

DECRETO Nº 350, DE 1º DE OUTUBRO DE 1935.

Promulga a Convenção Internacional, para a unificação de certas regras relativas á limitação da responsabilidade dos proprietarios de embarcações marítimas e respectivo Protocollo de Assignatura, firmados entre o Brasil e varios paizes. em Bruxellas, a 25 de agosto de 1924, por ocasião da Conferencia Internacional de Direito Marítimo, reunida na mesma capital

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Tendo sido ratificada a Convenção para a unificação de certas regras relativas á limitação de responsabilidade dos proprietarios de embarcações marítimas e o respectivo Protocollo de Assignatura, firmados em Bruxellas, a 25 de agosto de 1924, por ocasião da Conferencia Internacional de Direito Marítimo, reunida na mesma capital;

Havendo o Governo brasileiro effectuado, a 28 de abril de 1931, o deposito do instrumento de ratificação do referido acto internacional e Protocollo, no Ministerio dos Negocios Estrangeiros da Belgica;

Attendendo a que a ratificação feita ficou approvada ex-vi do disposto no art. 18 das Disposições Transitorias da Constituição em vigor, relativa á validade dos actos do Governo Provisorio;

Decreta que a Convenção alludida e o seu Protocollo de Assignatura, appensos por cópia ao presente decreto, sejam executados e cumpridos tão inteiramente como nelles se contém.

Rio de Janeiro, 1 de outubro de 1935, 114º da Independencia e 47º da Republica.

GETULIO VARGAS *José Carlos de Macedo Soares*

Este texto não substitui o publicado na CLBR de 1935

GETULIO DORNELLES VARGAS

CHEFE DO GOVERNO PROVISORIO DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

Faço saber, aos que a presente Carta de ratificação virem, que, entre os Estados Unidos do Brasil e varios outros paizes representados nas Conferencias internacionaes de direito marítimo, reunidas em Bruxellas, em agosto de 1924 e em abril de 1926, foram concluidas e assignadas tres convenções internacionaes, (1) do teôr seguinte:

I

Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924.

Le Président de la République Allemande, le Président de la République Argentine, Sa Majesté le Roi des Belges le Président de la République du Brésil, le Président de la République du Chili, le Président de la République de Cuba, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef de l'Etat Estonien le Président des Etats-Unis d'Amérique, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes, Son Altesse Sérénissime le

Gouverneur du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, le Président de la République du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays Bas, le Président de la République de Pologne, le Président de la République Portugaise, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes, Sa Majesté le Roi de Suède et le Président de la République de l'Uruguay.

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:

M. le Président de la République Allemande:

M. le Président de la République Argentine:

(1) Esta publicação só se refere ás duas Convenções promulgadas, não tendo sido ainda promulgada a terceira Convenção sobre a unificação de certas regras relativas ás imunidades dos navios do Estado, firmada em Bruxellas, a 10 de abril de 1926;

S. E. M. A. Blancas, Ministte de la République Argentine à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi des Belges:

M. L. Franck, Ministre des Colonies, Président du Comité maritime international;

M. A. Le Jeune, Sénateur, Vice-Président du Comité maritime international;

M. F. Sohr, Docteur en droit, Secrétaire Général du Comité maritime International, Professeur à l'Université de Bruxelles.

M. le Président de la République du Brésil:

S. E. M. de Barros Moreira, Ambassadeur du Brésil à Bruxelles.

M. le Président de la République du Chili:

M. le Président de la République de Cuba:

Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande:

S. E. M. Otto Krag, Ministre de Danemark à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi d'Espagne:

S. E. le Marquis de Villalobar et de Guimarey, Ambassadeur d'Espagne à Bruxelles.

M. le Chef de Estado Estonien:

S. E. M. Pusta, Ministre d'Estonie à Bruxelles.

M. le Président des Etats-Unis d'Amérique:

M. le Président de la République de Finlande:

M. le Président de la République Française:

S. E. M. Maurice Herbette, Ambassadeur de France à Bruxelles.

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

S. E. le Très Honorable Sir George Grahame, G. C. V. O., K. C. M. G., Ambassadeur de Sa Majesté Britannique à Bruxelles.

Son Altesse Sérénissime le Gouverneur du Royaume de Hongrie:

M. le Comte Olivier Woracziczky, baron de Pabienitz, Chargé d'Affaires de Hongrie à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi d'Italie:

M. J. Daneo, Chargé d'Affaires a. i. d'Italie à Bruxelles.

Sa Majesté l'Empereur du Japon;

S. E. M. M. Adatci, Ambassadeur du Japon à Bruxelles.

M. le Président de la République de Lettonie;

S. E. M. G. Albat, Ministre plénipotentiaire, Secrétaire général du Ministère des Affaires Etrangères.

M. le Président de la République du Mexique:

Sa Majesté le Roi de Norvège:

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas:

M. le Président de la République du Pérou:

M. le Président de la République de Pologne et la Ville Libre de Dantzig:

S. E. M. le comte Sgembek, Ministre de Pologne à Bruxelles.

M. le Président de la République Portugaise:

S. E. M. Alberto d'Oliveira, Ministre de Portugal à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi de Roumaine:

S. E. M. H. Catargi, Ministre de Roumanie à Bruxelles.

Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes:

MM. Straznickey et Verona.

Sa Majesté le Roi de Suède:

M. le Président de la République de l'Uruguay:

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

ARTICLE 1 ER.

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 leau, 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 l'avitaillement au début du voyage.

Toutefois, pour les créances prévues aux ns. 1, 2, 3, 4 et 5, la responsabilité visée par les dispositions qui précèdent ne dépassera pas une somme totale de 8 liv. st. 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° A l'une des obligations dont il s'agit au n° 8 de l'article 1er, 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 à pour base l'état du

navire aux époques ciaprès établies:

1° En cas d'abordage ou d'autres accidents, à l'égard de toutes les créances que 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'est 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° Si l'on 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 1er, l'estimation est faite d'après l'état du navire à la fin du voyage.

