

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO MARITIME LIENS AND MORTGAGES. BRUSSELS, 10 APRIL 1926**

(Translation – Non-authentic text)

(...)

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to maritime liens and mortgages.

(...)

Article 1.

Mortgages, hypothecations, and other similar charges upon vessels, duly effected in accordance with the law of the contracting State to which the vessel belongs, and registered in a public register either at the port of the vessel's registry or at a central office, shall be regarded as valid and respected in all the other contracting countries.

Article 2.

The following give rise to maritime liens on a vessel, on the freight for the voyage during which the claim giving rise to the lien arises, and on the accessories of the vessel and freight accrued since the commencement of the voyage:

1. Law costs due to the State, and expenses incurred in the common interest of the creditors in order to preserve the vessel or to procure its sale and the distribution of the proceeds of sale; tonnage dues, light or harbor dues, and other public taxes and charges of the same character; pilotage dues, the cost of watching and preservation from the time of the entry of the vessel into the last port;
2. Claims arising out of the contract of engagement of the master, crew, and other persons hired on board;
3. Remuneration for assistance and salvage, and the contribution of the vessel in general average;
4. Indemnities for collisions or other accident of navigation, as also for damage caused to works forming part of harbors, docks, and navigable ways; indemnities for personal injury to passengers or crew; indemnities for loss of or damage to cargo or baggage;
5. Claims resulting from contracts entered into or acts done by the master, acting within the scope of his authority, away from the vessel's home port, where such contracts or acts are necessary for the preservation of the vessel or the continuation of its voyage, whether the master is or is not at the same time owner of the vessel, and whether the claim is his own or that of ship-chandlers, repairers, lenders, or other contractual creditors.

Article 3.

The mortgages, hypothecations, and other charges on vessels referred to in Article 1 rank immediately after the secured claims referred to in the preceding Article.

National laws may grant a lien in respect of claims other than those referred to in the said last-mentioned Article, so, however, as not to modify the ranking of claims secured by mortgages, hypothecations, and other similar charges, or by the liens taking precedence thereof.

Article 4.

The accessories of the vessel and the freight mentioned in Article 2, mean:

1. Compensation due to the owner for material damage sustained by the vessel and not repaired, or for loss of freight;
2. General average contributions due to the owner, in respect of material damage sustained by the vessel and not repaired, or in respect of loss of freight;
3. Remuneration due to the owner for assistance and salvage services rendered at any time before the end of the voyage, any sums allotted to the master or other persons in the service of the vessel being deducted.

The provision as to freight applies also to passage money, and, in the last resort, to the sums due under Article 4 of the Convention on the limitation of shipowners' liability.

Payments made or due to the owner on policies of insurance, as well as bounties, subventions, and other national subsidies are not deemed to be accessories of the vessel or of the freight.

Notwithstanding anything in the opening words of Article 2, 2°, the lien in favor of persons in the service of the vessel extends, to the total amount of freight due for all voyages made during the subsistence of the same contract of engagement.

Article 5.

Claims secured by a lien and relating to the same voyage rank in the order in which they are set out in Article 2. Claims included under any one heading share concurrently and ratably in the event of the fund available being insufficient to pay the claims in full.

The claims mentioned under Nos. 3 and 5 in that article rank, in each of the two categories, in the inverse order of the dates on which they came into existence.

Claims arising from one and the same occurrence are deemed to have come into existence at the same time.

Article 6.

Claims secured by a lien and attaching to the last voyage have priority over those attaching to previous voyages.

Provided that claims, arising on one and the same contract of engagement extending over several voyages, all rank with claims attaching to the last voyage.

Article 7.

As regards the distribution of the sum resulting from the sale of the property subject to a lien, the creditors whose claims are secured by a lien have the right to put forward their claims in full, without any deduction on account of the rules relating to limitation of liability; provided, however, that the sum apportioned to them may not exceed the sum due having regard to the said rules.

Article 8.

Claims secured by a lien follow the vessel into whatever hands it may pass.

Article 9.

The liens cease to exist, apart from other cases provided for by national laws, at the expiration of one year, and, in the case of liens for supplies mentioned in No. 5 of Article 2, shall continue in force for not more than six months.

