

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING
VESSELS, BRUSSELS, 25 AUGUST 1924**

(Translation – Non-authentic text)

(...)

Having recognized the utility of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels,

(...)

Article 1.

The liability of the owner of a sea-going vessel is limited to an amount equal to the value of the vessel, the freight, and the accessories of the vessel, in respect of:

- (1) Compensation due to third parties by reason of damage caused, whether on land or on water, by the acts or faults of the master, crew, pilot, or any other person in the service of the vessel;
- (2) Compensation due by reason of damage caused either to cargo delivered to the master to be transported, or to any goods and property on board;
- (3) Obligations arising out of bills of lading;
- (4) Compensation due by reason of a fault of navigation committed in the execution of a contract;
- (5) Any obligation to remove the wreck of a sunken vessel, and any obligations connected therewith;
- (6) Any remuneration for assistance and salvage;
- (7) Any contribution of the shipowner in general average;
- (8) Obligations arising out of contracts entered into or transactions carried out by the master, acting within the scope of this authority, away from the vessel's home port, where such contracts or transactions are necessary for the preservation of the vessel or the continuation of the voyage, provided that the necessity is not caused by any insufficiency or deficiency of equipment or stores at the beginning of the voyage.

Provided that, as regards the cases mentioned in Nos. 1, 2, 3, 4 and 5 the liability referred to in the preceding provisions shall not exceed an aggregate sum equal to 8 pounds sterling per ton of the vessel's tonnage.

Article 2.

The limitation of liability laid down in the foregoing Article does not apply:

- (1) to obligations arising out of acts or faults of the owner of the vessel;
- (2) to any of the obligations referred to in n° 8 of Article 1, when the owner has expressly authorized or ratified such obligation;
- (3) to obligations on the owner arising out of the engagement of the crew and other persons in the service of the vessel.

Where the owner or a part owner of the vessel is at the same time master, he cannot claim limitation of liability for his faults, other than his faults of navigation and the faults of persons in the service of the vessel.

Article 3.

An owner who avails himself of the limitation of his liability to the value of the vessel, freight, and accessories of the vessel must prove that value. The valuation of the vessel shall be based upon the condition of the vessel at the points of time hereinafter set out:

1. In cases of collision or other accidents, as regards all claims connected therewith, including contractual claims which have originated up to the time of arrival of the vessel at the first port reached after the accident, and also as regards claims in general average arising out of the accident, the valuation shall be according to the condition of the vessel at the time of her arrival at that first port.

If before that time a fresh accident, distinct from the first accident, has reduced the value of the vessel, any diminution of value so caused shall not be taken into account in considering claims connected with the previous accident.

For accidents occurring during the sojourn of a vessel in port, the valuation shall be according to the condition of the vessel at that port after the accident.

2. If it is a question of claims relating to the cargo, or arising on a bill of lading, not being claims provided for in the preceding paragraphs, the valuation shall be according to the condition of the vessel at the port of destination of the cargo, or at the place where the voyage is broken.

If the cargo is destined to more than one port and the damage is connected with one and the same cause the valuation shall be according to the condition of the vessel at the first of those ports.

3. In all the other cases referred to in Article 1, the valuation shall be according to the condition of the vessel at the end of the voyage.

Article 4.

The freight referred to in Article 1, including passage money, is deemed, as respects vessels of every description, to be a lump sum fixed at all events at 10 per cent of the value of the vessel at the commencement of the voyage. That indemnity is due even though no freight be then earned by vessel.

Article 5.

The accessories referred to in Article 1 mean:

- (1) Compensation of material damage, sustained by the vessel since the beginning of the voyage, and not repaired;
- (2) General average contributions in respect of material damage sustained by the vessel since the beginning of the voyage, and not repaired.

Payments on policies of insurance, as well as bounties, subventions, and other national subsidies, are not deemed to be accessories.

Article 6.

The various claims connected with a single accident, or in respect of which, in the absence of an accident, the value of a vessel is ascertained at a single port, rank with one another against the amount representing the extent of the owner's liability, regard being had to the order of the liens.

In proceedings with respect to the distribution of this sum the decisions given by the competent courts of the contracting States shall be evidence of a claim.