Article 4.

Le fret visé à l'article 1er, 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 1er 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 d'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 liv. st. 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 le 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 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'États 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 exercées pour une des causes énoncées à l'article 1er, 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 propriétaire ou l'affrèteur principal est responsable de l'un des chefs énoncés à l'article 1er, 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 contractant 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 lalinéa précédent, ne porte pas atteinte au droit des Etats contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention en faveur des ressortissants dun Etat non contractant.

Article 13.

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

Article 14.

Rien dans les dispositions qui précèdent, ne port atteinte à la compétence des tribunaux à la procédure et auxvoies dexécution organisées par les lois nationales.

Article 15.

Les unités monétaires dont il sagit, dans la présente Convention sentendent valeur or.

Ceux des Etats contractants ou la livre sterling nest pas employée comme unité monétaire se réservent le droit, de convertir en chiffres, ronds, daprès 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, daprès le cours du change aux époques fixées à l'article 3.

Article 16.

A lexpiration 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 seront déclarées prêtes à la ratifier à leffet de faire décider sil y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date que 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 Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen dune notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de linstrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications des notifications mentionnées à lalinéa 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 adbéré. Dans les cas visés à lalinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaitre, 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 ratifications, 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 y être apportées.

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.

Pour l'Allemagne:

Pour la République Argentine:

(S.) ALBERTO BLANCAS.

Pour la Belgique:

(S.) LOUIS FRANK.

(S.) ALBERT LE JEUNE.

(S.) SOHR.

Pour le Brésil:

(S.) BARROS MORREIRA.

Pour le Chili:

Pour la République de Cuba:

Pour le Danemark:

(S.) O. KRAG.

Pour l'Espagne:

(S.) EI. MARQUES DE VILLALOBAR.

Pour l'Estonie:

(S.) PUSTA.

Pour les Etats-Unis d'Amérique:

Pour la Finlande:

Pour la France:

(S.) MAURICE HERBETTE.

Pour la Grande-Bretagne:

(S.) GEORGE GRAHAME.

Pour la Hongrie:

(S.) WORACZICZKY.

Pour l'Italie:

(S.) GIULIO DANEO.

Pour le Japon:

(S.) M. ADATCI.

Sous les réserves formulées dans la note relative à ce traité et jointe à ma lettre, datée du 25 août 1925, à S. Exc. M. Emile Vandervelde, Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Pour la Lettonie:

(S.) G. ALBAT.

Pour le Mexique.

Pour la Norvège:

Pour les Pays-Bas:

Pour le Pérou:

Pour la Pologne et la Ville Libre de Dantzig:

(S.) SZEMBERK.

Pour le Portugal:

(S.) ALB. DOLIVEIRA. (1)

Pour la Roumanie:

(S.) HENRY CATARGI.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

(S.) Prof. Dr. MILORAD STRAZNICKY.

(S.) Dr. VERONA.

Pour la Suède:

Pour l'Uruguay:

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 ces 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 liv. st. par tonneau de jauge, sauf pour les frais de levage.

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 1er de l'article 7.

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

Pour l'Allemagne:

Pour la République Argentine:

(S.) ALBERTO BLANCAS

Pour la Belgique:

(S.) LOUIS FRANCK

(S.) ALBERT LE JEUNE,

(S.) SOHR

Pour le Brésil:

(S.) BARROS MOREIRA.

Pour le Chili:

Pour la République de Cuba:

Pour le Danemark:

(S.) O. KRAG.

Pour l'Espagne;

(S.) EL MARQUES DE VILLALOBAR.

Pour l'Estonie:

(S.) PUSTA.

Pour les Etats-Unis d'Amérique:

Pour la Finlande:

Pour la France:

(S.) MAURICE HERBETTE.

Pour la Grande-Bretagne:

(S.) GEORGE GRAHAME.

Pour la Hongrie:

(S.) WORACZICZKY.

Pour l'Italie:

(S.) GIULIO DANEO.

Pour le Japon:

Pour la Lettonie:

(S.) G. ALBAT.

Pour le Mexique:

Pour la Norvège:

Pour les Pays-Bas:

Pour le Pérou:

Pour la Pologne et la Ville Libre de Dantzig:

(S.) SZEMBEK.

Pour le Portugal:

(S.) ALB. DOLIVEIRA. (1)

Pour la Roumanie:

(S.) HENRY CATARGI.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

(S.) PROF. DR. MILORAD STRAZNICKY.

(S.) DR. VERONA.

Pour la Suède:

Pour l'Uruguay:

PROCÈS-VERBAL DE SIGNATURE

Le 25 août 1924, la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer a été ouverte au Ministère des Affaires Etrangères de Belgique, à la signature des Plénipotentiaires des Etats représentés à la Conférence Internationale de Droit Maritime.

Ont été successivement reçues les signatures des Plénipotentiaires/dont les noms suivent:

Le 8 septembre 1924, pour la Belgique:

M. L. Franck,

M. Le Jeune,

M. Sohr.

Le 15 novembre 1924, pour la Grande-Bretagne:

S. E. le Très Honorable Sir George Grahame.

En procédant à la signature de la présente Convention, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Le 29 décembre 1924, pour le Brésil:

S. E. M. de Barros Moreira.

Le 28 février 1925, pour la France:

S. E. M. Herbette.

Le 12 mars 1925, pour la Roumanie:

S. E. M. Henry Catargi.

Le 22 août 1925, pour la Pologne et la Ville Libre de Dantzig:

S. E. M. le Comte Jean Szembek.

Le 24 août 1925, pour le Danemark:

S.E. M. Otto Krag.

