

**INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS, 1999, GENEVA, 12 MARCH
1999**

The States Parties to this Convention,

Recognizing the desirability of facilitating the harmonious and orderly development of world seaborne trade,

Convinced of the necessity for a legal instrument establishing international uniformity in the field of arrest of ships which takes account of recent developments in related fields,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. 'Maritime Claim' means a claim arising out of one or more of the following:
 - (a) loss or damage caused by the operation of the ship;
 - (b) loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship;
 - (c) salvage operations or any salvage agreement, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to the environment;
 - (d) damage or threat of damage caused by the ship to the environment, coastline or related interests; measures taken to prevent, minimize, or remove such damage; compensation for such damage; costs of reasonable measures of reinstatement of the environment actually undertaken or to be undertaken; loss incurred or likely to be incurred by third parties in connection with such damage; and damage, costs, or loss of a similar nature to those identified in this subparagraph (d);
 - (e) costs or expenses relating to the raising, removal, recovery, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship, and costs or expenses relating to the preservation of an abandoned ship and maintenance of its crew;
 - (f) any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charter party or otherwise;
 - (g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers on board the ship, whether contained in a charter party or otherwise;
 - (h) loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried on board the ship;
 - (i) general average;

- (j) towage;
 - (k) pilotage;
 - (l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) supplied or services rendered to the ship for its operation, management, preservation or maintenance;
 - (m) construction, reconstruction, repair, converting or equipping of the ship;
 - (n) port, canal, dock, harbour and other waterway dues and charges;
 - (o) wages and other sums due to the master, officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship, including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf;
 - (p) disbursements incurred on behalf of the ship or its owners;
 - (q) insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or demise charterer;
 - (r) any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or demise charterer;
 - (s) any dispute as to ownership or possession of the ship;
 - (t) any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship;
 - (u) a mortgage or a 'hypothèque' or a charge of the same nature on the ship;
 - (v) any dispute arising out of a contract for the sale of the ship.
2. "Arrest" means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other enforceable instrument.
 3. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
 4. "Claimant" means any person asserting a maritime claim.
 5. "Court" means any competent judicial authority of a State.

Article 2

Powers of arrest

1. A ship may be arrested or released from arrest only under the authority of a Court of the State Party in which the arrest is effected.
2. A ship may only be arrested in respect of a maritime claim but in respect of no other claim.
3. A ship may be arrested for the purpose of obtaining security notwithstanding that, by virtue of a jurisdiction clause or arbitration clause in any relevant contract, or otherwise, the maritime claim in respect of which the arrest is effected is to be adjudicated in a State other than the State where

the arrest is effected, or is to be arbitrated, or is to be adjudicated subject to the law of another State.

4. Subject to the provisions of this Convention, the procedure relating to the arrest of a ship or its release shall be governed by the law of the State in which the arrest was effected or applied for.

Article 3

Exercise of right of arrest

1. Arrest is permissible of any ship in respect of which a maritime claim is asserted if:
 - (a) the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is liable for the claim and is owner of the ship when the arrest is effected; or
 - (b) the demise charterer of the ship at the time when the maritime claim arose is liable for the claim and is demise charterer or owner of the ship when the arrest is effected; or
 - (c) the claim is based upon a mortgage or a 'hypothèque' or a charge of the same nature on the ship; or
 - (c) the claim relates to the ownership or possession of the ship; or
 - (e) the claim is against the owner, demise charterer, manager or operator of the ship and is secured by a maritime lien which is granted or arises under the law of the State where the arrest is applied for.
2. Arrest is also permissible of any other ship or ships which, when the arrest is effected, is or are owned by the person who is liable for the maritime claim and who was, when the claim arose:
 - (a) owner of the ship in respect of which the maritime claim arose; or
 - (b) demise charterer, time charterer or voyage charterer of that ship.

This provision does not apply to claims in respect of ownership or possession of a ship.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, the arrest of a ship which is not owned by the person liable for the claim shall be permissible only if, under the law of the State where the arrest is applied for, a judgment in respect of that claim can be enforced against that ship by judicial or forced sale of that ship.

Article 4

Release from arrest

1. A ship which has been arrested shall be released when sufficient security has been provided in a satisfactory form, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1, paragraphs 1 (s) and (t). In such cases, the Court may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person providing sufficient security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.
2. In the absence of agreement between the parties as to the sufficiency and form of the security, the

Court shall determine its nature and the amount thereof, not exceeding the value of the arrested ship.

