

No. 49196

Multilateral

International Convention on Arrest of Ships, 1999. Geneva, 12 March 1999

Entry into force: *14 September 2011, in accordance with article 14(1)*

Authentic texts: *Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 1 December 2011*

Multilatéral

Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires. Genève, 12 mars 1999

Entrée en vigueur : *14 septembre 2011, conformément au paragraphe 1 de l'article 14*

Textes authentiques : *arabe, chinois, anglais, français, russe et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *d'office, 1^{er} décembre 2011*

Participant	Ratification and Accession (a)		
Albania	14 Mar	2011	a
Algeria	7 May	2004	a
Benin	3 Mar	2010	a
Bulgaria	21 Feb	2001	
Ecuador	15 Oct	2010	
Estonia	11 May	2001	a
Latvia	7 Dec	2001	a
Liberia	16 Sep	2005	a
Spain (with reservation)	7 Jun	2002	a
Syrian Arab Republic	16 Oct	2002	a

Note: The texts of the declarations and reservations are published after the list of Parties.

Participant	Ratification et Adhésion (a)		
Albanie	14 mars	2011	a
Algérie	7 mai	2004	a
Bénin	3 mars	2010	a
Bulgarie	21 févr	2001	
Équateur	15 oct	2010	
Espagne (avec réserve)	7 juin	2002	a
Estonie	11 mai	2001	a
Lettonie	7 déc	2001	a
Libéria	16 sept	2005	a
République arabe syrienne	16 oct	2002	a

Note : Les textes des déclarations et réserves sont reproduits après la liste des Parties.

Reservation made upon Accession

Réserve faite lors de l'adhésion

SPAIN

ESPAGNE

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

“En el momento de la adhesión, el Reino de España de acuerdo con el Artículo 10, punto 1, letra b), se reserva el derecho de excluir la aplicación del Convenio cuando se trate de buques que no enarbolan el pabellón de un Estado Parte.”

[TRANSLATION – TRADUCTION]

At the time of the accession, the Kingdom of Spain, in accordance with article 10, paragraph 1 (b), reserves the right to exclude the application of the Convention in the case of ships not flying the flag of a State party.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

Au moment de l'adhésion, le Royaume d'Espagne, conformément à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 10, se réserve le droit d'exclure du champ d'application de la Convention les navires ne battant pas le pavillon d'un État partie.

المادة ١٦

الانسحاب

١- يجوز لأي دولة طرف الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية في مواجهة تلك الدولة.

٢- يكون الانسحاب عن طريق إيداع صك بالانسحاب لدى الوديع.

٣- يسري مفعول الانسحاب بعد عام من استلام الوديع لصك الانسحاب، أو بعد مدة أطول تحدد في صك الانسحاب.

المادة ١٧

اللغات

وضعت هذه الاتفاقية في نسخة أصلية واحدة باللغات الإسبانية، والإنكليزية، والروسية، والصينية، والعربية، والفرنسية، وتعتبر كل من هذه النصوص متساوية في الحجية.

تحريراً في جنيف في اليوم الثاني عشر من آذار/مارس، سنة ألف وتسعمائة وتسعين.

وإثباتاً لذلك، قام الموقعون أدناه، المفوضون بذلك حسب الأصول من قبل حكوماتهم، بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

المادة ١٣

الدول التي بها أكثر من نظام قانوني واحد

- ١- إذا كان في الدولة وحدتان إقليميتان أو أكثر يطبق في كل منها نظام قانوني مختلف بشأن المسائل التي عولجت في هذه الاتفاقية، فلهذه الدولة أن تعلن عند التوقيع، أو التصديق، أو القبول، أو الموافقة، أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية سوف تمتد إلى كافة وحداتها الإقليمية أو إلى وحدة واحدة أو أكثر منها فقط، ولها أن تعدل هذا الإعلان بتقديم إعلان آخر في أي وقت.
- ٢- يخطر الوديع بأي إعلان من هذا القبيل على أن يذكر فيه صراحة الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها الاتفاقية.
- ٣- بالنسبة للدولة الطرف التي يكون لديها نظامان قانونيان أو أكثر فيما يتعلق بحجز السفن وتكون هذه النظم منطبقة في وحدات إقليمية مختلفة، فإن الحالات الواردة في هذه الاتفاقية إلى محكمة الدولة وقانون الدولة سوف تبلى على أنها تحيل إلى محكمة الوحدة الإقليمية ذات الصلة بالموضوع داخل تلك الدولة وقانون الوحدة الإقليمية ذات الصلة بالموضوع في تلك الدولة.

المادة ١٤

بدء النفاذ

- ١- تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد ستة أشهر من تاريخ إعراب ١٠ دول عن رضاها بالالتزام بها.
- ٢- بالنسبة للدولة التي تعرب عن رضاها بالالتزام بهذه الاتفاقية بعد تلبية شروط نفاذها، يسري مفعول هذا الرضا بعد ثلاثة أشهر من تاريخ الإعراب عنه.

المادة ١٥

التنقيح والتعديل

- ١- يعقد الأمين العام للأمم المتحدة مؤتمراً للدول الأطراف لتنقيح أو تعديل هذه الاتفاقية، وذلك بناء على طلب ثلث الدول الأطراف.
- ٢- يعتبر أي رضا بالالتزام بالاتفاقية يعرب عنه بعد تاريخ نفاذ أي تعديل عليها منطبقاً على الاتفاقية بصورتها المعدلة.

(أ) السفن غير العاملة في البحار؛

(ب) السفن التي لا ترفع علم دولة طرف؛

(ج) المطالبات بموجب الفقرة ١ (ق) من المادة ١.

٢- يجوز للدولة، عندما تكون أيضاً دولة طرفاً في معاهدة معنية بشأن الملاحة في المجاري المائية الداخلية، أن تعلن، عند توقيع هذه الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو قبولها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها أن القواعد المتعلقة بالاختصاص القضائي والاعتراف بقرارات المحاكم وتنفيذها المنصوص عليها في هذه المعاهدات سوف يكون لها الأسبقية على القواعد الواردة في المادة ٧ من هذه الاتفاقية.

المادة ١١

الوديع

تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة ١٢

التوقيع، والتصديق، والقبول، والموافقة، والانضمام

١- يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لأي دولة في مقر الأمم المتحدة بنيويورك من ١ أيلول/سبتمبر ١٩٩٩ وحتى ٣١ آب/أغسطس ٢٠٠٠، ويبقى باب الانضمام إليها مفتوحاً بعد ذلك.