En procédant à la signature de la présente Convention, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Le 24 août 1925, pour l'Espagne:

S. E. le Marquis de Villalobar et de Guimarey.

Le 24 août 1925, pour l'Argentine:

S. E. M. Alberto Blancas.

Le 25 août 1925, pour le Japon:

S. E. M. M. Adacti.

En procédant à la signature de la présente Convention, à l'exclusion du Protocole de signature, Son

Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Le 17 septembre 1925, pour l'Italie:

M. Giulio Daneo.

En procédant à la signature de la présente Convention, le Chargé d'Affaires a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Le 27 octobre 1925, pour la Lettonie:

S. E. M. G. Albat.

Le 8 avril 1926, pour la Hongrie:

M. le Comte Woracziczky.

Le 10 avril 1926, pour l'Estonie:

S. E. M. Pusta.

Le 10 avril 1926, pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

MM. Straznicky et Verona.

Le 9 octobre 1926, pour le Portugal: (1)

S. E. M. Alberto d'Oliveira.

I, the Undersigned, His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels on affixing my signature to the Protocol of signature of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels, on this the 15th day of November 1924, hereby make the following Declarations by direction of my Government:

I declare that His Britannic Majesty's Government adopt the reservation to Article 1 of the above mentioned Convention which is set forth in the Protocol of Signature (Protocole de Clôture).

I further declare that my signature applies only to Great Britain and Northern Ireland. I reserve the right of each of the British Dominions, Colonies, Overseas Possessions and Protectorates, and of each of the territories over which His Britannic Majesty exercises a mandate to accede to this Convention under Article 18.

(S.) GEORGE GRAHAME.

His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels.

Brussels, this 15th day of November 1924.

(1) Le Portugal a fait usage de la faculté accordée par la Conférence, à sa séance du 9 avril 1926, aux Pays dont les Représentants n'avaient pu être munis des pouvoirs nécessaires, de signer dans un délai de six mois.

En procédant sous réserve de ratification, 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, le Gouvernement danois déclare vouloir faire usage de la faculté stipulée sous le n° 1 du Protocole de signature, faculté en vertu de laquelle 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 de relèvement de l'épave, ne sera admise au Danemark à l'égard des Etats consignataires que sous réserve de réciprocité.

D'autre part, le Gouvernement danois déclare vouloir faire également usage de la réserve stipulée sous le n° 2 du dit Protocole et aux termes de laquelle 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 1er de l'article 7.

Bruxelles, le 24 août 1925.

Le Ministre du Danemark.

(S.) O. KRAG.

AMBASSADE IMPÉRIALE DU JAPON

Note annexée à la lettre de S. Exc. M. l'Ambassadeur du Japon à M. le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique, du 25 août 1925.

Au moment de procéder 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, le soussigné, Plénipotentiaire du Japon, fait les réserves suivantes:

a) A L'ARTICLE 1er:

Le Japon se réserve 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 de relèvement de l'épave.

b) A L'ARTICLE 7:

Le Japon se réserve 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 1er de l'article 7.

c) Le Japon interprète les dispositions de l'article 8 et de l'article 14 en ce sens que, si d'après la législation de certains Etats, un droit de préférence résulte d'une saisie, le fait d'avoir exercé ce droit de préférence ne préjudiciera en rien aux droits des autres créanciers sur la somme à répartir.

(S.) M. ADATCI.

Bruxelles, le 25 août 1925.

REGIA AMBASCIATA D'ITALIA NEL BELGIO

Réserve du Gouvernement italien concernant la Convention relative à l'unification de certaines règles

relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires maritimes.

En signant la première Convention de droit maritime préparée par la Conférence de Bruxelles, je dois faire, au nom du Gouvernement Italien, la réserve suivante:

Sous réserve que la limitation de responsabilité prévue par lalinéa 3 de l'article 3 de la Convention ne préjugera pas l'application des dispositions spéciales des lois italiennes pour ce qui concerne la responsabilité envers les passagers considérés comme émigrants.

(S.) GIULIO DANEO.

E, tendo sido aprovadas as mesmas convenções, cujo teor fica acima transcripto, as confirmo e ratifico e, pela presente, as dou por firmes e valiosas para produzirem os seus devidos efeitos, prometendo que ellas serão cumpridas inviolavelmente.

Em firmeza do que, mandei passar esta Carta, que assigno e é sellada com o sello das armas da Republica e subscripta pelo Ministro de Estado das Relações Exteriores.

Dada no Palacio da Presidencia, no Rio de Janeiro, aos vinte e tres de dezembro de mil novecentos e trinta, 109º da Independencia e 42º da Republica.

TRADUCÇÃO OFFICIAL

I

Convenção Internacional para a unificação de certas regras relativas á limitação da responsabilidade dos proprietarios de navios de mar, assignada em Bruxellas. a 25 de agosto de 1924.

O Presidente da Republica Allemã, o Presidente da Republica Argentina. Sua Majestade o Rei dos Belgas, o Presidente da Republica do Brasil, o Presidente da Republica do Chile o Presidente da Republica de Cuba, Sua Majestade o Rei da Dinamarca e Islandia, Sua Majestade o Rei de Espanha, o Chefe do Estado Esthoniano, o Presidente dos Estados Unidos da America do Norte, o Presidente da Republica da Finlandia, o Presidente da Republica Franceza, Sua Majestade o Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda e das Possessões Britannicas de Além Mar, Imperador das Indias, Sua Alteza Serenissima o Governador do Reino da Hungria, Sua Majestade o Rei da Italia, Sua Majestade o Imperador do Japão, o Presidente da Republica da Lettonia, o Presidente da Republica do Mexico, Sua Majestade o Rei da Noruega, Sua Majestade a Rainha dos Paizes Baixos, o Presidente da Republica da Polonia, o Presidente da Republica Portuguesa, Sua Majestade o Rei da Rumania, Sua Majestade o Rei dos Servios, Croatas e Slovenos, Sua Majestade o Rei da Suecia e o Presidente da Republica do Uruguay:

Tendo reconhecido a utilidade de fixar, de commua accordo, certas regras uniformes relativas á limitação da responsabilidade dos proprietarios de navios de mar, decidiram concluir uma convenção sobre esse assumpto e designaram como seus Plenipotenciarios, a saber:

O Senhor Presidente da Republica Allemã:

O Senhor Presidente da Republica Argentina:

Sua Ex. o Sr. A. Blancas, Ministro da Republica Argentina, em Bruxellas.