3. Any request for the ship to be released upon security being provided shall not be construed as an acknowledgement of liability nor as a waiver of any defence or any right to limit liability.
4. If a ship has been arrested in a non-party State and is not released although security in respect of that ship has been provided in a State Party in respect of the same claim, that security shall be ordered to be released on application to the Court in the State Party.
5. If in a non-party State the ship is released upon satisfactory security in respect of that ship being provided, any security provided in a State Party in respect of the same claim shall be ordered to be released to the extent that the total amount of security provided in the two States exceeds:
 - (a) the claim for which the ship has been arrested, or
 - (b) the value of the ship,whichever is the lower. Such release shall, however, not be ordered unless the security provided in the non-party State will actually be available to the claimant and will be freely transferable.
6. Where, pursuant to paragraph 1 of this article, security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified, or cancelled.

Article 5

Right of rearrest and multiple arrest

1. Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship has already been provided to secure a maritime claim, that ship shall not thereafter be rearrested or arrested in respect of the same maritime claim unless:
 - (a) the nature or amount of the security in respect of that ship already provided in respect of the same claim is inadequate, on condition that the aggregate amount of security may not exceed the value of the ship; or
 - (b) the person who has already provided the security is not, or is unlikely to be, able to fulfil some or all of that person's obligations; or
 - (c) the ship arrested or the security previously provided was released either:
 - (i) upon the application or with the consent of the claimant acting on reasonable grounds, or
 - (ii) because the claimant could not by taking reasonable steps prevent the release.
2. Any other ship which would otherwise be subject to arrest in respect of the same maritime claim shall not be arrested unless:
 - (a) the nature or amount of the security already provided in respect of the same claim is inadequate; or

- (b) the provisions of paragraph 1 (b) or (c) of this article are applicable.
3. "Release" for the purpose of this article shall not include any unlawful release or escape from arrest.

Article 6

Protection of owners and demise charterers of arrested ships

1. The Court may as a condition of the arrest of a ship, or of permitting an arrest already effected to be maintained, impose upon the claimant who seeks to arrest or who has procured the arrest of the ship the obligation to provide security of a kind and for an amount, and upon such terms, as may be determined by that Court for any loss which may be incurred by the defendant as a result of the arrest, and for which the claimant may be found liable, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of:
- (a) the arrest having been wrongful or unjustified; or
- (b) excessive security having been demanded and provided.
2. The Courts of the State in which an arrest has been effected shall have jurisdiction to determine the extent of the liability, if any, of the claimant for loss or damage caused by the arrest of a ship, including but not restricted to such loss or damage as may be caused in consequence of:
- (a) the arrest having been wrongful or unjustified, or
- (b) excessive security having been demanded and provided.
3. The liability, if any, of the claimant in accordance with paragraph 2 of this article shall be determined by application of the law of the State where the arrest was effected.
4. If a Court in another State or an arbitral tribunal is to determine the merits of the case in accordance with the provisions of article 7, then proceedings relating to the liability of the claimant in accordance with paragraph 2 of this article may be stayed pending that decision.
5. Where pursuant to paragraph 1 of this article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

Article 7

Jurisdiction on the merits of the case

1. The Courts of the State in which an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have validly agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the Courts of the State in which an arrest has been effected, or security provided to obtain the release of the ship, may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by the law of that State and a Court of another State accepts jurisdiction.

3. In cases where a Court of the State where an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship:
 - (a) does not have jurisdiction to determine the case upon its merits; or
 - (b) has refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article,

such Court may, and upon request shall, order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before a competent Court or arbitral tribunal.
4. If proceedings are not brought within the period of time ordered in accordance with paragraph 3 of this article then the ship arrested or the security provided shall, upon request, be ordered to be released.
5. If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with paragraph 3 of this article, or if proceedings before a competent Court or arbitral tribunal in another State are brought in the absence of such order, any final decision resulting therefrom shall be recognized and given effect with respect to the arrested ship or to the security provided in order to obtain its release, on condition that:
 - (a) the defendant has been given reasonable notice of such proceedings and a reasonable opportunity to present the case for the defence; and
 - (b) such recognition is not against public policy (*ordre public*).
6. Nothing contained in the provisions of paragraph 5 of this article shall restrict any further effect given to a foreign judgment or arbitral award under the law of the State where the arrest of the ship was effected or security provided to obtain its release.