٢- يمكن للدول أن تعرب عن رضاها بالالتزام بهذه الاتفاقية عن طريق:

(أ) التوقيع دون تحفظ فيما يتصل بالتصديق، أو الموافقة، أو القبول؛ أو

(ب) التوقيع رهنأ بالتصديق أو الموافقة أو القبول على أن يعقب ذلك التصديق أو الموافقة أو القبول؛ أو

(ج) الانضمام.

٣- يسري مفعول التصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام بإيداع صك بهذا المعنى لدى الوديع.

المادة ٨

الانطباق

- ١- تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة في دائرة ولاية أية دولة طرف، سواء كانت تلك السفينة ترفع أم لا علم دولة طرف.
- ٢- لا تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة حربية، أو سفن حربية مساعدة، أو سفن أخرى، تمتلكها أو تشغيلها الدولة وتستخدمها، مؤقتاً، في خدمات عامة غير تجارية فقط.
- ٣- لا تملك هذه الاتفاقية أي حقوق أو سلطات عائدة لأي حكومة أو إدارات تابعة لها، أو لأي سلطة عامة، أو لأي سلطة من سلطات الأحواض أو المرافئ، بموجب أي اتفاقية دولية أو بموجب أي قانون محلي أو لائحة محلية، لتوقيف أو منع إبحار أي سفينة في دائرة ولايتها.
- ٤- لا تملك هذه الاتفاقية سلطة أي دولة أو محكمة في إصدار أوامر تنصب على كامل أصول ذمة المدين.
- ٥- ليس في هذه الاتفاقية ما يمس تطبيق الاتفاقيات الدولية التي تنص على الحد من المسؤولية، أو القانون المحلي الذي يدخلها حيز النفاذ، في الدولة التي وقع فيها الحجز.
- ٦- ليس في هذه الاتفاقية ما يعدل أو يمس أحكام القانون الساري في الدول الأطراف فيما يتعلق بحجز السفينة مادياً في دائرة ولاية دولة علم السفينة والذي حصل عليه شخص يقيم عادة في تلك الدولة أو يتخذ فيها المقر الرئيسي لأعماله، أو حصل عليه أي شخص آخر انتقلت إليه المطالبة من هذا الشخص عن طريق الحلول أو الحوالة أو غير ذلك.

المادة ٩

عدم إنشاء امتيازات بحرية

ليس في هذه الاتفاقية ما يفسر على أنه ينشئ امتيازاً بحرياً.

المادة ١٠

التحفظات

- ١- يجوز لأي دولة، عند توقيع الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو قبولها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها، أو في أي وقت لاحق، أن تحتفظ بحق عدم تطبيق الاتفاقية على أي من الحالات التالية أو كلها:

المادة ٧

الاختصاص القضائي بموضوع الدعوى

١- تختص المحاكم في الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يقدم فيها الضمان لرفع الحجز عن السفينة بالبت في موضوع الدعوى، ما لم تتفق الأطراف اتفاقاً سليماً أو تكون قد اتفقت اتفاقاً سليماً على عرض النزاع على التحكيم أو على محكمة تابعة لدولة أخرى تقبل ذلك الاختصاص.

٢- على الرغم من أحكام الفقرة (١) من هذه المادة، يجوز لمحاكم الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يقدم فيها الضمان لرفع الحجز عن السفينة، رفض ممارسة ذلك الاختصاص، متى جاز ذلك الرفض في قانون تلك الدولة وقبلت محكمة تابعة لدولة أخرى ذلك الاختصاص.

٣- في الحالات التي لا تكون محكمة الدولة التي وقع فيها الحجز أو قدم فيها الضمان لرفع الحجز عن السفينة:

(أ) مختصة بالبت في موضوع الدعوى؛ أو

(ب) قد رفضت ممارسة الاختصاص وفقاً لأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة،

يجوز لهذه المحكمة، ويتعين عليها عند الطلب، أن تأمر بمهلة يقوم المطالب في غضون مهلة مباشرة بإجراءات رفع الدعوى أمام محكمة مختصة أو هيئة تحكيم.

٤- إذا لم تباشر إجراءات رفع الدعوى في غضون المهلة المأمور بها وفقاً للفقرة (٣) من هذه المادة، يتعين حينذاك الأمر، عند الطلب، برفع الحجز عن السفينة المحجوزة أو الإفراج عن الضمان المقدم.

٥- إذا بوشرت إجراءات رفع الدعوى في غضون المهلة المأمور بها وفقاً للفقرة ٣ من هذه المادة، أو إذا بوشرت إجراءات رفع الدعوى أمام محكمة مختصة أو هيئة تحكيم في دولة أخرى في حالة عدم صدور هذا الأمر، يتعين حينذاك الاعتراف بأي قرار نهائي يصدر في الدعوى وتنفيذه على السفينة المحجوزة أو على الضمان المقدم لرفع الحجز عن السفينة بشرط:

(أ) أن يكون المدعى عليه قد أخطر على وجه معقول بهذه الإجراءات ومنح فرصة معقولة لتحضير الدفاع في الدعوى؛ و

(ب) أن لا يكون هذا الاعتراف مخالفاً للنظام العام.

٦- ليس في أحكام الفقرة (٥) من هذه المادة ما يقيد أي أثر آخر يترتب على حكم القضاء أو قرار التحكيم الأجبيين بموجب قانون الدولة التي وقع فيها حجز السفينة أو قدم فيها الضمان لرفع الحجز عنها.

(ب) إذا انطبقت أحكام الفقرة ١ (ب) أو (ج) من هذه المادة.

٣- "رفع الحجز" في معنى هذه المادة، لا يشمل أي رفع للحجز أو إفلات من الحجز بطريق غير قانوني.

المادة ٦

حماية مالكي السفن المحجوزة ومستأجريها عارية

١- يجوز للمحكمة، كشرط لحجز السفينة، أو لإجاءة الإبقاء على الحجز الذي سبق توقيعه، أن تفرض على المطالب الذي يسعى لحجز السفينة أو الذي حصل على حجز السفينة، الالتزام بتقديم ضمان من نوع وبمقدار وبشروط تحددها تلك المحكمة، إزاء أية خسارة قد يتكبدها المدعى عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن المطالب هو المسؤول عنها، وهذا يشمل ولكن لا يقتصر على الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالمدعى عليه نتيجة:

(أ) حدوث الحجز تعسفياً أو دون مبرر؛ أو

(ب) الإفراط في تقدير الضمان المطلوب والمقدم.