Sua Majestade o Rei dos Belgas:

O Sr. L. Franck, Ministro das Colonias, Presidente da Commissão Maritima Internacional;

O sr. A. Le Seune, Senador, vice-presidente da Comissão Maritima Internacional;

O Sr. F. Sohr, Doutor em direito, secretario geral da Comissão Maritima Internacional, professor da Universidade de Bruxellas.

O Senhor Presidente da Republica do Brasil:

Sua Ex. o Sr. Barros Moreira, Embaixador do Brasil em Bruxellas.

O Senhor Presidente da Republica do Chile:

O Senhor Presidente da Republica de Cuba:

Sua Majestade o Rei da Dinamarca e da Islandia:

Sua Ex. o Sr. Otto Krag, Ministro da Dinamarca em Bruxellas.

Sua Majestade o Rei de Espanha:

Sua Ex. o Marques de Villalobar e de Guimarey, Embaixador da Espanha em Bruxellas.

O Senhor Chefe do Estado Esthoniano:

Sua Ex. o Sr. Pusta, Ministro da Esthonia em Bruxellas.

O Senhor Presidente dos Estados Unidos da America:

O Senhor Presidente da Republica da Finlandia:

O Senhor Presidente da Republica Franceza:

Sua Ex. o Sr. Maurice Herbet, Embaixador da França em Bruxellas.

Sua Majestade o Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda e das Possessões Britannicas de Além mar, Imperador das Indias:

Sua Ex. o "Right Honourable Sir George Grahame, G. C. V. O., K C. M. G., Embaixador da Grã-Bretanha em Bruxellas.

Sua Alteza Serenissima o Governador do Reino da Hungria:

O Senhor Conde Olivier Woracziczky, Barão de Pabienix, Encarregado de Negocios da Hungria em Bruxellas.

Sua Majestade o Rei da Italia:

O Senhor J. Daneo, Encarregado de Negocios a. i. de Italia em Bruxellas.

Sua Majestade o Imperador do Japão:

Sua Ex. o Sr. M. Adatci, Embaixador do Japão em Bruxellas.

O Senhor Presidente da Republica da Lettonia:

Sua Ex. o Sr. G. Albat, Ministro Plenipotenciario, Secretario geral do Ministerio dos Negocios Estrangeiros.

O Senhor Presidente da Republica do Mexico:

Sua Majestade o Rei da Noruega:

Sua Majestade a Rainha dos Paizes Baixos:

O Senhor Presidente da Republica do Perú:

O Senhor Presidente da Republica da Polonia e a Cidade Livre de Dantzig:

Sua Ex. o Sr. Jean Sgembek, Ministro da Polonia em Bruxellas.

O Senhor Presidente da Republica Portugueza.

Sua Ex. o Sr. Alberto dOliveira, Ministro de Portugal em Bruxellas.

Sua Majestade o Rei da Rumania:

Sua Ex. o Sr. H. Catargi, Ministro da Rumania em Bruxellas.

Sua Majestade o Rei dos Servios, Croatas e Slovenos:

Os Srs. Straznicky e Verona.

Sua Majestade o Rei da Suecia:

O Senhor Presidente da Republica do Uruguay:

Os quaes, devidamente autorizados, convencionaram o que se segue:

Artigo 1º

O proprietario de um navio de mar só é responsavel até a concorrência do valor do navio, do frete e dos accessorios do navio:

1º Pelas indemnizações devidas a terceiros em virtude de prejuizos causados, em terra ou no mar, por factos ou faltas do capitão, da tripulação, do piloto ou de qualquer outra pessoa ao serviço do navio;

2º Pelas indemnizações devidas em virtude de prejuizos causados tanto á carga entregue ao capitão para ser transportada, como a todos os bens e objectos que se achem a bordo;

3º Pelas obrigações resultantes dos conhecimentos;

4º Pelas indemnizações devidas em virtude de uma falta nautica commettida na execução de um contracto;

5º Pela obrigação de remover um navio afundado e pelas obrigações que com ella tenham relação;

6º Pelas remunerações de assistencia e de salvamento;

7º Pela quota de contribuição que incumbe ao proprietario nas avarias communs;

8º Pelas obrigações resultantes dos contractos celebrados ou das operações effectuadas pelo capitão em virtude dos seus poderes legais, fóra do porto de registro do navio, para as necessidades reais da conservação do navio ou da continuação da viagem, desde que essas necessidades não provenham nem de insuficiência nem de defeito do equipamento ou do aprovisionamento no começo da viagem.

Todavia, em relação aos créditos referidos nos n. 1º, 2º, 3º, 4º e 5º, a responsabilidade determinada nas disposições precedentes não poderá ultrapassar a quantia total de L 8 por tonelada do arqueação do navio.

Artigo 2º

A limitação de responsabilidade determinada no artigo Precedente não se applica:

1º As obrigações resultantes de factos ou faltas do proprietario do navio;

2º A uma qualquer das obrigações referidas no n. 8º do art. 1º, quando o proprietario a tenha especialmente autorizado ou ratificado:

3º As obrigações que resultem para o proprietario da matricula da tripulação e das outras pessoas ao serviço do navio.

Se o proprietario ou o co-proprietario do navio fôr ao mesmo tempo o capitão, não poderá invocar a limitação da responsabilidade em relação ás faltas que commetter e que não sejam de character nautico e ás faltas das pessoas ao serviço do navio.

