

## MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA

w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich,

podpisana w Brukseli dnia 10 maja 1952 r.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA  
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 10 maja 1952 roku została podpisana w Brukseli Międzynarodowa konwencja w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich.

Po zaznajomieniu się z powyższą konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadcza, że wymieniona konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie dnia 6 maja 1976 roku.

Przewodniczący Rady Państwa: *H. Jabłoński*

L. S.

Minister Spraw Zagranicznych: w z. *J. Czyrek*

(Tekst konwencji jest zamieszczony w załączniku do niniejszego numeru.)

## 229

Przekład.

**Międzynarodowa konwencja w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, podpisana w Brukseli dnia 10 maja 1952 roku.**

Wysokie Umawiające się Strony,  
uznając pożyteczność ustanowienia jednolitych zasad dotyczących zajęcia (aresztu) statków morskich, postanowiły zawrzeć w tym celu konwencję i uzgodniły, co następuje:

## Artykuł 1

Następujące określenia użyte w niniejszej konwencji mają wymienione niżej znaczenie:

1. „Wierzytelność morską” oznacza wierzytelność z jednego lub z kilku następujących tytułów:

- a) szkoda wyrządzona przez, jakikolwiek statek wskutek zderzenia lub w jakikolwiek inny sposób;
- b) utrata życia lub uszkodzenie ciała spowodowane przez jakikolwiek statek lub w związku z eksploatacją jakiegokolwiek statku;
- c) pomoc i ratownictwo;
- d) umowa o używanie lub wynajęcie jakiegokolwiek statku zawarta w formie czarteru bądź w jakiegokolwiek innej formie;
- e) umowa o przewóz ładunku na jakimkolwiek statku zawarta w formie czarteru lub w jakiegokolwiek innej formie;
- f) utrata lub uszkodzenie ładunku i bagażu przewożonego na jakimkolwiek statku;
- g) awaria wspólna;
- h) pożyczka podmeryjna;
- i) holowanie;
- j) pilotaż;
- k) rzeczy lub materiały dostarczone na statek w związku z jego eksploatacją lub utrzymaniem;
- l) budowa, remont lub wyposażenie jakiegokolwiek statku albo opłaty za korzystanie z doku;
- m) wynagrodzenie za pracę kapitanów, oficerów lub członków załogi;
- n) wydatki kapitana, włączając w to wydatki załadowców, czarterujących lub agentów, poniesione w imieniu statku lub jego właściciela;
- o) spory co do własności jakiegokolwiek statku;
- p) spory między współwłaścicielami jakiegokolwiek statku co do jego własności, posiadania, eksploatacji lub korzyści z tego statku;
- q) zastaw hipoteczny typu „mortgage” lub hipoteka morską jakiegokolwiek statku.

2. „Zajęcie” (areszt) oznacza zajęcie statku w drodze postępowania sądowego w celu zabezpieczenia wierzytelności morskiej, ale nie obejmuje zajęcia statku w wykonaniu lub w zaspokojeniu wyroku.

3. „Osoba” oznacza osoby fizyczne i prawne, spółki i zrzeszenia, rządy, ich organy oraz władzę publiczną.

4. „Wierzyciel” oznacza osobę, która twierdzi, że istnieje wierzytelność morską na jej korzyść.

## Artykuł 2

Statek podnoszący banderę jednego z Umawiających się Państw może być zajęty w obrębie jurysdykcji jakiegokolwiek z Umawiających się Państw wyłącznie w zwią-

ku z jakąkolwiek wierzytelnością morską; jednakże żadne z postanowień niniejszej konwencji nie oznacza rozszerzenia lub ograniczenia jakichkolwiek praw lub uprawnień rządów lub ich organów, władz publicznych, władz doków lub portów posiadanych przez nie na mocy obowiązujących ich ustaw lub przepisów dotyczących zajęcia, zatrzymania lub innego przeszkodzenia w żegludze statku w obrębie ich jurysdykcji.

## Artykuł 3

1. Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 4 niniejszego artykułu oraz artykułu 10 wierzyciel może zająć bądź statek, wobec którego powstała wierzytelność morską, bądź jakikolwiek inny statek będący własnością osoby, która w chwili powstania wierzytelności morskiej była właścicielem statku, wobec którego wierzytelność morską wynika nawet wówczas, gdy zajęty statek jest gotowy do podróży; jednakże w związku z wierzytelnościami morskimi wymienionymi w artykule 1 ustęp 1 punkty o), p) lub q) można zająć tylko ten statek, wobec którego wynika jakakolwiek wierzytelność morską.

2. Uważa się, że statek jest własnością tego samego właściciela, jeżeli wszystkie udziały w nim są własnością tej samej osoby lub tych samych osób.