٢- تختص محاكم الدولة التي يقع فيها الحجز بتحديد مدى مسؤولية المطالب، إذا تبينت مسؤوليته، إزاء الخسائر أو الأضرار التي نشأت عن حجز السفينة، وهذا يشمل ولكن لا يقتصر على الخسائر أو الأضرار التي قد تنشأ نتيجة:

(أ) حدوث الحجز تعسفياً أو دون مبرر، أو

(ب) الإفراط في تقدير الضمان المطلوب والمقدم.

٣- تحدد مسؤولية المطالب، إذا تبينت مسؤوليته، وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة، بتطبيق قانون الدولة التي يقع فيها الحجز.

٤- إذا تعين أن تقوم محكمة في دولة أخرى أو هيئة تحكيم بالبت في موضوع الدعوى وفقاً لأحكام المادة ٧، يجوز حينذاك وقف الإجراءات المتعلقة بمسؤولية المطالب وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة إلى حين هذا البت.

٥- متى قدم ضمان عملاً بالفقرة (١) من هذه المادة، يجوز للشخص الذي قدم هذا الضمان أن يطلب في أي وقت من المحكمة تخفيض أو تعديل أو إلغاء ذلك الضمان.

٥- إذا رفع الحجز عن السفينة في دولة غير طرف عند تقديم ضمان مرض بشأن تلك السفينة، فإنه يتعين الأمر بالإفراج عن أي ضمان قدم في دولة طرف بشأن نفس المطالبة، إذا تجاوز المبلغ الإجمالي للضمان المقدم في الدولتين اللتين:

(أ) المطالبة التي حجزت السفينة لأجلها؛ أو

(ب) قيمة السفينة.

أيهما أقل. إلا أنه يتعين عدم الأمر برفع الحجز ما لم يكن الضمان المقدم في الدولة غير الطرف متاحاً فعلاً للمطالب ويمكن قابلاً للتحويل بحرية.

٦- ومتى قدم ضمان بموجب الفقرة (١) من هذه المادة، يجوز للشخص الذي قدم هذا الضمان أن يطلب من المحكمة في أي وقت تخفيض هذا الضمان، أو تعديله، أو إلغائه.

المادة ٥

حق تكرار الحجز والحجز المتعدد

١- إذا سبق حجز السفينة في أي دولة ثم رفع الحجز عنها، أو سبق تقديم ضمان بشأن تلك السفينة لكفالة مطالبة بحرية، فلا يعاد حجز تلك السفينة أو يحجز عليها بشأن نفس المطالبة البحرية إلا:

(أ) إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان المتعلق بتلك السفينة والسابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف، بشرط ألا يتجاوز المقدار الكلي للضمان قيمة السفينة؛ أو

(ب) إذا كان الشخص الذي سبق أن قدم الضمان غير قادر، أو يحتمل ألا يكون قادراً، على الوفاء ببعض أو كل التزامات ذلك الشخص؛ أو

(ج) إذا رفع الحجز عن السفينة المحجوزة أو أفرج عن الضمان السابق تقديمه:

١١' إما بطلب أو موافقة من المطالب استناداً إلى أسباب معقولة،

٢٢' وإما لأن المطالب لم يستطع أن يتخذ خطوات معقولة تحول دون رفع الحجز أو الإفراج عن الضمان.

٢- لا تحجز أي سفينة أخرى تكون عرضة للحجز لسبب آخر بشأن نفس المطالبة البحرية إلا:

(أ) إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان السابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف؛ أو

- (د) إذا تطلعت المطالبة بملكية أو حيازة السفينة؛ أو
- (هـ) إذا كانت المطالبة في مواجهة مالك السفينة، أو مستأجر السفينة عارية، أو مديرها، أو مشغلها، وكانت مضمونة بامتياز بحري منح أو نشأ بموجب قانون الدولة التي طلب فيها توقيع الحجز.
- ٢- يجوز أيضاً حجز أي سفينة أو سفن أخرى تكون عند توقيع الحجز مملوكة للشخص المسؤول عن تبعة المطالبة البحرية، والذي كان عند نشوء المطالبة:
- (أ) مالكاً للسفينة التي نشأت بشأنها المطالبة البحرية؛ أو
- (ب) مستأجراً لتلك السفينة عارية، أو لمدة معينة، أو لرحلة معينة. ولا ينطبق هذا الحكم على المطالبات المتعلقة بملكية أو حيازة السفينة.
- ٣- على الرغم من أحكام الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، لا يجوز حجز سفينة ليست ملكاً للشخص المسؤول عن تبعة المطالبة، إلا إذا جاز، في قانون الدولة التي طلب فيها توقيع الحجز، إنفاذ حكم بصدد تلك المطالبة ضد تلك السفينة عن طريق بيعها بيعاً قضائياً أو جبرياً.

المادة ٤

رفع الحجز

- ١- يرفع الحجز عن السفينة المحجوز عليها عند تقديم ضمان كاف في شكل مرض؛ إلا في الحالات التي تحجز فيها السفينة بشأن أي من المطالبات البحرية المعدودة في الفقرتين (١) (ق) و(ر) من المادة ١. ويجوز للمحكمة في هذه الحالات أن تتيح للشخص الحائز للسفينة مواصلة تشغيل السفينة إذا قدم هذا الشخص ضماناً كافياً، أو أن تعالج على نحو آخر أمر تشغيل السفينة أثناء فترة الحجز.
- ٢- فإذا لم يتفق الأطراف على كفاية الضمان وشكله، تحدد المحكمة طبيعة هذا الضمان ومقداره بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة.
- ٣- لا يفسر أي طلب برفع الحجز عن السفينة عند تقديم الضمان على أنه اعتراف بالمسؤولية أو على أنه تنازل عن أي دفاع أو أي حق في الحد من المسؤولية.
- ٤- إذا حجزت السفينة في دولة غير طرف ولم يرفع عنها الحجز على الرغم من تقديم ضمان بشأن تلك السفينة في دولة طرف بشأن نفس المطالبة، فإنه يتمين الأمر بالإفراج عن ذلك الضمان، عند الطلب، من المحكمة في الدولة الطرف.