Artigo 3º

O proprietario que invocar a limitação da responsabilidade ao valor do navio, do frete e dos accessorios do navio é obrigado a fazer a prova desse valor. A avaliação do navio terá por base o estado do navio nas épocas abaixo determinadas:

1º Em caso de abalroação ou de outros accidentes, e em relação a todos os créditos que lhes digam respeito, mesmo em virtude de um contracto, e que tenham sido contrahidos até a chegada ao primeiro porto depois do accidente, assim como em relação aos créditos resultantes de uma avaria commum ocasionada por esse accidente, a avaliação será feita segundo o estado do navio no momento dessa chegada.

Se, antes desse momento, um novo accidente, sem relação com o primeiro, tiver reduzido o valor do navio, esta menor valia não entrará em conta quanto aos créditos resultantes do accidente anterior.

No caso de accidentes produzidos durante a estadia no porto, a avaliação será feita segundo o estado do navio nesse porto depois do accidente.

2º Tratando-se de créditos relativos á carga ou resultantes de um conhecimento, fóra dos casos previstos nas alíneas antecedentes, a avaliação será feita segundo o estado do navio no porto de destino da carga ou no lugar em que a viagem se interromper.

Se a carga fôr destinada a diferentes portos e se o prejuizo tiver resultado de uma só causa, a avaliação será feita segundo o estado do navio no primeiro desses portos.

3º Em todos os outros casos enumerados no artigo 1º, a avaliação será feita segundo o estado do navio no fim da viagem

Artigo 4º

O frete referido no artigo 1º, nelle incluido o preço das passagens, é calculado, para os navios de todas as categorías, uma quantia fixada em globo para todos os casos, em 10 por cento do valor do navio, no começo da viagem. Esta indemnização é devida, ainda mesmo que o navio não tenha ganho nenhum frete.

Artigo 5º

Os accessorios referidos no artigo 1º abrangem:

1º As indemnizações por prejuizos materiaes soffridos pelo navio desde o começo da viagem e não reparados;

2º As indemnizações por avarias communs, mas só na parte relativa aos prejuizos materiaes soffridos pelo navio desde o começo da viagem e não reparados.

Não são considerados oomo accessorios nem as indemnizações de seguro, nem os premios, subvenções ou outros subsidios nacionaes.

Artigo 6º

Os diversos creditos que resultam de um mesmo accidente, ou a respeito dos quaes, não tendo havido accidente, o valor do navio tem de ser determinado em um mesmo porto, concorrem entre si o montante que representar, a seu respeito, a extensão da responsabilidade do proprietario, tendo em attenção a categoria dos privilegios.

Nos processos tendentes a proceder á repartição dessa quantia, as decisões tomadas pelas jurisdicções competentes dos Estados contractantes farão prova dos ditos creditos.

Artigo 7º

Em caso de morte ou de lesões corporaes causadas por factos ou faltas do capitão, da tripulação, do piloto, ou de qualquer outra pessoa ao serviço do navio, o proprietario é, para com as victimas ou seus representantes legaes, responsavel, além do limite fixado nos artigos precedentes, até 4 concurrencia de L 8 por tonelada de arqueação do navio. As victimas de um mesmo accidente ou os seus representantes legaes concorrem entre si á quantia que representa a extensão da responsabilidade.

Se as victimas ou os seus representantes legaes não ficarem integralmente indemnizados com essa quantia, concorrem, pelo que ainda lhes fôr devido, com os outros credores, ás quantias referidas nos artigos anteriores, tendo-se em attenção a categoria dos privilegios.

Esta mesma limitação de responsabilidade é applicavel aos passageiros em relação ao navio transportador, mas não se applica á tripulação e ás outras pessoas ao serviço do navio, para as quaes o direito de reclamação, em caso de morte ou de lesões corporaes, continúa a ser regulado pela lei nacional do navio.

Artigo 8º

Em caso de embargo do navio, a caução dada á concurrencia do pleno limite da responsabilidade aproveita a todos os credores contra os quaes esse limite possa ser invocado.

No caso em que o navio seja objecto de um novo embargo, o juiz póde ordenar o respectivo levantamento se o proprietario, acceitando a competencia do tribunal, provar que já deu caução ao pleno limite de sua responsabilidade, que essa caução é sufficiente e que o credor aproveita com ella.

Se a caução tiver sido dada a uma quantia inferior ou varias cauções forem successivamente reclamadas,

os seus quantitativos serão regulados por accôrdo das partes ou pelo juiz, de fórmula que o limite da responsabilidade não seja ultrapassado.

Se diferentes credores tiverem recorrido a jurisdições de Estados diferentes, o proprietario poderá, perante cada uma dellas, apresentar o conjuncto das reclamações e creditos, afim de evitar que o limite da sua responsabilidade seja excedido.

As leis nacionaes regularão o processo e determinarão os prazos para a applicação das regras precedentes.

Artigo 9º

Em caso de acção ou de execução intentadas por qualquer dos fundamentos enumerados no art. 1º, o tribunal poderá ordenar, a pedido do proprietario, que se sobrestaja na penhora de outros bens, que nao sejam o navio, o frete e os accessorios, durante o tempo sufficiente para que se proceda á venda do navio e á repartição do seu producto pelos credores.

Artigo 10.

Desde que o armador não proprietario ou o afretador principal seja responsavel por qualquer dos debitos enumerados no artigo 1º, ser-lhe-hão applicaveis as disposições da presente Convenção.

Artigo 11.

A arqueação de que se trata nas disposições da presente Convenção será calculada da seguinte fórmula:

Para os navios de propulsão mecanica, em relação á tonelagem liquida augmentada do volume que, por motivo de espaço occupado pelos apparatus de força motriz, tiver sido deduzido da tonelagem bruta para determinar a tonelagem liquida.

