventions and of denouncing them for the island possessions of the United States of America.

- IV. His Britannic Majesty's Government reserves the right of acceding to the said Conventions and of denouncing them for each of the British colonies, protectorates, and territories separately, as well as for the Island of Cyprus.
- V. The Italian Government reserves the right of acceding subsequently to the Conventions for the Italian dependencies and colonies.
- VI. The Netherlands Government reserves the right of acceding subsequently to the Conventions for the Netherlands colonies and possessions.
- VII. The Portuguese Government reserves the right of acceding subsequently to the Conventions for the Portuguese colonies.

These accessions can be notified either by a general declaration comprehending all the colonies and possessions or by special declarations. For accessions and denunciations, the procedure indicated in the two present Conventions shall be observed in due course. It is understood, however, that the said accessions can equally be declared in the protocol of ratification.

In witness whereof, the undersigned Plenipotentiaries have drawn up the present Protocol, which shall have the same force and validity as if its provisions were inserted in the text of the Conventions to which it relates.

Done at Brussels in a single copy, September 23rd, 1910.

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES
EN MATIÈRE D'ABORDAGE, BRUXELLES, 23 SEPTEMBRE 1910**

(...)

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 Leur Plénipotentiaires, savoir :

(...)

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

ARTICLE PREMIER.

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

ARTICLE 2.

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

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

ARTICLE 3.

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

ARTICLE 4.

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

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

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

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

ARTICLE 5.

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

ARTICLE 6.

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

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

ARTICLE 7.

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

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

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

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

ARTICLE 8.

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

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

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

ARTICLE 9.

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

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

ARTICLE 10.

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

ARTICLE 11.

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

ARTICLE 12

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

Il est entendu toutefois:

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

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

ARTICLE 13.

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

ARTICLE 14.

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

Celle des Puissances qui ferait usage de cette faculté 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 15.

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 16.

La présente Convention sera ratifiée.

A l'expiration du délai d'un an au plus tard, à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties Contractantes qui 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 15.

ARTICLE 17.

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

ARTICLE ADDITIONNEL.

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

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

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

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 sous-signés sont convenus de ce qui suit:

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

- I. Le Gouvernement allemand déclare réserver ses résolutions au sujet de ses colonies. Il se réserve, pour chacune de celles-ci séparément, le droit d'adhérer aux Conventions et de les dénoncer.
- II. Le Gouvernement danois déclare se réserver le droit d'adhérer auxdites Conventions et de les dénoncer pour l'Islande et les colonies ou possessions danoises séparément.
- III. Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique déclare se réserver le droit d'adhérer auxdites Conventions et de les dénoncer pour les possessions insulaires des Etats-Unis d'Amérique.
- IV. Le Gouvernement de Sa Majesté Britannique déclare se réserver le droit d'adhérer auxdites Conventions et de les dénoncer pour chacune des colonies, chacun des protectorats et territoires britanniques séparément ainsi que pour l'île de Chypre.
- V. Le Gouvernement italien se réserve d'adhérer ultérieurement aux Conventions pour les dépendances et colonies italiennes.
- VI. Le Gouvernement des Pays-Bas se réserve d'adhérer ultérieurement aux Conventions pour les colonies et possessions néerlandaises.

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

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

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

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

**STATUS OF SIGNATURES, RATIFICATIONS, ACCEPTANCES, APPROVALS,
ACCESSIONS, RESERVATIONS AND NOTIFICATIONS OF SUCCESSION**

For information regarding signatures, ratifications, acceptances, approvals, accessions, reservations and notifications of succession, please consult the details provided by:

- the depositary, the Belgian Government:
<http://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/downloads/i1.pdf>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>
- the Treaty Database of the Dutch Government:
<https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/003382>

ESSENTIAL LITERATURE

- CMI, *The Travaux Préparatoires of the 1910 Collision Convention and of the 1952 Arrest Convention*, [Antwerp]: CMI 1997
- F. Berlingieri, *International Maritime Conventions: Volume 2. Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*, Abingdon: Informa Law from Routledge, 2014
- A. van Oven, *De uniforme werking van het Brusselsche Aanvaringstractaat* (diss. Leiden), Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1938