٣- "الشخص" يعني أي فرد أو شراكة، أو أية هيئة عامة أو خاصة، سواء كانت شركة أم لا، بما في ذلك الدولة أو أي من التقسيمات الفرعية المكونة لها؛

٤- "المطالب" يعني أي شخص يتقدم بمطالبة بحرية.

٥- "المحكمة" تعني أية سلطة قضائية مختصة في الدولة.

المادة ٢

سلطات الحجز

١- لا يجوز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز.

٢- لا يجوز حجز السفينة إلا في مطالبة بحرية، وليس في أية مطالبة أخرى.

٣- يجوز حجز السفينة بغرض الحصول على ضمان، حتى ولو كان هناك شرط يتعلق بالاختصاص القضائي أو بالتحكيم في أي عقد ذي صلة بالموضوع أو في غيره، يقضي بأن يفصل في المطالبة البحرية التي وقع الحجز بشأنها، في دولة أخرى غير الدولة التي وقع فيها الحجز، أو عن طريق التحكيم، أو أن يفصل فيها وفقاً لقانون دولة أخرى.

٤- مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة ورفع الحجز عنها.

المادة ٣

ممارسة حق الحجز

١- يجوز حجز أي سفينة قدمت بشأنها مطالبة بحرية:

(أ) إذا كان الشخص الذي يملك السفينة عند نشوء المطالبة البحرية مسؤولاً عن تبعة المطالبة وكان مالكاً للسفينة عند توقيع الحجز؛ أو

(ب) إذا كان مستأجر السفينة عارية عند نشوء المطالبة البحرية مسؤولاً عن تبعة المطالبة وكان مستأجراً للسفينة عارية أو مالكاً لها عند توقيع الحجز؛ أو

(ج) إذا كانت المطالبة تستند إلى رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذي طبيعة مماثلة على السفينة؛ أو

(ط) العوارية العامة؛

(ي) القطر؛

(ك) الإرشاد؛

(ل) البضائع، أو المواد، أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات (بما في ذلك الحاويات) التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أدبت للسفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها، أو المحافظة عليها، أو صيانتها؛

(م) تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة؛

(ن) رسوم وأعباء الموانئ، والقنوات، والأحواض، والمرافئ، وغيرها من المجاري المائية؛

(س) الأجر وغيرها من المبالغ المستحقة لريان السفينة، وضباطها، وسانر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات التأمين الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم؛

(ع) المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها؛

(ف) أقساط التأمين (بما في ذلك اشتراكات التأمين التبادلي) الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما؛

(ص) أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما؛

(ق) أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها؛

(ر) أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام السفينة أو بشأن عوائدها؛

(ش) رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة؛

(ت) أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة.

٢- "الحجز" يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد لتقلها بأمر من محكمة ضماناً لمطالبة بحرية، ولكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذاً أو تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ.

اتفاقية دولية بشأن حجز السفن، ١٩٩٩

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

واقترعاً منها بالحاجة إلى صك قانوني ينشئ نظاماً دولياً موحداً في مجال حجز السفن ويأخذ في اعتباره التطورات الأخيرة في الميادين المتصلة بذلك،

اتفقت على ما يلي:

المادة ١

التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

١- "المطالبة البحرية" تعني أي مطالبة بحق ينشأ عن واحد أو أكثر من الأسباب التالية:

(أ) الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة؛

(ب) الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء، ويتصل اتصالاً مباشراً بتشغيل السفينة؛

(ج) عمليات الإنقاذ أو أي اتفاق إنقاذ، بما في ذلك، عند الانطباق، التعويض الخاص المتصل بعمليات إنقاذ لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضرراً محدقاً بالبيئة؛

(د) الضرر الذي تلحقه السفينة أو قد تلحقه بالبيئة أو الشريط الساحلي أو المصالح المتصلة بهما؛ والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر؛ والتعويض عن هذا الضرر؛ وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلاً أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه؛ والخسارة التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر؛ والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تمانئ في طبيعتها ما ورد ذكره تحديداً في هذه الفقرة الفرعية (د)؛

(هـ) التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلى عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها وإعالة طاقمها؛

(و) أي اتفاق ينطبق باستخدام أو استنجاز سفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها؛

(ز) أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها؛

(ح) الهلاك أو التلف الذي يصيب أو يتصل بالبضائع (بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السفينة؛

1999 年国际扣船公约

本公约各缔约国,

确认宜促进世界海运贸易的协调、有序发展,

确信需要制订一项反映相关领域最新发展情况的实现国际统一的扣船法律文书,
兹协议如下:

第 1 条

定 义

为本公约的目的:

1. “海事请求”指以下一种或一种以上事由引起的请求:

- (a) 船舶运行引起的灭失或损坏;
- (b) 与船舶营运直接有关的人身伤亡,不论发生在陆上或水上;
- (c) 救助作业或任何救助协议,如适用,包括在船舶本身或其货载构成环境损害威胁时对船舶实施的救助所产生的任何特殊赔偿;
- (d) 船舶对环境、海岸或有关利益方造成的损害或损害威胁;为预防、尽可能减少或消除此种损害而采取的措施;此种损害的赔偿;为恢复环境而实际采取或准备采取的合理的措施的费用;第三方因此种损害而蒙受或可能蒙受的损失;以及与本项所指的性质类似的损害、费用或损失;
- (e) 与起浮、清除、收回或摧毁沉没的、成为残骸的、搁浅的或放弃的船舶或使之无害有关的费用或开支,包括与起浮、清除、收回或摧毁仍在或曾在该船上的任何物件或使之无害有关的费用或开支,以及与维护放弃的船舶和维持其船员有关的费用或开支;
- (f) 有关船舶的使用或租用的任何协议,不论载于租船合同或其他协议;
- (g) 有关船舶载运货物或旅客的任何协议,不论载于租船合同或其他协议;
- (h) 船载货物(包括行李)或与其有关的灭失或损坏;
- (i) 共同海损;