The periods for which the lien remains in force in the case of liens securing claims in respect of assistance and salvage runs from the day when the services terminated, in the case of liens securing claims in respect of collision and other accidents and in respect of bodily injuries from the day when the damage was caused; in the case of liens for the loss of or damage to cargo or baggage from the day of the delivery of the cargo or baggage or from the day when they should have been delivered; for repairs and supplies and other cases mentioned in No. 5 of Article 2 from the day the claim originated. In all other cases the period runs from the enforceability of the claim.

The fact that any of the persons employed on board, mentioned in No. 2 of Article 2 has a right to any payment in advance or on account does not render his claim enforceable.

As respects the cases provided for in the national laws in which a lien is extinguished, a sale shall extinguish a lien only if accompanied by formalities of publicity which shall be laid down by the national laws. These formalities shall include a notice given in such form and within such time as the national laws may prescribe to the authority charged with keeping the registers referred to in Article 1 of this Convention.

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

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide by legislation in their respective countries, that the said periods shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the vessel to which a lien attaches in the territorial waters of the State in which the claimant has his domicile or his principal place of business, provided that the extended period shall not exceed three years from the time when the claim originated.

Article 10.

A lien on freight may be enforced so long as the freight is still due or the amount of the freight is still in the hands of the master or the agent of the owner. The same principle applies to a lien on accessories.

Article 11.

Subject to the provisions of this Convention, liens established by the preceding provisions are subject to no formality and to no special condition of proof

This provision does not affect the right of any State to maintain in the legislation provisions requiring the master of a vessel to fulfil special formalities in the case of certain loans raised on the security of the vessel, or in the case of the sale of its cargo.

Article 12.

National laws must prescribe the nature and the form of documents to be carried on board the vessel in which entry must be made of the mortgages, hypothecations, and other charges referred to in Article 1; so, however, that the mortgagee requiring such entry in the said form be not held responsible for any omission, mistake, or delay in inscribing the same on the said documents.

Article 13.

The foregoing provisions apply to vessels under the management of a person who operates them without owning them or to the principal charterer, except in cases where the owner has been dispossessed by an illegal act or where the claimant is not a *bona fide* claimant.

Article 14.

The provisions of this Convention shall be applied in each contracting State in cases in which the vessel to which the claim relates belongs to a contracting State, as well as in any other cases provided for by the national laws.

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

Article 15.

This Convention does not apply to vessels of war, nor to government vessels appropriated exclusively to the public service.

Article 16.

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

Article 17.

After an interval of not more than two years from the day on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a *procès-verbal* signed by the representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister for Foreign Affairs.

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

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

Article 18.

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the international Conference at Brussels.

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

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

Article 19.

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

Article 20.

The present Convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications one year after the date of the procès-verbal recording such deposit. As respects the States which ratify subsequently, or which accede, and also in case in which the convention is subsequently put into effect in accordance with Article 19, it shall take effect six months after the notifications specified in Article 17, § 2, and Article 18, § 2, have been received by the Belgian Government.

Article 21.

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

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

Article 22.

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

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

PROTOCOL OF SIGNATURE

In proceeding to the signature of the International Convention for the unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages, the undersigned Plenipotentiaries have adopted the present Protocol, which will have the same force and the same value as if the provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates:

- I. It is understood that the legislation of each State remains free
 - 1° To establish among the claims mentioned in No. 1 of Article 2, a definite order of priority with a view to safeguarding the interests of the Treasury;
 - 2° To confer on the authorities administering harbors, docks, lighthouses, and navigable ways, who have caused a wreck or other obstruction to navigation to be removed, or who are creditors in respect of harbor dues, or for damage caused by the fault of a vessel, the right, in case of non-payment, to detain the vessel, wreck, or other property, to sell the same, and to indemnify themselves out of the proceeds in priority to other claimants, and
 - 3° To determine the rank of the claimants for damages done to works otherwise than as stated in Article 5 and in Article 6.
- II. There is no impairment of the provisions in the national laws of the contracting States conferring a lien upon public insurance associations in respect of claims arising out of the insurance of the personnel of vessels.

Done at Brussels, in a single copy, April 10th, 1926.

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES
RELATIVES AUX PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES, BRUXELLES, 10
AVRIL 1926**

(...)

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont désigné pour leurs plénipotentiaires, savoir :

(...)

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

Article premier.