Article 8

Application

1. This Convention shall apply to any ship within the jurisdiction of any State Party, whether or not that ship is flying the flag of a State Party.
2. This Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.
3. This Convention does not affect any rights or powers vested in any Government or its departments, or in any public authority, or in any dock or harbour authority, under any international convention or under any domestic law or regulation, to detain or otherwise prevent from sailing any ship within their jurisdiction.
4. This Convention shall not affect the power of any State or Court to make orders affecting the totality of a debtor's assets.
5. Nothing in this Convention shall affect the application of international conventions providing for limitation of liability, or domestic law giving effect thereto, in the State where an arrest is effected.
6. Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the States Parties

relating to the arrest of any ship physically within the jurisdiction of the State of its flag procured by a person whose habitual residence or principal place of business is in that State, or by any other person who has acquired a claim from such person by subrogation, assignment or otherwise.

Article 9

Non-creation of maritime liens

Nothing in this Convention shall be construed as creating a maritime lien.

Article 10

Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession, or at any time thereafter, reserve the right to exclude the application of this Convention to any or all of the following:
 - (a) ships which are not seagoing;
 - (b) ships not flying the flag of a State Party;
 - (c) claims under article 1, paragraph 1 (s).
2. A State may, when it is also a State Party to a specified treaty on navigation on inland waterways, declare when signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, that rules on jurisdiction, recognition and execution of court decisions provided for in such treaties shall prevail over the rules contained in article 7 of this Convention.

Article 11

Depositary

This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the United Nations, New York, from 1 September 1999 to 31 August 2000 and shall thereafter remain open for accession.
2. States may express their consent to be bound by this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument

to that effect with the depositary.

Article 13

States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
2. Any such declaration shall be notified to the depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.
3. In relation to a State Party which has two or more systems of law with regard to arrest of ships applicable in different territorial units, references in this Convention to the Court of a State and the law of a State shall be respectively construed as referring to the Court of the relevant territorial unit within that State and the law of the relevant territorial unit of that State.

Article 14

Entry into force

1. This Convention shall enter into force six months following the date on which 10 States have expressed their consent to be bound by it.
2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect three months after the date of expression of such consent.

Article 15

Revision and amendment

1. A conference of States Parties for the purpose of revising or amending this Convention shall be convened by the Secretary-General of the United Nations at the request of one-third of the States Parties.
2. Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to the Convention, as amended.

Article 16

Denunciation

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention enters into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by deposit of an instrument of denunciation with the depositary.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the depositary.

Article 17

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT Geneva this twelfth day of March, one thousand nine hundred and ninety-nine.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

**CONVENTION INTERNATIONALE DE 1999 SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES
NAVIRES, GENÈVE, 12 MARS 1999**

Les États parties à la présente Convention,

Considérant qu'il est souhaitable de faciliter le développement harmonieux et ordonné du commerce maritime mondial,

Convaincus de la nécessité d'un instrument juridique établissant une uniformité internationale dans le domaine de la saisie conservatoire des navires, qui tienne compte de l'évolution récente dans les domaines connexes,

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente Convention:

1. Par "créance maritime", il faut entendre une créance découlant d'une ou plusieurs des causes suivantes:
 - a) Pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire;
 - b) Mort ou lésions corporelles survenant, sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;
 - c) Opérations de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat de sauvetage ou d'assistance, y compris, le cas échéant, une indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement;
 - d) Dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages; indemnisation de ces dommages; coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu qui ont été effectivement prises ou qui le seront; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages; et dommages, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont indiqués dans le présent alinéa d);
 - e) Frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord de ce navire, et frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage;
 - f) Tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement;
 - g) Tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement;
 - h) Pertes ou dommages subis par, ou en relation avec, les biens (y compris les bagages)

- transportés par le navire;
- i) Avarie commune;
 - j) Remorquage;
 - k) Pilotage;
 - l) Marchandises, matériels, approvisionnement, soutes, équipements (y compris conteneurs) fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien;
 - m) Construction, reconstruction, réparation, transformation ou équipement du navire;
 - n) Droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables;
 - o) Gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord, en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte;
 - p) Paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires;
 - q) Primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrètement en dévolution ou pour leur compte;
 - r) Frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrètement en dévolution ou pour leur compte;
 - s) Tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire;
 - t) Tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire;
 - u) Hypothèque, "mortgage" ou droit de même nature sur le navire;
 - v) Tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.
2. Par "saisie", il faut entendre toute immobilisation ou restriction au départ d'un navire en vertu d'une décision judiciaire pour garantir une créance maritime, mais non la saisie d'un navire pour l'exécution d'un jugement ou d'un autre instrument exécutoire.
 3. Par "personne", il faut entendre toute personne physique ou morale ou toute société de personnes, de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.
 4. Par "créancier", il faut entendre toute personne alléguant une créance maritime.
 5. Par "tribunal", il faut entendre toute autorité judiciaire compétente d'un État.