- (j) 拖航;
- (k) 引航;
- (l) 为船舶的营运、管理、维护或维修而向其提供的物品、材料、给养、燃料、设备(包括集装箱)或服务;
- (m) 船舶的建造、改建、修理、改装或装备;
- (n) 港口、运河、码头、港湾及其它水道规费和费用;
- (o) 因船长、高级船员和其他在编船员在船上工作而应支付给他们的工资和其它款项,包括应为其支付的遣返费和社会保险费;
- (p) 为船舶或船舶所有人支付的费用;
- (q) 船舶所有人或光船承租人应支付或他人为其支付的船舶保险费(包括互保会费);
- (r) 船舶所有人或光船承租人应支付或他人为其支付的任何与船舶有关的佣金、经纪费或代理费;
- (s) 有关船舶所有权和占有的任何争议;
- (t) 船舶共有人之间有关船舶的使用或收益的任何争议;
- (u) 对船舶的抵押权或“质权”或同样性质的权利;
- (v) 因船舶买卖合同产生的任何争议。

2 “扣押”指经法院命令,为保全海事请求而对船舶作出的任何滞留或对其离开作出的任何限制,但不包括为执行或履行法院判决或其他可执行文书而扣留船舶。

3. “人”指任何个人或合伙或无论是否有法人资格的任何公共或私人团体,包括国家或其任何组成机构。

4. “请求人”指提出海事请求的任何人。

5. “法院”指国家的任何主管司法机关。

第 2 条

扣押的权力

1. 只有实施扣押的缔约国的法院依职权才能扣押船舶或释放被扣押的船舶。

2. 船舶只能因海事请求而不能因任何其它请求被扣押。

3. 为获得担保,可以扣押船舶,即使根据有关合同中的管辖权条款或仲裁条款或其他条款,引起扣船的海事请求应由非扣船实施地国审理,或应付诸仲裁或应适用另一国家的法律。

4. 在不违反本公约规定的情况下,有关船舶的扣押或释放的程序,应受扣船实施地国或扣船请求地国法律的制约。

第 3 条

扣押权的行使

1. 在下列情况下,允许扣押对其提出海事请求的任何船舶:

- (a) 在海事请求发生时拥有船舶的人对该请求负有责任,并且在实施扣押时仍是该船的所有人;或
- (b) 在海事请求发生时船舶的光船承租人对该请求负有责任,并且在实施扣押时是该船的光船承租人或所有人;或
- (c) 请求是依据对船舶的抵押权、“质权”或同样性质的权利;或;
- (d) 请求与船舶的所有权或占有有关;或
- (e) 对船舶所有人、光船承租人、船舶管理人或经营人提出的请求并根据扣船请求地国法律规定或产生的船舶优先权担保。

2. 对于在实施扣押时对海事请求负有责任并且在发生请求时为下述者拥有的任何其他船舶,也允许扣押:

- (a) 对其发生海事请求的船舶的所有人;或
- (b) 船舶的光船承租人、定期承租人或航次承租人。

本规定不适用于有关船舶的所有权或占有的请求。

3. 虽有本条第 1 和 2 款的规定,但对于并非对请求负有责任的人所拥有的船舶也允许扣押,其条件是在根据扣船请求地国的法律,就对该请求作出的判决可以通过对该船的司法变卖或强制变卖执行。

第 4 条

被扣押船舶的释放

1. 被扣押的船舶应在以令人满意的方式提供充分的担保后予以释放,但船舶因第 1 条第 1 款(s)项和(t)项所列的任何海事请求而被扣押的情况除外。在此种情况下,法院可允许占有船舶的人在提供充分担保后继续经营该船,或以其他方式处理该船在扣押期间的营运。

2. 在各当事方对担保的充分性和方式未达成一致时,法院应决定其性质和金额,但金额不应超过被扣船舶的价值。

3. 请求以提供担保释放船舶,不应被解释为对责任的承认或对任何辩护权或责任限制权利的放弃。

4. 如果船舶在一非缔约国被扣押,而在一缔约国就同一请求为该船舶提供担保但仍未被释放,则该缔约国法院在收到申请后应下令释放该担保。

5. 如在一非缔约国中船舶因提供了令人满意的担保而被释放,应下令释放在缔约国中就同一请求提供的任何担保,但限于在两国中提供的担保总额超过以下数额的部分:

(a) 船舶因之被扣押的请求额,或

(b) 该船的价值,

此二数额以较低者为准。但是,除非在一非缔约国中提供的担保能为请求人实际获得并可自由转让,否则不应下令释放该担保。

6. 在按本条第 1 款提供担保后,提供此种担保的人可随时向法院申请减少、变更或取消该担保。

第 5 条

再次扣押权和多次扣押权

1. 如在任何国家中船舶已经被扣押并释放,或已经为该船提供了用于保全海事请求的担保,则此后该船不应再次被扣押或因同一海事请求而被扣押,但下述情况除外:

- (a) 就同一海事请求已提供的关于该船舶的担保在性质或金额上不适当,但条件是担保的累计金额不得超过船舶的价值;或
- (b) 已提供担保的人不能或有可能不能履行其某些或全部义务;或
- (c) 被扣押的船舶或早先提供的担保因下述原因之一而被释放:
 - (一) 请求人根据合理的原因提出申请或予以同意;或
 - (二) 请求人无法采取合理的措施阻止释放。

2. 对同一海事请求在不同情况下将被扣押的任何其他船舶,不应被扣押,但下述情况除外:

- (a) 就同一海事请求已提供的担保在性质或金额上不适当;或
- (b) 本条第 1 款(b)或(c)项的规定可适用。

3. 就本条而言,“释放”不包括任何非法释放或从扣押中逃脱。

第 6 条

对被扣押船舶所有人和光船承租人的保护

1. 作为扣押船舶或允许维持已实施的扣押的条件,法院可要求请求扣押或已获准扣押船舶的请求人按法院自定条件提供某一类别和某一金额的担保,以补偿扣押可能对被告造成并可能应由请求人负责的任何损失,包括但不限于下述情况可能对该被告造成的损失或损害:

- (a) 扣押是错误或不公正的;或
- (b) 要求和提供的担保过多。

2. 扣船实施地国的法院在请求人对扣押船舶造成的损失或损害负有责任时,应具有判定此种责任程度的管辖权,包括但不限于下述情况可能造成的损失或损害:

- (a) 扣押是错误或不公正的;或
- (b) 要求和提供的担保过多。

3. 如存在本条第 2 款规定的请求人责任,责任的决定应适用扣船实施地国的法律。

4. 如由另一国家的法院或由仲裁庭按第 7 条的规定来裁决案件的实体问题,

则在作出该裁决前可中止有关本条第 2 款规定的请求人责任的诉讼程序。

5. 如按本条第 1 款提供了担保,则提供此种担保的人可随时请求法院减少、变更或取消该担保。

第 7 条

对案件实体问题的管辖权

1. 扣船实施地国法院或用以使船舶获释的担保的提供地国法院,应具有审理案件实体问题的管辖权,但各当事方有效地约定或已经有效地约定将争议提交接受管辖权的另一国家法院或付诸仲裁者除外。