Article 7.

Where death or bodily injury is caused by the acts or faults of the captain, crew, pilot, or any other person in the service of the vessel, the owner of the vessel is liable to the victims or their representatives in an amount exceeding the limit of liability provided for in the preceding Articles up to 8 pounds sterling per ton of the vessel's tonnage. The victims of a single accident or their representatives rank together against the sum constituting the extent of liability.

If the victims or their representatives are not fully compensated by this amount, they rank, as regards the balance of their claims, with the other claimants against the amounts mentioned in the preceding Articles, regard being had to the order of the liens.

The same limitation of liability applies to passengers as respects the carrying vessel but does not apply to the crew or other persons in the service of that vessel whose right of action in the case of death or bodily injury remains governed by the national law of the vessel.

Article 8.

Where a vessel is arrested and security is given for an amount equal to the full limit of liability, it shall accrue to the benefit of all creditors whose claims are subject to this limit.

Where the vessel is subsequently again arrested, the court may order its release, if the owner while submitting to the jurisdiction of the court, proves that he has already given security for an amount equal to the full limit of his liability, that the security so given is satisfactory, and that the creditor is assured of receiving the benefit thereof.

If the security is given for a smaller amount or if security is required on several successive occasions, the effect will be regulated by agreement between the parties, or by the court, so as to insure that the limit of liability be not exceeded.

If different creditors take proceedings in to courts of different States, the owner may, before each court, require account to be taken of the whole of the claims and debts so as to insure that the limit of liability be not exceeded.

The national laws shall determine question of procedure and time limits for the purpose of applying the preceding rules.

Article 9.

In the event of any action or proceeding being taken on one of the grounds enumerated in Article 1, the court may, on the application of the owner of the vessel order that proceedings against the property of the owner other than the vessel, its freight and accessories shall be stayed for a period sufficient to permit of the sale of the vessel and distribution of the proceeds amongst the creditors.

Article 10.

Where the person who operates the vessel without owning it or the principal charterer is liable under one of the heads enumerated in Article 1, the provisions of this Convention are applicable to him.

Article 11.

For the purposes of the provisions of this Convention, "tonnage" is calculated as follows:

In the case of steamers and other mechanically propelled vessels, 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 sailing vessels, net tonnage.

Article 12.

The provisions of this Convention shall be applied in each contracting State in cases in which the ship for which the limit of responsibility is invoked is a national of another contracting State, as well as in any other cases provided for by the national laws.

Nevertheless the principle formulated in the preceding paragraph does not affect the right of the contracting State not to apply the provisions of this Convention in favor of the nationals of a non-contracting State.

Article 13.

This Convention does not apply to vessels of war, not to government vessels appropriated exclusively to the public service.

Article 14.

Nothing in the foregoing provisions shall be deemed to affect in any way the competence of tribunals modes of procedure, or methods of execution authorized by the national laws.

Article 15.

The monetary units mentioned in this Convention mean their gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing at the dates fixed in Article 3.

Article 16.

After an interval of not more than two years from the day on which the convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be

recorded in a procès-verbal signed by the representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister for Foreign Affairs.

The subsequent deposits of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government, and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the procès-verbal relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the powers who have signed this Convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 17.

Nonsignatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the States which have signed or acceded to the convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article 18.

The High Contracting Parties may at the time of signature, ratification, or accession declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates, or territories, under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate, or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate, or territory under their sovereignty or authority.

Article 19.

The present Convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the procès-verbal recording such deposit. As respects the States which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 18, it shall take effect six months after the notifications specified in Article 16, paragraph 2, and Article 17, paragraph 2, have been received by the Belgian Government.

Article 20.

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other States informing them of the date

on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiration of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 21.

Any one of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise the right should give one year advance notice of its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the conference.

Additional Article.

The provisions of Article 5 of the Convention for the unification of certain rules relating to collisions at sea, of September 23, 1910, the operation of which had been put off by virtue of the additional Article of that Convention become applicable in regard to the States bound by this Convention.

Done at Brussels, in a single copy, August 25th, 1924.