Article 2

Pouvoirs de saisie

1. Un navire ne peut être saisi, ou libéré de cette saisie, que par décision d'un tribunal de l'État partie dans lequel la saisie est pratiquée.

2. Un navire ne peut être saisi qu'en vertu d'une créance maritime, à l'exclusion de toute autre créance.
3. Un navire peut être saisi aux fins d'obtenir une sûreté, malgré l'existence, dans tout contrat considéré, d'une clause attributive de compétence judiciaire ou arbitrale, ou de toute autre disposition, prévoyant de soumettre la créance maritime à l'origine de la saisie à l'examen au fond du tribunal d'un État autre que celui dans lequel la saisie est pratiquée, ou d'un tribunal arbitral, ou d'une clause prévoyant l'application de la loi d'un autre État à ce contrat.
4. Sous réserve des dispositions de la présente Convention, la procédure relative à la saisie d'un navire ou à sa mainlevée est régie par la loi de l'État dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 3

Exercice du droit de saisie

1. La saisie de tout navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée peut être pratiquée si:
 - a) La personne qui était propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née est obligée à raison de cette créance et est propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée; ou
 - b) L'affrètement en dévolution du navire au moment où la créance maritime est née est obligé à raison de cette créance et est affrètement en dévolution ou propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée; ou
 - c) La créance repose sur une hypothèque, un "mortgage" ou un droit de même nature sur le navire; ou
 - d) La créance est relative à la propriété ou à la possession du navire; ou
 - e) Il s'agit d'une créance sur le propriétaire, l'affrètement en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire, garantie par un privilège maritime qui est accordé ou applicable en vertu de la législation de l'État dans lequel la saisie est demandée.
2. Peut également être pratiquée la saisie de tout autre navire ou de tous autres navires qui, au moment où la saisie est pratiquée, est ou sont propriété de la personne qui est obligée à raison de la créance maritime et qui, au moment où la créance est née, était:
 - a) Propriétaire du navire auquel la créance maritime se rapporte; ou
 - b) Affrètement en dévolution, affrètement à temps ou affrètement au voyage de ce navire.

Cette disposition ne s'applique pas aux créances relatives à la propriété ou à la possession d'un navire.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la saisie d'un navire qui n'est pas propriété d'une personne prétendument obligée à raison de la créance ne peut être autorisée que si, selon la loi de l'État où la saisie est demandée, un jugement rendu en vertu de cette créance peut être exécuté contre ce navire par une vente judiciaire ou forcée de ce navire.

Article 4Mainlevée de la saisie

1. Un navire qui a été saisi doit être libéré lorsqu'une sûreté d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante a été constituée, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées aux alinéas s) et t) du paragraphe 1 de l'article premier. En ce cas, le tribunal peut permettre l'exploitation du navire par la personne qui en a la possession, lorsque celle-ci aura constitué une sûreté d'un montant suffisant, ou régler de toute autre façon la question de la gestion du navire pendant la durée de la saisie.
2. Si les parties intéressées ne parviennent pas à un accord sur l'importance et la forme de la sûreté, le tribunal en détermine la nature et le montant, qui ne peut excéder la valeur du navire saisi.
3. Aucune demande tendant à la libération du navire contre la constitution d'une sûreté ne peut être interprétée comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation à toute défense ou tout droit de limiter la responsabilité.
4. Si un navire a été saisi dans un État non partie et n'est pas libéré malgré la constitution d'une sûreté concernant ce navire dans un État partie relativement à la même créance, la mainlevée de cette sûreté est autorisée par le tribunal de l'État partie, par ordonnance rendue sur requête;
5. Si, dans un État non partie, le navire est libéré contre la constitution d'une sûreté suffisante concernant ce navire, la mainlevée de toute sûreté constituée dans un État partie relativement à la même créance est autorisée par ordonnance si le montant total de la sûreté constituée dans les deux États dépasse:
 - a) Soit le montant de la créance au titre de laquelle la saisie a été pratiquée;
 - b) Soit la valeur du navire;la moins élevée des deux devant prévaloir. Cette mainlevée n'est toutefois autorisée par ordonnance que si la sûreté constituée est effectivement disponible dans l'État non partie et librement transférable au profit du créancier.
6. Toute personne qui a constitué une sûreté en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, à tout moment, demander au tribunal de réduire, modifier ou annuler cette sûreté.