2. 虽有本条第 1 款的规定,扣船实施地国法院或用以使船舶获释的担保的提供地国法院,可拒绝行使该管辖权,只要该国法律允许此种拒绝并且另一国的法院接受管辖权。

3 如果扣船实施地国法院或用以使船舶获释的担保的提供地国法院:

(a) 不具有对案件实体问题的管辖权;或

(b) 按本条第 2 款的规定拒绝行使管辖权,

则此种法院可以并在接到请求后应当规定一个期限,在此期限内海事请求人应向主管法院提起诉讼或提请仲裁庭仲裁。

4. 如果未在按本条第 3 款规定的期限内提起诉讼或仲裁,则在接到请求后,应下令释放被扣押的船舶或提供的担保。

5. 如在按本条第 3 款规定的期限内提起了诉讼或仲裁,或在没有此种规定时向另一国家的主管法院提起了诉讼或向仲裁庭提起了仲裁,则由此产生的有关被扣押的船舶或提供的用以使船舶获得释放的担保的任何最终裁决应得到承认和执行,条件是:

(a) 此种诉讼或仲裁已合理通知被告,而且被告有合理的机会就案情提出辩护;并且

(b) 此种承认与公共政策无抵触。

6. 本条第 5 款中所载的任何规定,均不限制按扣船实施地国法律或用以使船舶获释的担保的提供地国法律赋予国外判决或仲裁裁决更大的效力。

第 8 条

适 用

1. 本公约应适用于在任何缔约国管辖范围内的任何船舶,不论该船是否悬挂一缔约国的国旗。

2. 本公约不适用于任何军舰、海军辅助船或国家所有或营运的、仅暂时用于政府非商业服务的其他船舶。

3. 本公约不影响任何国际公约或国内法律或规则赋予任何政府或其部门、或任何公共当局、或任何码头或港口当局在其管辖范围内滞留任何船舶或以其他方式不准其航行的任何权利或权力。

4. 本公约不影响任何国家或法院作出影响债务人总资产的命令的权力。

5. 本公约中的任何规定均不影响在扣船实施地国适用规定责任限制的国际公约或执行此种公约的国内法。

6. 本公约的任何规定均不更改或影响缔约国的现行有关法规,此种法规涉及习惯居所或主要营业所在船旗国的人或通过代位、转让或以其他方式从这种人取得请求权的任何其他人,对有形地处于该国管辖区域内的任何船舶的扣押。

第 9 条

不创设船舶优先权

本公约的任何规定均不应被解释为创设了船舶优先权。

第 10 条

保 留

1. 任何国家可在签署、批准、接受、核准或加入本公约之时或在其后任何時候宣布保留将下列任何一项或所有各项排除在本公约适用范围之外的权利:

- (a) 不属海船之列的船舶;
- (b) 不悬挂缔约国国旗的船舶;

(c) 第 1 条第 1 款(s)项下的请求。

2. 一国如也是有关内陆水域航行的特定条约的缔约国,可在签署、批准、接受、核准或加入本公约时声明,上述条约就法院判决的管辖、承认和执行规定的规则应优先于本公约第 7 条所载规则。

第 11 条

保 存 人

本公约由联合国秘书长保存。

第 12 条

签署、批准、接受、核准和加入

1. 本公约自 1999 年 9 月 1 日至 2000 年 8 月 31 日在纽约联合国总部开放供任何国家签署,此后继续开放供加入。

2. 各国可通过下列方式表示它们同意受本公约的约束:

- (a) 签署并对批准、接受或核准无保留;或
- (b) 签署而有待批准、接受或核准,随后予以批准、接受或核准;或
- (c) 加入。

3. 批准、接受、核准或加入应向保存人交存相应的文件,方为有效。

第 13 条

具有一种以上法律制度的国家

1. 如一国具有对本公约所涉事项适用不同法律制度的两个或多个地区,该国可在签署、批准、接受、核准或加入时声明,本公约对其所有地区适用,或仅对其中一个或数个地区适用,并可随时对此声明提出另一声明加以修改。

2. 任何此种声明均应通知保存人,并应明确指明本公约适用的地区。

3. 关于以两种或多种法律制度适用不同地区扣押船舶的缔约国,本公约所指一国法院和一国法律应分别理解为指该国有关地区内的法院和该国有关地区内的法律。

第 14 条

生 效

1. 本公约应在 10 个国家表示它们同意受本公约约束之日起 6 个月后生效。
2. 对于本公约生效条件满足后才表示同意受本公约约束的国家,这一同意应在表示同意之日起 3 个月后生效。

第 15 条

修订和修正

1. 为修订或修正本公约的缔约国会议应由联合国秘书长应三分之一缔约国的请求召开。
2. 在本公约的一个修正案生效之日后表示的受本公约约束的同意,应被认为适用于经修正的公约。

第 16 条

退 出

1. 任何缔约国可在本公约对其生效之日以后随时退出本公约。
2. 退出应向保存人交存退出文件,方为有效。
3. 退出应在保存人收到退出文件一年后或退出文件中载明的更长期间后生效。

第 17 条

语 文

本公约正本一份,用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成,各种文本具有同等效力。

一九九九年三月十二日订于日内瓦。

各国政府为此正式授权的下列具名代表,特签署本公约,以昭信守。

INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS, 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
- (d) 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 (a).

