

**CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA, BRUSSELS, 23 SEPTEMBER 1910**

**as amended by the**

**PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA SIGNED AT BRUSSELS ON 23RD SEPTEMBER 1910, BRUSSELS, 27 MAY 1967**

*(Translation – Non-authentic text)*

(...)

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law respecting assistance and salvage at sea.

(...)

ARTICLE 1.

Assistance and salvage of sea-going vessels in danger, of any things on board, of freight and passage money, and also services of the same nature rendered by sea-going vessels to vessels of inland navigation or vice-versa, are subject to the following provisions, without any distinction being drawn between these two kinds of service (viz., assistance and salvage), and in whatever waters the services have been rendered.

ARTICLE 2.

Every act of assistance or salvage of which has had a useful result gives a right to equitable remuneration.

No remuneration is due if the services rendered have no beneficial result.

In no case shall the seem to be paid exceed the value of the property salvaged.

ARTICLE 3.

Persons who have taken part in salvage operations notwithstanding the express and reasonable prohibition on the part of the vessel to which the services were rendered, have no right to any remuneration.

ARTICLE 4.

A tug has no right to remuneration for assistance to or salvage of the vessel she is towing or of the vessel's cargo, except where she has rendered exceptional services which cannot be considered as rendered in fulfilment of the contract of towage.

ARTICLE 5.

Remuneration is due notwithstanding that the salvage services have been rendered by or to vessels belonging to the same owner.

ARTICLE 6.

The amount of remuneration is fixed by agreement between the parties, and, failing agreement, by the

court.

The proportion in which the remuneration is to be distributed amongst the salvors is fixed in the same manner.

The apportionment of the remuneration amongst the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the vessel's flag.

#### ARTICLE 7.

Every agreement as to assistance or salvage entered into at the moment and under the influence of danger may, at the request of either party, be annulled, or modified by the court, if it considers that the conditions agreed upon are not equitable.

In all cases, when it is proved that the consent of one of the parties is vitiated by fraud or concealment, or when the remuneration is, in proportion to the services rendered, in an excessive degree too large or too small, the agreement may be annulled or modified by the court at the request of the party affected.

#### ARTICLE 8.

The remuneration is fixed by the court according to the circumstances of each case, on the basis of the following considerations: *a.* firstly, the measure of success obtained, the efforts and deserts of the salvors, the danger run by the salvaged vessel, by her passengers, crew and cargo, by the salvors, and by the salving vessel, the time expended, the expenses incurred and losses suffered, and the risks of liability and other risks run by the salvors, and also the value of the property exposed to such risks, due regard being had to the special appropriation (if any) of the salvors' vessel for salvage purposes; *b.* secondly, the value of the property salvaged.

The same provisions apply for the purpose of fixing the apportionment provided for the second paragraph of Article 6.

The court may deprive the salvors of all remuneration, or may award a reduced remuneration, if it appears that the salvors have by their fault rendered the salvage or assistance necessary or have been guilty of theft, fraudulent concealment, or other acts of fraud.

#### ARTICLE 9.

No remuneration is due from the persons whose lives are saved, but nothing in this Article shall affect the provisions of the national laws on this subject.

Salvors of human life, who have taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage or assistance, are entitled to a fair share of the remuneration awarded to the salvors of the vessel, her cargo, and accessories.

#### ARTICLE 10.

A salvage action is barred after an interval of two years from the day on which the operations of assistance or salvage terminate.

The grounds upon which the said period 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 period shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the vessel assisted or salvaged in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

ARTICLE 11.

Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to everybody, even though an enemy, found at sea in danger of being lost.

The owner of a vessel incurs no liability by reason of contravention of the above provision.

ARTICLE 12.

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 provision.

ARTICLE 13.

This Convention does not affect the provisions of national laws or international treaties as regards the organization of services of assistance and salvage by or under the control of public authorities, nor, in particular, does it affect such laws or treaties on the subject of the salvage of fishing gear.

ARTICLE 14.

The provisions of this Convention shall also apply to assistance or salvage services rendered by or to a ship of war or any other ship owned, operated or chartered by a State or Public Authority.

A claim against a State for assistance or salvage services rendered to a ship of war or other ship which is, either at the time of the event or when the claim is brought, appropriated exclusively to public non commercial service, shall be brought only before the Courts of such State.

Any High Contracting Party shall have the right to determine whether and to what extent Article 11 shall apply to ships coming within the terms of the second paragraph of this Article.

ARTICLE 15.

The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when either the assisting or salvaging vessel or the vessel assisted or salvaged belongs to a State of the High Contracting Parties, as well as 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.

- 3°. Without prejudice to any wider provisions of any national laws, Article 11 only applies as between vessels belonging to the States of the High Contracting Parties.

#### ARTICLE 16.

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

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

#### ARTICLE 17.

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

#### ARTICLE 18.

This 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 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 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 favor of the States represented at the Brussels Conference. After this interval they can only accede to it in conformity with the provisions of Article 17.

#### ARTICLE 19.

In the case of one or 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.

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.

**CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE  
D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES, BRUXELLES, 23 SEPTEMBRE 1910**

**comme modifié par le**

**PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR  
L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE D'ASSISTANCE ET DE  
SAUVETAGE MARITIMES SIGNÉE À BRUXELLES LE 23 SEPTEMBRE 1910,  
BRUXELLES, 27 MAI 1967**

(...)

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

(...)

**ARTICLE PREMIER.**

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

**ARTICLE 2.**

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

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

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

**ARTICLE 3.**

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

**ARTICLE 4.**

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

**ARTICLE 5.**

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

**ARTICLE 6.**

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

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

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

ARTICLE 7.

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

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

ARTICLE 8.

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

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

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

ARTICLE 9.

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

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

ARTICLE 10.

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

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

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

ARTICLE 11.

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage,

ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

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

#### ARTICLE 12.

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

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

#### ARTICLE 13.

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

#### ARTICLE 14.

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent aussi aux services d'assistance ou de sauvetage rendus par ou à un bâtiment de guerre ou un navire d'Etat ou un navire exploité ou affrété par un Etat ou une personne de droit public.

Les actions contre un Etat pour services d'assistance ou de sauvetage rendus à un bâtiment de guerre ou à un navire exclusivement affecté, lors de l'événement ou de l'introduction de l'instance, à un service public non commercial, ne seront portées que devant les tribunaux de cet Etat.

Chaque Haute Partie Contractante se réserve le droit de déterminer si, et dans quelle mesure, l'article 11 sera rendu applicable aux navires visés au deuxième alinéa du présent article.

#### ARTICLE 15.

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

Il est entendu toutefois:

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

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

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

## ARTICLE 16.

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

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

## ARTICLE 17.

Les 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 18.

La présente Convention sera ratifiée.

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

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

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

## ARTICLE 19.

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

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

Fait à Bruxelles, en un 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 in this database TRANSPORT, under the respective instruments consolidated here.