Para os navios de vela, em relação á tonelagem liquida.

Artigo 12.

As disposições da presente Convenção serão applicaveis em cada Estado contractante desde que o navio, em relação ao qual foi invocado o limite da responsabilidade, seja nacional dum Estado contractante, assim como nos outros casos previstos pelas leis nacionaes.

Todavia, o principio formulado na alinea precedente não prejudica o direito dos Estados contractantes de não applicar as disposições da presente Convenção a favor dos nacionaes dum Estado não contractante.

Artigo 13.

A presente Convenção não é applicavel aos navios de guerra nem aos navios de Estado exclusivamente destinados ao serviço publico.

Artigo 14.

Nada, nas disposições da presente Convenção, pode prejudicar a competencia dos tribunaes, a applicação das regras do processo e das vias de execução organizadas pelas leis nacionaes.

Artigo 15.

As unidades monetarias de que se trata na presente Convenção entendem-se valor ouro.

Os Estados contractantes em que a libra esterlina não é empregada como unidade monetaria reservam-se o direito de converter em numeros redondos, segundo o seu systema monetario, as quantias indicadas em libras esterlinas na presente Convenção.

As leis nacionaes podem reservar no devedor a faculdade de se liberar em moeda nacional, ao cambio corrente nas épocas fixadas no artigo 3º

Artigo 16.

Ao fim de dois annos, o mais tardar, a contar do dia da assignatura da Conveção, o Governo Belga pôr-se-á em relação com os Governos das Altas Partes Contractantes que se tiverem declarado dispostas a ratificar-a, afim de se decidir se deve ser posta em vigor. As ratificações serão depositadas em Bruxellas na data que fôr fixada de commum accôrdo entre os ditos Governos. O primeiro deposito de ratificações será certificado por uma acta assignada pelos representantes dos Estados que nelle tomarem parte e pelo Ministro dos Negocios Estrangeiros da Belgica.

Os depositos ulteriores far-se-hão por meio de uma notificação escripta, dirigida ao Governo belga e acompanhada do instrumento de ratificação.

Uma cópia authenticada da acta relativa no primeiro deposito de ratificações, das notificações mencionadas na alinea precedente, assim como dos instrumentos de ratificação que as acompanharem, será immediatamente, por intermedio do Governo belga e por via diplomatica, remetida aos Estados, que tiverem assignado a presente Convenção ou que a ella tiverem adherido. Nos casos previstos na alinea precedente o dito Governo communicará. ao mesmo tempo, a data em que recebeu a notificação.

Artigo 17.

Os Estados não signatarios poderão adherir á presente Convenção, tenham ou não estado representados na Conferencia Internacional de Bruxellas.

O Estado que deseje adherir notificará por escripto a sua intenção ao Governo belga, enviando-lhe o acto de adhesão, que será depositado nos archivos do mesmo Governo.

O Governo belga enviará immediatamente a todos os Estados signatarios ou adherentes uma cópia authenticada da notificação, bem como do acto de adhesão, indicando a data em que recebeu a notificação.

Artigo 18.

As Altas Partes Contractantes poderão, no acto da assignatura, do deposito das ratificações ou da sua adhesão, de clarar que a sua acceitação da presente Convenção não abrange algum ou alguns dos, seus dominios autonomos, colonias, possessões, protectorados ou territorias ultramarinos que estejam sob a sua soberania ou autoridade. Por consequencia, poderão ulteriormente adherir separadamente em nome dum ou doutro desses dominios autonomos, colonias, possessões, protectorados ou territorios ultramarinos que tenham sido excluidos na sua declaração original. Poderão tambem, conformando-se com estas disposições, denunciar a presente Convenção, separadamente em relação a um ou varios dos dominios autonomos, colonias, possessões, protectorados ou territorios ultramarinos que estejam sob a sua soberania ou autoridade.

Artigo 19.

Em relação aos Estados que tiverem tomado parte no primeiro deposito de ratificações, a presente Convenção produzirá effeito um anno depois da data da acta desse deposito. Quanto aos Estados que ulteriormente a ratificarem ou a ella adherirem, assim como nos casos em que a sua vigencia comece

ulteriormente nos termos do artigo 18., produzirá efeito seis meses depois de as notificações indicadas nos artigos 16, alinea, 2^a, 17. alinea 2^a, e 18 terem sido recebidas pelo Governo belga.

Artigo 20.

Se um dos Estados contractantes quizer denunciar a presente Convenção, a denuncia será notificada por escripto ao Governo belga, que enviará immediatamente uma cópia authenticada da notificação a todos os outros Estados, communicando-lhes a data em que a recebeu.

A denuncia produzirá, os seus efeitos em relação apenas ao Estado que a tiver notificado e um anno depois que a notificação tenha sido recebida pelo Governo belga.

Artigo 21.

Cada Estado contractante terá a faculdade de promover a reunião de uma nova Conferencia, afim de se estudarem as modificações que a possam melhorar.

O Estado que fizer uso desta faculdade deverá notificar um anno antes a sua intenção aos outros Estados por intermedio do Governo belga, que tomará o encargo de convocar a Conferencia.

Artigo adicional.

As disposições do artigo 5^o da Gonvenção para a Unificação de certas regras em materia de abalroação, de 23 de setembro de 1910, cuja vigencia ficou suspensa em virtude do artigo adicional dessa Convenção, tornam-se applicaveis em relação aos Estados ligados pela presente convenção.

Feito em Bruxellas, num só exemplar, aos 25 de agosto de 1924.

Pela Allemamha:

Pela Republica Argentina:

(a) Alberto Blancas.

Pela Belgica :

(a) Louis Franck. Albert Le Jeune. Sohr.

Pelo Brasil:

(a) Barros Moreira.