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**

**CONVENTION DE 1999
SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE
DES NAVIRES**

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'affrèteur 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'affrèteur 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 4

MAINLEVÉE 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 5

DROIT 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 AFFRÊTEURS 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 7

COMPÉTENCE 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 8

APPLICATION

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 12

SIGNATURE, 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 1er 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 13

ÉTATS 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 14

ENTRÉE 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 15

RÉVISION 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 16

DÉNONCIATION

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 17

LANGUES

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.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ АРЕСТЕ СУДОВ 1999 ГОДА

Государства - участники настоящей Конвенции,

признавая желательным содействовать гармоничному и упорядоченному развитию мировой морской торговли,

будучи убеждены в необходимости принятия правового документа, предусматривающего международную унификацию в отношении ареста судов с учетом последних изменений в соответствующих областях,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей настоящей Конвенции:

1. "Морское требование" означает требование, возникающее в связи с одним или несколькими следующими обстоятельствами:

- a) причинение убытков или ущерба при эксплуатации судна;
- b) смерть или причинение телесных повреждений на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;
- c) спасательные операции или любое соглашение о спасании, в том числе специальная компенсация, в случае, если она устанавливается, при осуществлении спасательных операций в отношении судна, которое само по себе или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде;
- d) ущерб, причиненный судном окружающей среде, побережью или связанным с ними интересам, либо угроза причинения такого ущерба; меры, принимаемые для предотвращения, уменьшения или устранения такого ущерба; компенсация за такой ущерб; расходы на разумные меры по восстановлению окружающей среды, которые были фактически приняты или должны быть приняты; убытки, которые были понесены или, вероятно, будут понесены третьими лицами в

связи с таким ущербом; и ущерб, расходы или убытки, аналогичные по своему характеру тем, которые указаны в настоящем подпункте d);

- e) издержки или расходы в отношении подъема, удаления, восстановления, уничтожения или обезвреживания судна, которое затонуло, превратилось в обломки, село на мель или покинуто, в том числе все, что находится или находилось на борту такого судна, и издержки или расходы в отношении сохранения покинутого судна и содержания его экипажа;
- f) любой договор использования судна или договор аренды судна на условиях чартера либо иным образом;
- g) любой договор перевозки грузов или договор перевозки пассажиров на судне на условиях чартера либо иным образом;
- h) утрата или повреждение перевозимых на судне грузов (в том числе багажа) или ущерб, причиненный в связи с такими грузами;
- i) общая авария;
- j) буксировка;
- k) лоцманская проводка;
- l) снабжение судна грузами, материалами, продовольствием, топливом, оборудованием (в том числе контейнерами) или оказание услуг судну в целях эксплуатации судна, управления им, его сохранения либо содержания;
- m) строительство, модернизация, ремонт, переоборудование или оснащение судна;
- n) портовые и каналные сборы, сборы в доках, гаванях и на других судоходных путях;
- o) заработная плата и другие суммы, причитающиеся капитану, командному составу судна и другим членам экипажа судна в связи с их работой на судне, в том числе расходы на репатриацию и взносы по социальному страхованию, выплачиваемые от их имени;

- p) дисбурсментские расходы, понесенные от имени судна или его собственников;
 - q) страховая премия (в том числе взносы по взаимному страхованию), уплачиваемая в отношении судна собственником судна или фрахтователем судна по димайз-чартеру либо от их имени;
 - r) любое комиссионное, брокерское или агентское вознаграждение, уплачиваемое в отношении судна собственником судна или фрахтователем судна по димайз-чартеру либо от их имени;
 - s) любой спор о праве собственности на судно или владения им;
 - t) любой спор между двумя или несколькими собственниками судна об использовании судна либо о распределении доходов;
 - u) ипотека судна ("mortgage", "hypothèque") или обременение судна того же характера;
 - v) любой спор, возникающий из договора продажи судна.
2. "Арест" означает любое задержание или ограничение в передвижении судна по постановлению суда для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда или другого исполнительного документа.
3. "Лицо" означает любое физическое лицо либо любое юридическое лицо публичного или частного права, в том числе государство или любую его составную часть.
4. "Лицо, имеющее требование," означает любое лицо, заявляющее морское требование.
5. "Суд" означает любой компетентный судебный орган государства.

Статья 2

Правомочия на арест

1. Судно может быть арестовано или освобождено от ареста только по постановлению суда государства-участника, в котором налагается арест.

2. Судно может быть арестовано только по морскому требованию, но не по какому другому требованию.

3. Судно может быть арестовано для получения обеспечения независимо от того, что в соответствии с юрисдикционной оговоркой или арбитражной оговоркой, предусмотренной соответствующим договором или иным образом, морское требование, по которому налагается арест, должно рассматриваться в суде государства, иного, чем государство, в котором налагается арест, или в арбитраже либо в соответствии с законом другого государства.

4. При условии соблюдения положений настоящей Конвенции процедура ареста судна или его освобождение от ареста регулируются законом государства, в котором арест наложен или запрошен.

Статья 3

Осуществление права на арест

1. Арест любого судна, в отношении которого заявляется морское требование, допускается в случае, если:

- a) лицо, которому судно принадлежало в момент возникновения морского требования, является ответственным по такому требованию и собственником судна при наложении ареста; или
- b) фрахтователь судна по димайз-чартеру в момент возникновения морского требования является ответственным по такому требованию и фрахтователем по димайз-чартеру либо собственником судна при наложении ареста; или
- c) это требование основано на ипотеке судна или обременении судна того же характера; или
- d) требование касается права собственности на судно или владения им; или
- e) требование к собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна обеспечивается морским залогом на судно, который предоставляется или возникает в соответствии с законом государства, в котором арест запрошен.

2. Допускается арест также любого другого судна или любых других судов, которые при наложении ареста принадлежат лицу, которое является ответственным по морскому требованию и которое в момент возникновения требования являлось:

- а) собственником судна, в отношении которого возникло морское требование; или
- б) фрахтователем по димайз-чартеру, тайм-чартеру или рейсовому чартеру такого судна.

Настоящее положение не применяется к требованиям о праве собственности на судно или владении им.

3. Независимо от положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи арест судна, которое не принадлежит лицу, являющемуся ответственным по требованию, допускается лишь в случае, если в соответствии с законом государства, в котором запрашивается арест, судебное решение, вынесенное по такому требованию, может быть исполнено в отношении такого судна посредством продажи его по решению суда или принудительной продажи.

Статья 4

Освобождение от ареста

1. Арестованное судно освобождается от ареста при предоставлении достаточного обеспечения в удовлетворительной форме, за исключением случаев, если судно было арестовано по любому из морских требований, перечисленных в подпунктах s) и t) пункта 1 статьи 1. В таких случаях суд может разрешить лицу, во владении которого находится судно, продолжить использование судна при условии предоставления таким лицом достаточного обеспечения или иным образом решить вопрос об использовании судна в период ареста.

2. При отсутствии соглашения сторон о размере и форме обеспечения суд определяет его форму и размер, не превышающий стоимости арестованного судна.

3. Любая просьба об освобождении судна от ареста в связи с предоставлением обеспечения не означает признание ответственности, отказ от любых средств защиты или от права на ограничение ответственности.