Article 5Droit de nouvelle saisie et saisies multiples

1. Lorsque, dans un État, un navire a déjà été saisi et libéré ou qu'une sûreté a déjà été constituée pour garantir une créance maritime, ce navire ne peut ensuite faire l'objet d'aucune saisie fondée sur la même créance maritime, à moins que:
 - a) La nature ou le montant de la sûreté concernant ce navire déjà constituée en vertu de la même créance ne soit pas suffisant, à condition que le montant total des sûretés ne dépasse pas la valeur du navire; ou
 - b) La personne qui a déjà constitué la sûreté ne soit ou ne paraisse pas capable d'exécuter tout ou partie de ses obligations; ou

- c) La mainlevée de la saisie ou la libération de la sûreté ne soit intervenue:
 - i) soit à la demande ou avec le consentement du créancier agissant pour des motifs raisonnables,
 - ii) soit parce que le créancier n'a pu par des mesures raisonnables empêcher cette mainlevée ou cette libération.
2. Tout autre navire qui serait autrement susceptible d'être saisi en vertu de la même créance maritime ne peut être saisi à moins que:
 - a) La nature ou le montant de la sûreté déjà constituée en vertu de la même créance ne soit pas suffisant; ou
 - b) Les dispositions du paragraphe 1 b) ou c) du présent article ne soient applicables.
3. La "mainlevée" aux fins du présent article exclut tout départ ou toute libération du navire de nature illégale.

Article 6

Protection des propriétaires et affréteurs en dévolution de navires saisis

1. Le tribunal peut, comme condition à l'autorisation de saisir un navire ou de maintenir une saisie déjà pratiquée, imposer au créancier saisissant ou ayant fait saisir le navire l'obligation de constituer une sûreté sous une forme, pour un montant et selon des conditions fixées par ce tribunal, à raison de toute perte causée par la saisie susceptible d'être subie par le défendeur et dans laquelle la responsabilité du créancier peut être prouvée, notamment mais non exclusivement, à raison de la perte ou du dommage éventuels subis par le défendeur par suite:
 - a) D'une saisie abusive ou injustifiée; ou
 - b) D'une sûreté excessive demandée et constituée.
2. Les tribunaux de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée sont compétents pour déterminer l'étendue de la responsabilité éventuelle du créancier à raison de pertes ou dommages causés par la saisie d'un navire, notamment mais non exclusivement, de ceux qui seraient subis par suite:
 - a) D'une saisie abusive ou injustifiée; ou
 - b) D'une sûreté excessive demandée et constituée.
3. La responsabilité éventuelle du créancier, visée au paragraphe 2 du présent article, est déterminée par application de la loi de l'État où la saisie a été pratiquée.
4. Au cas où le litige est, conformément aux dispositions de l'article 7, soumis à l'examen au fond d'un tribunal d'un autre État ou d'un tribunal arbitral, la procédure relative à la responsabilité du créancier prévue au paragraphe 2 du présent article peut être suspendue dans l'attente de la décision au fond.
5. Toute personne qui a constitué une sûreté en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article peut à tout moment demander au tribunal de réduire, modifier ou annuler cette sûreté.