3. W obrębie jurysdykcji jednego lub więcej Umawiających się Państw zajęcie statku bądź złożenie kaucji lub innego zabezpieczenia w związku z tą samą wierzytelnością morską tego samego wierzyciela jest dopuszczalne tylko jeden raz; jeżeli statek został już zajęty lub złożono kaucję albo inne zabezpieczenie w obrębie takiej jurysdykcji w celu zwolnienia statku bądź w celu uniknięcia grożącego zajęcia, każdy następny wniosek o zajęcie tego statku lub innego statku tego samego właściciela przez tego samego wierzyciela w związku z tą samą wierzytelnością morską będzie odrzucony, a statek zostanie zwolniony przez sąd lub inną właściwą władzę sądową tego Państwa, chyba że wierzyciel udowodni sądowi lub innej właściwej władzy sądowej, że kaucja lub inne zabezpieczenie zostało zdjęte ostatecznie przed następnym zajęciem lub że istnieje inna wystarczająca przyczyna utrzymania zajęcia.

4. W razie umowy czarteru na czas, jeżeli czarterujący, a nie zarejestrowany właściciel statku odpowiada z tytułu wierzytelności morskiej dotyczącej tego statku, wierzyciel może zająć ten lub inny statek będący własnością czarterującego na czas; jednakże zajęcie jakiegokolwiek innego statku stanowiącego własność zarejestrowanego właściciela statku czarterowanego, w związku z daną wierzytelnością, jest niedopuszczalne stosownie do postanowień niniejszej konwencji.

Postanowienia niniejszego ustępu stosuje się do wszystkich spraw, w których osoba inna niż zarejestrowany właściciel statku odpowiada za wierzytelność morską dotyczącą tego statku.

## Artykuł 4

Statek może być zajęty tylko na podstawie decyzji sądu lub innej właściwej władzy sądowej tego Umawiającego się Państwa, w którym zajęcie ma być dokonane.

## Artykuł 5

Sąd lub inna władza sądowa właściwa dla miejsca, gdzie dokonano zajęcia statku, zezwoli na zwolnienie statku po złożeniu wystarczającej kaucji lub innego zabezpieczenia z wyłączeniem przypadków, w których został on zajęty w związku z którąkolwiek wierzytelnością morską wymienioną w artykule 1 ustęp 1 punkty o) i p). W takich przypadkach sąd lub inna właściwa władza sądowa może zezwolić osobie posiadającej statek na dalszą jego eksploatację, pod warunkiem złożenia przez tę osobę wystarczającej kaucji lub innego zabezpieczenia, albo też może w inny sposób uregulować sprawę eksploatacji statku w czasie trwania zajęcia.

W braku porozumienia między stronami co do wysokości kaucji lub innego zabezpieczenia sąd lub inna właściwa władza sądowa ustali ich rodzaj i wysokość.

Żądanie zwolnienia statku za takim zabezpieczeniem nie będzie uważane ani jako uznanie odpowiedzialności, ani też jako zrzeczenie się korzyści wynikających z prawa do ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku.

## Artykuł 6

Wszelkie sprawy sporne dotyczące odpowiedzialności wierzyciela za szkody powstałe w wyniku zajęcia statku lub wypłacenia kaucji albo innego zabezpieczenia w celu zwolnienia statku lub uniknięcia zajęcia będą rozstrzygane przez prawo tego Umawiającego się Państwa, na którego obszarze jurysdykcji dokonano lub zażądano zajęcia.

Postępowanie związane z zajęciem statku, uzyskaniem decyzji, o której mowa w artykule 4, jak również wszelkie sprawy proceduralne związane z zajęciem podlegają prawu tego Umawiającego się Państwa, w którym dokonano lub zażądano zajęcia.

## Artykuł 7

1. Sądy Państwa, w którym dokonano zajęcia, będą właściwe do orzekania o istocie sprawy, jeżeli prawo wewnętrzne tego Państwa przyznaje tym sądom taką właściwość, bądź w którymkolwiek z następujących przypadków:

a) jeżeli wierzyciel ma swoje miejsce zamieszkania lub główną siedzibę przedsiębiorstwa w Państwie, w którym dokonano zajęcia statku,

b) jeżeli wierzytelność wynikła w Państwie, w którym dokonano zajęcia,

c) jeżeli wierzytelność wynikła z podróży statku, podczas której dokonano zajęcia,

d) jeżeli wierzytelność wynikła ze zderzenia lub w okolicznościach przewidzianych w artykule 13 Międzynarodowej konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących zderzeń, podpisanej w Brukseli dnia 23 września 1910 roku,

e) jeżeli wierzytelność wynikła z niesienia pomocy lub ratownictwa,

f) jeżeli wierzytelność wynikła z zastawu hipotecznego typu „mortgage” lub z hipoteki morskiej zajętego statku.