Pelo Chile:

Pela Republica de Cuba:

Pela Dinamarca:

(a) O. Krag.

Pela Espanha:

(a) El Marquez de Villalobar.

Pela Esthonia:

(a) Pusta.

Pelos Estados Unidos da America:

Pela Finlândia:

Pela França:

(a) Maurice Herbette.

Pela Gran-Bretanha:

(a) George Grahame.

Pela Hungria:

(a) Woracziczky.

Pela Italia:

(a) Giulio Daneo.

Pelo Japão.

(a) M. Adatci.

Com as reservas formuladas na nota relativa a este tratado e junta á minha carta, datada de 25 de agosto de 1925, a S.Exa. o Sr. Emile Vandervelde, Ministro dos Negocios Estrangeiros da Belgica.

Pela Lettonia :

(a) G. Albat.

Pelo Mexico:

Pela Noruega:

Pelos Paizes Baixos :

Pelo Perú:

Pela Polonia e pela Cidade Livre de Dantzig:

(a) Szembek.

Por Portugal:

(a) Alberto dOliveira.

Pela Rumania :

(a) Henry Catargi.

Pelo Reino dos Serviços, Croatas e Slovenos:

(a) Milorad Straznicky. Verona.

Pela Suecia:

Pelo Uruguay:

PROTOCOLLO DE ASSIGNATURA

Procedendo á assignatura da Convenção Internacional para a unificação de certas regras relativas á limitação de responsabilidade dos proprietarios de navios de mar, os plenipotenciarios abaixo assignados adoptaram o presente Protocollo, que terá a mesma força e valor como se as suas disposições fossem insertas no proprio texto da Convenção a que se referem:

I As Altas Partes Contractantes reservam-se o direito de não admittir a limitação da responsabilidade ao valor do navio, dos accessorios e do frete, relativamente aos prejuizos causados ás obras de arte dos portos, docas e vias navegaveis e ás despesas de remoção dum casco afundado, ou de só ratificar a Convenção sobre estes pontos a titulo de reciprocidade.

Fica todavia, entendido que o limite de responsabilidade por motivo desses prejuizos não poderá ultrapassar oito libras esterlinas por tonelada do arqueação de navio, excopto quanto às despesas de remoção dum casco afundado.

II As Altas Partes Contractantes reservam-se o direito de decidir que o proprietario dum navio, que não seja destinado ao transporte de passageiros e cuja tonelagem não exceda tresentas toneladas, é responsavel, quanto aos creditos resultantes de morte ou de lesões corporaes, segundo as disposições da Convenção, mas sem que sejam applicaveis a esta responsabilidade as disposições da primeira alinea do art. 7º.

Feito em Bruxellas, num só exemplar, aos 25 de Agosto de 1924.

Pela Allemanha:

Pela Argentina:

(a) Alberto Blancas.

Pela Belgica:

(a) Louis Franck. Albert Le Jeune, Sohr.

Pelo Brasil:

(a) Barros Moreira.

Pelo Chile:

Pela Republica de Cuba:

Pela Dinamarca:

(a) O. Krag.

Pela Espanha:

(a) El Marquez de Villalobar.

Pela Esthonia:

Pelos Estados Unidos da America:

Pela Finlandia:

Pela França:

(a) Maurice Herbette.

Pela Gran-Bretanha:

(a) George Grahame.

Pela Hungria:

(a) Woracziczky.

Pela Italia:

(a) Giulio Daneo.

Pelo Japão:

Pela Lettonia:

(a) G. Albat.

(b) Pelo Mexico:

Pela Noruega:

Pelos Paizes Baixos:

Pelo Perú:

Pela Polonia e pela Cidade Livre de Dantzig:

(a) Szembek.

Por Portugal:

(a) Alberto dOliveira.

Pela Rumania:

(a) Henry Catargi.

Pelo Reino dos Servios, Croatas e Slovenos:

(a) Prof. Dr. Milorad Straznicky. Dr. Verona.

Pela Suecia:

Pelo Uruguay:

ACTA DE ASSIGNATURA

Aos 25 de Agosto de 1924 foi a Convenção Internacional para a unificação de certas regras relativas à limitação da responsabilidade dos proprietarios de navios do mar, submettida, no Ministerio dos Negocios Estrangeiros da Belgica, á assignatura das Plenipotenciarios dos Estados representados na Conferencia Internacional de Direito Maritimo.

Foram successivamente recebidas as assignaturas dos Plenipotenciarios, cujos nomes se seguem:

Em 8 de Setembro do 1924, para Belgica:

Mr. L. Franck. Mr. Le Jeune. Mr. Sohr.

Em 15 de Novembro de 1924, pela Gran-Bretanha:

S. Exa. o Right Honourable Sir George Grahame.

Appondo a sua assignatura na presente Convenção, S. Exa. fez, em nome do seu Governo, a declaração, cujos termos vão reproduzidos em annexo á presente Acta.

Em 29 de Dezembro de 1924, pelo Brasil:

S. Exa. o Sr. de Barros Moreira.

Em 28 de Fevereiro de 1925, pela França.

S. Exa. o Sr. Herbette.

Em 12 do Março de 1925, pela Rumania:

S. Exa, o Sr, Henry Catargi.

Em 22 de Agosto de 1925, pela Polonia e pela Cidade Livre de Dantizg:

S. Exa. o Sr. Jean Szembek.

Em 24 de Agosto de 1925, pela Dinamarca:

S. Exa. o Sr. Otto Krag.

Appondo a sua assignatura na presente Convenção, S. Exa. fez, em nome do seu Governo, a declaração, cujos termos vão reproduzidos em annexo á presente Acta.