Article 7Compétence sur le fond du litige

1. Les tribunaux de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée ou une sûreté constituée pour obtenir la libération du navire sont compétents pour juger le litige au fond, à moins que les parties, de façon valable, ne conviennent ou ne soient convenues de soumettre le litige au tribunal d'un autre État se déclarant compétent, ou à l'arbitrage.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les tribunaux de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée, ou une sûreté constituée pour obtenir la libération du navire, peuvent décliner leur compétence si le droit de cet État le leur permet et si le tribunal d'un autre État se reconnaît compétent.
3. Lorsqu'un tribunal de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée ou une sûreté constituée pour obtenir la libération du navire:
 - a) N'est pas compétent pour statuer au fond sur le litige; ou
 - b) A décliné sa compétence en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article, ce tribunal peut et, sur requête, doit fixer au créancier un délai pour engager la procédure au fond devant un tribunal compétent ou une juridiction arbitrale.
4. Si, au terme du délai fixé conformément au paragraphe 3 du présent article, la procédure au fond n'a pas été engagée, la mainlevée de la saisie ou de la sûreté constituée est, sur requête, autorisée par ordonnance.
5. Si la procédure est engagée avant le terme du délai fixé conformément au paragraphe 3 du présent article, ou si la procédure devant un tribunal compétent ou un tribunal arbitral d'un autre État est engagée en l'absence de fixation d'un délai, toute décision définitive prononcée à l'issue de cette procédure est reconnue et prend effet à l'égard du navire saisi ou de la sûreté constituée pour prévenir la saisie du navire ou obtenir sa libération, à condition que:
 - a) Le défendeur ait été averti de cette procédure dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense;
 - b) Cette reconnaissance ne soit pas contraire à l'ordre public.
6. Aucune des dispositions du paragraphe 5 du présent article ne limite la portée d'un jugement ou d'une sentence arbitrale étrangers rendus selon la loi de l'État où la saisie du navire a été pratiquée ou une sûreté constituée pour en obtenir la libération.

Article 8Application

1. La présente Convention est applicable à tout navire relevant de la juridiction d'un État partie, quel qu'il soit, et battant ou non pavillon d'un État partie.
2. La présente Convention n'est pas applicable aux navires de guerre, navires de guerre auxiliaires et autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et exclusivement affectés, jusqu'à nouvel ordre, à un service public non commercial.

3. La présente Convention ne porte atteinte à aucun des droits ou pouvoirs, dévolus par une convention internationale, une loi ou réglementation interne à un État ou à ses administrations, à un établissement public ou à une autorité portuaire, de retenir un navire ou d'en interdire le départ dans le ressort de leur juridiction.
4. La présente Convention ne porte pas atteinte au pouvoir d'un État ou tribunal de rendre des ordonnances applicables à la totalité du patrimoine d'un débiteur.
5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte à l'application de conventions internationales ni d'aucune loi interne leur donnant effet, autorisant la limitation de responsabilité dans l'État où une saisie est pratiquée.
6. Aucune disposition de la présente Convention ne modifie ou ne concerne les textes de loi en vigueur dans les États parties relativement à la saisie d'un navire dans la juridiction de l'État dont il bat pavillon, obtenue par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet État, ou par toute autre personne qui a acquis une créance de ladite personne par voie de subrogation, de cession, ou par tout autre moyen.

Article 9

Non-création de privilèges maritimes

Aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme créant un privilège maritime.

Article 10

Réserves

1. Un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, se réserver le droit d'exclure du champ d'application de la présente Convention:
 - a) Les bâtiments autres que les navires de mer;
 - b) Les navires ne battant pas le pavillon d'un État partie;
 - c) Les créances visées à l'alinéa s) du paragraphe 1 de l'article premier.
2. Un État qui est aussi partie à un traité sur la navigation intérieure, peut déclarer, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, que les dispositions de ce traité concernant la compétence des tribunaux et la reconnaissance et l'exécution de leurs décisions prévalent sur les dispositions de l'article 7 de la présente Convention.

Article 11

Dépositaire

La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 12Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature des États au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.
2. Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par:
 - a) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - b) Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - c) Adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du dépositaire.

Article 13États ayant plus d'un régime juridique

1. S'il possède deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans la présente Convention, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.
2. La déclaration est notifiée au dépositaire et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique la Convention.
3. Dans le cas d'un État partie qui possède deux ou plusieurs régimes juridiques concernant la saisie conservatoire des navires applicables dans différentes unités territoriales, les références dans la présente Convention au tribunal d'un État et à la loi ou au droit d'un État sont considérées comme renvoyant, respectivement, au tribunal et à la loi ou au droit de l'unité territoriale pertinente de cet État.

Article 14Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur six mois après la date à laquelle 10 États ont exprimé leur consentement à être liés par elle.
2. Pour un État qui exprime son consentement à être lié par la présente Convention après que les conditions de son entrée en vigueur ont été remplies, ce consentement prend effet trois mois après la date à laquelle il a été exprimé.

Article 15Révision et amendement

1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque une conférence des États parties pour réviser ou modifier la présente Convention, à la demande d'un tiers des États parties.
2. Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée.

Article 16Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des États parties à tout moment à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet État.
2. La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du dépositaire.
3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le dépositaire a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.

Article 17Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT à Genève, le douze mars mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

**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 (Secretary-General of the) United Nations:
<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028004ce27>
- the International Maritime Organization:
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>
- 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
- 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