Les hypothèques, mortgages, gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'Etat contractant auquel le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public, soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central, seront considérés comme valables et respectés dans tous les autres pays contractants.

Article 2.

Sont privilégiés sur la navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage:

- 1° Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;
- 2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;
- 3° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;
- 4° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour perte ou avaries de cargaison ou de bagages;
- 5° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Article 3.

Les hypothèques, mortgages, gages sur navires prévus à l'article 1^{er}, prennent rang immédiatement après les créances privilégiées mentionnées à l'article précédent.

Les lois nationales peuvent accorder un privilège à d'autres créances que celles prévues audit article mais sans modifier le rang réservé aux créances garanties par hypothèques, mortgages et gages et aux

privilèges les primant.

Article 4.

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 2 s'entendent:

- 1° Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret;
- 2° Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis, par le navire et non réparés, soit des pertes de fret;
- 3° Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage, et éventuellement, les sommes dues en vertu de l'article 4 de la Convention pour la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires sont assimilés au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'article 2, alinéa 2°, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Article 5.

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 2. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux n^{os} 3 et 5, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps,

Article 6.

Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

Article 7.

En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.

Article 8.

Les créances privilégiées suivent le navire en quelque main qu'il passe.

Article 9.

Les privilèges s'éteignent, en dehors des autres cas prévus par les lois nationales, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances des fournitures, visées au n° 5 de l'article 2, le délai puisse dépasser six mois.

Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège, pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au 5° de l'article 2, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées au n° 2 de l'article 2.

Parmi les cas d'extinction prévus par les lois nationales, la vente n'éteint les privilèges que si elle est accompagnée des formalités de publicité déterminées par les lois nationales. Ces formalités comporteront un préavis donné dans la forme et les délais prévus par ces lois à l'administration chargée de la tenue des registres prévus à l'article 1^{er} de la présente Convention.

Les causes d'interruption des délais susdits sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit d'admettre dans leur législation, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

Article 10.

Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

Article 11.

Sauf ce qui est prévu à la présente Convention, les privilèges établis par les dispositions qui précèdent ne sont soumis à aucune formalité, ni à aucune condition spéciale de preuve.

Cette disposition ne porte pas atteinte au droit de chaque Etat de maintenir dans la législation les dispositions exigeant du capitaine l'accomplissement de formalités spéciales, soit pour certains emprunts sur le navire, soit pour la vente de la cargaison.

Article 12.

Les lois nationales doivent déterminer la nature et la forme des documents se trouvant à bord du navire sur lesquels mention doit être faite des hypothèques, mortgages et gages prévus à l'article premier, sans que toutefois le créancier qui a requis cette mention dans les formes prévues puisse être responsable des omissions, erreurs ou retards de l'inscription sur les documents.

Article 13.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Article 14.

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

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

Article 15.

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

Article 16.

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

Article 17.

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties Contractantes qui se 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 déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires étrangères de Belgique.

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

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

Article 18.

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 dudit 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 19.

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 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 20.

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 le cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 19, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 17, alinéa 2, et à l'article 18, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

Article 21.

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulut 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 22.

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

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

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent Protocole, qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

I. Il est entendu que la législation de chaque Etat reste libre

1° d'établir parmi les créances visées au 1° de l'article 2 un ordre déterminé inspiré par le souci des intérêts du Trésor;

2° d'accorder aux administrations des ports, docks, phares et voies navigables qui ont fait enlever une épave ou d'autres objets gênant la navigation ou qui sont créanciers pour droits de port, ou pour des dommages causés par la faute d'un navire, le droit, en cas de non-paiement, de retenir le navire, les épaves ou autres objets de les vendre et de s'indemniser sur le prix par préférence à d'autres créanciers, et

3° de régler le rang des créanciers pour dommages causés aux ouvrages d'art autrement qu'il n'est dit à l'article 5 et à l'article 6.

- II. Il n'est pas porté atteinte aux dispositions des lois nationales des Etats contractants qui accorderaient un privilège aux établissements publics d'assurance pour les créances résultant de l'assurance du personnel des navires.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 10 avril 1926.

**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/I-5.pdf>
- the United Nations Treaty Collection:
<https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=080000028016775a>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>

ESSENTIAL LITERATURE

- F. Berlingieri, *International Maritime Conventions: Volume 2. Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction*, Abingdon: Informa Law from Routledge, 2014