Em 24 de Agosto de 1925, pela Espanha:

S. Exa. o Marquez de Villalobar e de Guimarey.

Em 24 de Agosto de 1925, pela Argentina:

S. Exa. o Sr. Alberto Blancas.

Em 25 de Agosto de 1925, pelo Japão:

S. Exa. o Sr. M. Adatci.

Appondo a sua assignatura na presente Convenção, com exclusão do Protocollo de assignatura, Sua Exa. fez, em nome do seu Governo, a declaração, cujos termos vão reproduzidos em anexo á presente Acta.

Em 17 de Setembro de 1925, pela Italia:

O Sr. Giulio Daneo.

Appondo a sua assignatura na presente Convenção, o Encarregado de Negocios fez, em nome do seu Governo, a declaração cujos termos vão reproduzidos em anexo á presente Acta.

Em 27 de outubro de 1925, pela Lettonia:

S. Ex. o Sr. G. Albat.

Em 8 de abril de 1926, pela Hungria:

O Sr. Conde Woracziczky.

Em 10 de abril de 1926, pela Esthonia:

S. Ex. o Sr. Pusta.

Em 10 de abril de 1926, pelo Reino dos Servios, Croatas e Slovenos:

Os Srs. Straznicky e Verona.

Em 9 de outubro de 1926, por Portugal: (*)

S. Ex. o Sr. Alberto dOliveira.

Eu, abaixo assignado, Embaixador de Sua Magestade Britannica em Bruxellas, ao appôr a minha firma no Protocollo de assignatura da Convenção Internacional para a unificação de certas regras legaes relativas á limitação da responsabilidade dos proprietarios de navios de mar, no dia 15 de novembro de 1924, faço aqui as seguintes declarações, por indicação do meu Governo:

Declaro que o Governo de Sua Magestade Britannica adopta a reserva do artigo 1º da Convenção acima mencionada, que se encontra estipulada no Pratoello de Assignatura (Protocolle de Clôtüre).

Declaro, tambem, que a minha firma apenas obriga a Gran-Bretanha e a Irlanda do Norte. Reservo o direito de cada um dos dominios Britannicos, Colonias, Possessões de além mar e Protectorados, e de cada territorio em que exerce um mandato Sua Magestade Britannica, acceitar esta Convenção, nos termos do artigo 18.

Bruxellas, 15 de novembro de 1924. George Grahame,, embaixador de Sua Magestade Britannica, em Bruxellas.

LEGAÇÃO DA DINAMARCA

Procedendo, sob reserva de ratificação, á assignatura da Convenção Internacional para a unificação de certas regras relativas á limitação da responsabilidade dos proprietarios de navios de mar, o Governo dinamarquez declara querer usar da faculdade estipulada sob n. 1º do Protocollo de assignatura, em virtude da qual a limitação da responsabilidade ao valor do navio, dos accessorios e do frete, pelos prejuizos causados ás obras de arte dos portos, docas e vias navegaveis, e ás despesas de remoção de um casco afundado, não será, admittida na Dinamarca, em relação aos Estados consignatarios, sinão a titulo de reciprocidade.

De outro lado, o Governo dinamarquez declara querer igualmente fazer uso da reserva estipulada sob n. 2 do dito Protocollo, nos termos da qual o proprietario de um navio que não seja destinado ao transporte de pessoas e cuja tonelagem não exceda 300 toneladas, é responsavel, quanto aos creditos resultantes de morte ou lesões corporaes, segundo as disposições da Convenção, mas sem que haja logar a applicar a esta responsabilidade as disposições da alinea 1º do artigo 7º.

Bruxellas, 24 de agosto de 1985. O. Krag, Ministro da Dinamarca.

(*) Portugal fez uso da faculdade, concedida pela conferença, em sua sessão de 9 de abril de 1926, cujos representantes não estavam munidos dos competentes poderes para assignar, no prazo de 6 mezes.

EMBAIXADA IMPERIAL DO JAPÃO

Nota, anexa á carta de S. Ex. o Sr. Embaixador do Japão ao Sr. Ministro dos Negocios Estrangeiros da Belgica, de 25 de agosto de 1925:

No momento de proceder á assignatura da Convenção Internacional para a unificação de certas regras relativas á imitação da responsabilidade dos proprietarios de navios de mar, o abaixo assignado, plenipotenciario do Japão, faz as seguintes reservas:

a) Ao artigo 1º :

O Japão reserva-se o direito de não admittir a limitação da responsabilidade ao valor do navio, dos accessorios e do frete, relativamente aos prejuizos causados ás obras de arte dos portos, docas e vias navegaveis e ás despesas de remoção de um casco afundado.

b) Ao artigo 7º:

O Japão reserva-se o direito de decidir que o proprietario de um navio, que não seja destinado ao transporte de pessoas e cuja tonelagem não exceda 300 toneladas, é responsavel, quanto aos creditos resultantes de morte ou de lesões corporaes, segundo as disposições da Convenção, mas sem que haja logar a applicar a esta responsabilidade as disposições da alinea 1ª artigo 7º.

c) O Japão interpreta as disposições do artigo 8º e do artigo 14 no sentido de que, si, pela legislação de certos Estados, resultar um direito de preferencia de um arresto, o facto de ter exercido esse direito de preferencia, não prejudicará, em nada os direitos dos outros credores sobre a importância a repartir.

Bruxellas, 25 de agosto de 1925. M. Adatci.

EMBAIXADA RÉGIA DA ITALIA NA BELGICA

Reserva do Governo italiano concernente à Convenção relativa á unificação de certas regras relativas á, limitação da responsabilidade dos proprietarios de navios de mar:

Ao firmar a primeira Convenção de direito marítimo preparada pela Conferencia de Bruxellas, devo fazer, em nome do Governo italiano, a seguinte reserva:

Sob reserva de que a limitação da responsabilidade prevista pela alinea 3^o do artigo 3^o da Convenção, não prejudicará a applicação das disposições especiaes das leis italianas pelo que respeita á responsabilidade para com os passageiros considerados como emigrantes. Giulio Daneo.