2. Jeżeli sąd właściwy dla miejsca dokonania zajęcia statku nie jest kompetentny do rozpatrzenia istoty sprawy, kaucja lub inne zabezpieczenie złożone zgodnie z artykułem 5 w celu zwolnienia statku powinna wyraźnie stwierdzać, że została złożona dla zaspokojenia wyroku, który

może być wydany przez sąd właściwy dla tej sprawy, natomiast sąd lub inna właściwa władza sądowa Państwa, w którym dokonano zajęcia statku, określi termin, w którym wierzyciel powinien wytoczyć powództwo przed sądem właściwym dla danej sprawy.

3. Jeżeli strony zgodziły się przedstawić spór do rozstrzygnięcia określonemu sądowi innemu niż sąd właściwy dla miejsca dokonania zajęcia lub oddać spór do rozstrzygnięcia przez arbitraż, wówczas sąd lub inna władza sądowa właściwa dla miejsca dokonania zajęcia może określić termin, do którego wierzyciel powinien wszcząć postępowanie.

4. Jeżeli w którymkolwiek z przypadków wymienionych w dwóch poprzednich ustępach postępowanie nie zostanie wszczęte w ustalonym czasie, pozwany może wnieść o zwolnienie statku albo o zwrot kaucji lub innego zabezpieczenia.

5. Artykuł niniejszy nie ma zastosowania do spraw objętych postanowieniami zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie z dnia 17 października 1868 roku.

## Artykuł 8

1. Postanowienia niniejszej konwencji mają zastosowanie do wszystkich statków podnoszących banderę któregośkolwiek z Umawiających się Państw w obrębie jurysdykcji tych Umawiających się Państw.

2. Statek podnoszący banderę Państwa nie będącego Stroną niniejszej konwencji może być zajęty w obrębie jurysdykcji każdego z Umawiających się Państw w związku z wierzytelnością morską wymienioną w artykule 1 bądź każdą inną wierzytelnością, w związku z którą prawo Umawiającego się Państwa zezwala na zajęcie statku.

3. Każde z Umawiających się Państw ma prawo wyłączyć w całości lub w części z korzyści wynikających z niniejszej konwencji każdy rząd Państwa nie będącego Stroną niniejszej konwencji lub każdą osobę, która w chwili dokonania zajęcia statku nie miała swego miejsca zamieszkania lub głównej siedziby przedsiębiorstwa w jednym z Umawiających się Państw.

4. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie zmienia ani nie narusza przepisów prawnych obowiązujących w Umawiającym się Państwie, dotyczących zajęcia jakiegokolwiek statku w obrębie jurysdykcji Państwa bandery statku przez osobę, która ma swoje miejsce zamieszkania lub główną siedzibę przedsiębiorstwa w tym Państwie.

5. Jeżeli wierzytelność morska została zgłoszona nie przez wierzyciela, lecz inną osobę z tytułu zastępstwa, cesji lub na innej podstawie, dla celów niniejszej konwencji osoba ta będzie traktowana tak, jakby miała to samo miejsce zamieszkania lub główną siedzibę przedsiębiorstwa co właściwy wierzyciel.

## Artykuł 9

Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie daje uprawnienia do wytoczenia powództwa, które niezależnie od postanowień niniejszej konwencji nie opierałoby się na prawie stosowanym przez sąd rozpoznający to powództwo, ani też nie stwarza żadnego przywileju morskiego, który nie istnieje na podstawie tego prawa lub Konwencji o przywilejach i hipotekach morskich, jeżeli ma ona zastosowanie.

## Artykuł 10

Wysokie Umawiające się Strony mogą w chwili podpisania, składania dokumentu ratyfikacyjnego lub dokumentu przystąpienia zastrzec sobie:

a) prawo niestosowania niniejszej konwencji do zajęcia statku w związku z jakąkolwiek wierzytelnością morską wymienioną w artykule 1 ustęp 1 punkty o) i p), lecz stosowania w sprawach tych wierzytelności swego prawa wewnętrznego,

b) prawo niestosowania artykułu 3 ustęp 1 w sprawie zajęcia statku w obrębie swej jurysdykcji w związku z wierzytelnościami wymienionymi w artykule 1 ustęp 1 punkt q).

## Artykuł 11

Wysokie Umawiające się Strony zobowiązują się poddawać rozstrzygnięciu przez arbitraż wszelkie spory między Państwami wynikające z wykładni lub stosowania niniejszej konwencji. Nie narusza to jednak zobowiązań tych Wysokich Umawiających się Stron, które zgodziły się oddawać swe spory do rozstrzygnięcia przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości.