PROTOCOL OF SIGNATURE

In proceeding to the signature of the International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels, the undersigned Plenipotentiaries adopted the present Protocol which will have the same force and the same value as if the provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates:

- I. The High Contracting Parties reserve to themselves the right not to admit the limitation of the liability to the value of the vessel, the accessories and the freight for damages done to works in ports, docks and navigable ways and for the cost of removing the wreck, or the right only to ratify the treaty on those points on condition of reciprocity.

It is nevertheless agreed that the limitation of liability under the head of those damages will not exceed eight pounds sterling per ton of the vessel's tonnage, except as regards the cost of removing the wreck.

- II. The High Contracting Parties reserve to themselves the right to decide that the owner of a vessel that is not used for the carriage of persons and measures not more than three hundred tons is liable as to claims arising from death or bodily injuries, in accordance with the provisions of the convention, but without there being occasion to apply to that liability the provisions of paragraph 1 of Article 7.

Done at Brussels, in a single copy, August 25th, 1924.

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES
CONCERNANT LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE
NAVIRES DE MER, BRUXELLES, 25 AOÛT 1924**

(...)

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

(...)

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

Article premier.

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

- 1°. Des indemnités dues à des tiers à raison des dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire;
- 2°. Des indemnités dues à raison des dommages causés soit à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, soit à tous biens et objets se trouvant à bord;
- 3°. Des obligations résultant des connaissements;
- 4°. Des indemnités dues à raison d'une faute nautique commise dans l'exécution d'un contrat;
- 5°. De l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé et des obligations s'y rattachant;
- 6°. Des rémunérations d'assistance et de sauvetage;
- 7°. De la part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes;
- 8°. Des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent ni de l'insuffisance ni de la défectuosité de l'équipement ou de ravitaillement au début du voyage.

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

Article 2.

La limitation de responsabilité édictée par l'article précédent ne s'applique pas:

- 1°. Aux obligations résultant de faits ou fautes du propriétaire du navire;
- 2°. À l'une des obligations dont il s'agit au n° 8 de l'article 1^{er}, lorsque le propriétaire a spécialement autorisé ou ratifié cette obligation;
- 3°. Aux obligations résultant pour le propriétaire de l'engagement de l'équipage et des autres personnes au service du navire.

Si le propriétaire ou le copropriétaire du navire est en même temps le capitaine, il ne peut invoquer la

limitation de sa responsabilité pour ses fautes autres que ses fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire.

Article 3.

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

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

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

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

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

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

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

Article 4.

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

Article 5.

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

- 1°. Des indemnités à raison de dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés;
- 2°. Des indemnités pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés.

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

Article 6.

Les diverses créances qui se rattachent à un même accident ou à l'égard desquelles, à défaut d'accident, la valeur du navire se détermine en un même port concourent entre elles sur la somme représentant à leur égard l'étendue de la responsabilité du propriétaire, en tenant compte du rang des privilèges.

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

Article 7.

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

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

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

Article 8.

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

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

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

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

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

Article 9.

En cas d'action ou de poursuite exercée pour une des causes énoncées à l'article 1^{er}, le tribunal pourra ordonner, sur requête du propriétaire, qu'il soit sursis aux poursuites sur les biens autres que le navire, le fret et les accessoires, pendant le temps suffisant pour permettre la vente du navire et la répartition du prix entre les créanciers.

Article 10.

Lorsque l'armateur non-proprétaire ou l'affrèteur principal est responsable de l'un des chefs énoncés à l'article 1^{er}, les dispositions de la présente Convention lui sont applicables.

Article 11.

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

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

Pour les voiliers, sur le tonnage net.

Article 12.

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

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

Article 13.

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

Article 14.

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

Article 15.

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

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

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

Article 16.

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties Contractantes qui se sont déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les

représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires étrangères de Belgique.

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

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

Article 17.

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

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

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

Article 18.

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

Article 19.

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

Article 20.

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

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

Article 21.

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

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

Article additionnel.

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

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

PROTOCOLE DE SIGNATURE

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

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

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

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

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

**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/i3.pdf>
- the United Nations Treaty Collection:
<https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=0800000280167705>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>