

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS, BRUSSELS, 10 MAY 1952**

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of sea-going ships, have decided to conclude a convention, for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

- (1) "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:
- (a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;
 - (b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connexion with the operation of any ship;
 - (c) salvage;
 - (d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charter-party or otherwise;
 - (e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charter-party or otherwise;
 - (f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;
 - (g) general average;
 - (h) bottomry;
 - (i) towage;
 - (j) pilotage;
 - (k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;
 - (l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;
 - (m) wages of Masters, Officers, or crew;
 - (n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;
 - (o) disputes as to the title to or ownership of any ship;
 - (p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;
 - (q) the mortgage or hypothecation of any ship.

- (2) "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.
- (3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.
- (4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2

A ship flying the flag of one of the contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or Powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3

- (1) Subject to the provisions of § 4 of this Article and of Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, 1) o), p) or q).
- (2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.
- (3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant; and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.
- (4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of

the Contracting State in which the arrest is made.

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, 1°, *o and p*. In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the Parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

Article 7

- (1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:
 - (a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;
 - (b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;
 - (c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;
 - (d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on 23rd September 1910;
 - (e) if the claim is for salvage;
 - (f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.
- (2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court

or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

- (3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.
- (4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.
- (5) This Article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17. October 1868.

Article 8

- (1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.
- (2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.
- (3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.
- (4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.
- (5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

Article 9

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which had seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

Article 10

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit of ratification or accession, reserve

- (a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs *o*) and *p*) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;

- (b) the right not to apply the first paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article 1, paragraph q).

Article 11

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 12

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

Article 13

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 14

- (a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.
- (b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 15

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

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of Article 14 a).

Article 16

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

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

Article 17

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 18

- (a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.
- (b) A High Contracting Party which has made a declaration under *a* of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.
- (c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

DONE in Brussels, on May 10, 1952, in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES
SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER, BRUXELLES, 10 MAI 1952**

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la saisie conservatoire de navires de mer, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit :

Article 1

Dans la présente Convention les expressions suivantes sont employées avec les significations indiquées ci-dessous:

- (1) « Créance Maritime » signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes:
- (a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
 - (b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
 - (c) assistance et sauvetage;
 - (d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
 - (e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
 - (f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
 - (g) avarie commune;
 - (h) prêt à la grosse;
 - (i) remorquage;
 - (j) pilotage;
 - (k) fournitures quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
 - (l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;
 - (m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;
 - (n) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;
 - (o) la propriété contestée d'un navire;
 - (p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;

- (q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.
- (2) « Saisie » signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais se comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.
- (3) « Personne » comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les administrations et établissements publics.
- (4) « Demandeur » signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

Article 2

Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, autorités publiques ou autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

Article 3

- (1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 et de l'article 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.
- (2) Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.
- (3) Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.
- (4) Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 4

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Article 5

Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article premier ci-dessus, sous les lettres o et p; en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Article 6

Toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 7

- (1) Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès, soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée, soit dans les cas suivants, nommément définis:
 - (a) si le demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;
 - (b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;
 - (c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;
 - (d) si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910;
 - (e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;
 - (f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

- (2) Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.
- (3) Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.
- (4) Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.
- (5) Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

Article 8

- (1) Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat contractant.
- (2) Un navire battant pavillon d'un Etat non-contractant peut être saisi dans l'un des Etats contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article premier, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.
- (3) Toutefois, chaque Etat contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non-contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat contractant.
- (4) Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.
- (5) Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.

Article 9

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

La présente Convention ne confère aux demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.

Article 10

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver

- (a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux *o*) et *p*) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale;
- (b) le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'alinéa *q*) de l'article premier.

Article 11

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Article 12

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

Article 13

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 14

- (a) La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.
- (b) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 15

Tout Etat non représenté à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'article 14 *a*).

Article 16

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en

vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la Convention.

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

Article 17

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

Article 18

- (a) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains des territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.
- (b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe *a* de cet article pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 17.
- (c) Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

FAIT à Bruxelles, le 10 mai 1952, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

**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/Zeerecht_9.pdf
- the United Nations Treaty Collection:
<https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002801338ba>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>
- the Treaty Database of the Dutch Government:
<https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/007235>

ESSENTIAL LITERATURE

- CMI, *The Travaux Préparatoires of the 1910 Collision Convention and of the 1952 Arrest Convention*, [Antwerp]: CMI 1997
- F. Berlingieri, *International Maritime Conventions: Volume 2. Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*, Abingdon: Informa Law from Routledge, 2014
- F. Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships. A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions*, London: Informa 2011
- F. Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships. A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions*, London: Informa 2006
- F. Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships. A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions*, London: LLP 2000
- F. Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships. A Commentary on the 1952 Arrest Convention*, London: LLP 1996
- F. Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships. A Commentary on the 1952 Arrest Convention*, London: LLP 1992