## Artykuł 12

Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisu przez Państwa reprezentowane na Dziewiątej Konferencji Dyplomatycznej Prawa Morskiego. Protokół podpisania będzie sporządzony w drodze dobrych usług przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych Belgii.

## Artykuł 13

Niniejsza konwencja podlega ratyfikacji, a odpowiednie dokumenty zostaną złożone w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Belgii; Ministerstwo to zawiadomi wszystkie Państwa, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły, o złożeniu tych dokumentów.

## Artykuł 14

a) Niniejsza konwencja wejdzie w życie między dwoma Państwami, które pierwsze złożą dokumenty ratyfikacyjne, po upływie sześciu miesięcy od daty złożenia drugiego dokumentu ratyfikacyjnego.

b) Niniejsza konwencja wejdzie w życie w stosunku do każdego Państwa, które ją podpisało, a następnie ratyfikowało już po złożeniu drugiego dokumentu ratyfikacyjnego, po upływie sześciu miesięcy od daty złożenia przez to Państwo jego dokumentu ratyfikacyjnego.

## Artykuł 15

Każde Państwo nie reprezentowane na Dziewiątej Konferencji Dyplomatycznej Prawa Morskiego może przystąpić do niniejszej konwencji.

Państwa notyfikują swoje przystąpienie Ministerstwu Spraw Zagranicznych Belgii; Ministerstwo to zawiadomi drogą dyplomatyczną o tych notyfikacjach wszystkie Państwa,

które podpisały niniejszą konwencję lub do niej przystąpiły.

Konwencja wejdzie w życie w stosunku do Państw przystępujących po upływie sześciu miesięcy od daty otrzymania takiej notyfikacji, jednak nie przed wejściem w życie konwencji zgodnie z postanowieniami artykułu 14 punkt a).

## Artykuł 16

Każda z Wysokich Umawiających się Stron po upływie trzech lat od chwili wejścia w życie niniejszej konwencji w stosunku do niej lub następnie w każdym czasie może złożyć wniosek o zwołanie konferencji w celu rozważenia poprawek do niniejszej konwencji.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron zamierzająca skorzystać z tego uprawnienia notyfikuje o tym Rządowi Belgii, który zwoła konferencję w ciągu sześciu miesięcy od daty otrzymania notyfikacji.

## Artykuł 17

Każda z Wysokich Umawiających się Stron ma prawo wypowiedzieć niniejszą konwencję w każdym czasie po wejściu jej w życie w stosunku do tej Strony. Wypowiedzenie to nabierze mocy po upływie jednego roku od daty otrzymania przez Rząd Belgii notyfikacji o wypowiedzeniu, który zawiadomi drogą dyplomatyczną wszystkie pozostałe Wysokie Umawiające się Strony o takiej notyfikacji.

## Artykuł 18

a) Każda z Wysokich Umawiających się Stron w czasie ratyfikacji niniejszej konwencji lub przystępowania do niej albo następnie w każdym czasie może notyfikować na piśmie Ministerstwu Spraw Zagranicznych Belgii, że niniejsza konwencja będzie obowiązywać również na terytoriach, za których stosunki międzynarodowe Strona ta jest odpowiedzialna. Niniejsza konwencja będzie obowiązywać na terytoriach wymienionych w tej notyfikacji po upływie sześciu miesięcy od daty jej otrzymania przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych Belgii, jednak nie przed wejściem w życie konwencji w stosunku do tej Umawiającej się Strony.

b) Wysoka Umawiająca się Strona, która złożyła oświadczenie wymienione w punkcie a) niniejszego artykułu, rozciągające obowiązywanie konwencji na jakiegokolwiek terytorium, za którego stosunki międzynarodowe Strona ta jest odpowiedzialna, może następnie w każdym czasie notyfikować Ministerstwu Spraw Zagranicznych Belgii, że konwencja przestaje obowiązywać na tych terytoriach. Oświadczenie to nabierze mocy po upływie jednego roku od daty otrzymania takiej notyfikacji przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych Belgii.

c) Ministerstwo Spraw Zagranicznych Belgii zawiadomi drogą dyplomatyczną wszystkie Państwa, które podpisały niniejszą konwencję lub do niej przystąpiły, o wszelkich notyfikacjach otrzymanych zgodnie z niniejszym artykułem.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 maja 1952 roku w językach francuskim i angielskim, przy czym oba teksty mają jednakową moc.

# INTERNATIONAL CONVENTION

relating  
to the arrest of  
seagoing ships,

signed at

Brussels, on May 10, 1952.

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of seagoing 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 charterparty or otherwise;
  - (e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty 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 para 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 to 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 or 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 *g*)

## ARTICLE II.

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 Conven-



tion 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 paragraph *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.