4. В случае, если судно было арестовано в государстве, не являющемся государством-участником, и не освобождается от ареста, несмотря на предоставление обеспечения в отношении такого судна по тому же требованию в государстве-участнике, такое обеспечение подлежит освобождению в соответствии с постановлением суда государства-участника при обращении к нему.

5. В случае, если в государстве, не являющемся государством-участником, судно освобождается при предоставлении удовлетворительного обеспечения в отношении такого судна, любое обеспечение, предоставленное в государстве-участнике по тому же требованию, подлежит освобождению в соответствии с постановлением суда в той мере, в какой общий размер обеспечения, предоставленного в двух государствах, превышает:

- a) размер требования, по которому судно было арестовано, или
- b) стоимость судна,

в зависимости от того, что из них меньше. Однако постановление о таком освобождении выносится лишь в случае, если обеспечение, предоставленное в государстве, не являющемся государством-участником, фактически доступно для лица, имеющего требование, и может свободно переводиться.

6. В случае, если обеспечение было предоставлено в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, лицо, предоставившее такое обеспечение, может в любое время обратиться в суд с просьбой об уменьшении, изменении или аннулировании такого обеспечения.

Статья 5

Право на повторный арест и многократные аресты

1. В случае, если в каком-либо государстве судно уже было арестовано и освобождено от ареста или обеспечение в отношении такого судна уже было предоставлено для обеспечения морского требования, такое судно в последующем не может быть арестовано вновь или арестовано по тому же морскому требованию, если только:

- a) характер или размер обеспечения в отношении такого судна, уже предоставленного по тому же требованию, является недостаточным при условии, что общий размер обеспечения не может превышать стоимость судна; или

- b) лицо, которое предоставило обеспечение, не может или, вероятно, не сможет выполнить свои обязательства полностью или частично; или
 - c) арестованное судно или предоставленное обеспечение освобождено:
 - i) по просьбе или с согласия лица, имеющего требование, и при наличии разумных оснований для такой просьбы или согласия; или
 - ii) в связи с невозможностью лица, имеющего требование, воспрепятствовать освобождению судна посредством принятия разумных мер.
2. Любое другое судно, которое могло бы быть арестовано по тому же морскому требованию, не подлежит аресту, если только:
- a) характер или размер обеспечения, уже предоставленного по тому же требованию, является недостаточным; или
 - b) применяются положения подпунктов b) или c) пункта 1 настоящей статьи.
3. "Освобождение" для целей настоящей статьи не применяется к любому незаконному освобождению судна от ареста или незаконному уходу судна от ареста.

Статья 6

Защита собственников и фрахтователей по димайз-чартеру арестованных судов

1. Суд может в качестве условия ареста судна или продления ранее наложенного ареста обязать лицо, которое требует ареста судна или добилось наложения ареста, предоставить обеспечение такого характера, в таком размере и на таких условиях, которые могут быть определены таким судом, за любые убытки, которые могут быть причинены ответчику в результате ареста и за которые такое лицо может быть признано ответственным, в том числе, но не ограничиваясь этим, за такие убытки или ущерб, которые могут быть причинены в результате:

- a) незаконного или неоправданного ареста; или

б) чрезмерного затребованного и предоставленного обеспечения.

2. Суды государства, в котором наложен арест, обладают юрисдикцией определять размер ответственности, если она возникает, лица, заявившего требование, за убытки или ущерб, причиненный в результате ареста судна, в том числе, но не ограничиваясь этим, за такие убытки или ущерб, которые могут быть причинены в результате:

а) незаконного или неоправданного ареста; или

б) чрезмерного затребованного и предоставленного обеспечения.

3. Ответственность, если она возникает, лица, заявившего требование, в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи устанавливается на основании закона государства, в котором наложен арест.

4. В случае, если суд в другом государстве или арбитраж должен рассматривать дело по существу в соответствии с положениями статьи 7, разбирательство в отношении ответственности лица, заявившего требование, в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, может быть приостановлено до вынесения решения по существу.

5. В случае, если в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи было предоставлено обеспечение, лицо, предоставившее его, может в любое время обратиться в суд с просьбой об уменьшении, изменении или аннулировании такого обеспечения.

Статья 7

Юрисдикция в отношении рассмотрения дела по существу

1. Суды государства, в котором был наложен арест на судно или было предоставлено обеспечение для освобождения судна от ареста, обладают юрисдикцией выносить решение по существу, если только стороны надлежащим образом не согласуют или не согласовали передачу спора на рассмотрение суда другого государства, который является компетентным рассматривать дело по существу, или арбитража.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи суды государства, в котором был наложен арест на судно или было предоставлено обеспечение для освобождения судна от ареста, могут отказаться осуществлять такую юрисдикцию, в случае, если отказ допускается законом такого государства и суд другого государства признает себя компетентным рассматривать дело по существу.

3. В случае, если суд государства, в котором был наложен арест на судно или было предоставлено обеспечение для освобождения судна от ареста:

- a) не обладает юрисдикцией выносить решение по существу; или
- b) отказался осуществлять юрисдикцию в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи,

такой суд может устанавливать и при наличии просьбы устанавливает срок, в течение которого лицо, имеющее требование, возбуждает производство в компетентном суде или арбитраже.

4. В случае, если производство не возбуждается в течение срока, установленного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, при наличии просьбы выносится постановление об освобождении арестованного судна или предоставленного обеспечения.

5. В случае, если производство возбуждается в течение срока, установленного в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, или производство возбуждается в компетентном суде или арбитраже другого государства при отсутствии такого срока, любое окончательное решение, выносимое по результатам производства, признается и исполняется в отношении арестованного судна или обеспечения, предоставленного для предотвращения ареста судна или его освобождения, при условии, если:

- a) ответчику было направлено надлежащее уведомление о таком производстве и предоставлена разумная возможность представить дело для защиты; и
- b) такое признание не противоречит публичному порядку.

6. Ничто, содержащееся в положениях пункта 5 настоящей статьи не ограничивает силу действия решения, вынесенного иностранным судом или иностранным арбитражем в соответствии с законом государства, в котором наложен арест на судно или предоставлено обеспечение для его освобождения.

Статья 8

Применение

1. Настоящая Конвенция применяется к любому судну в пределах юрисдикции любого государства-участника, независимо от того, плавает ли такое судно под флагом государства-участника или нет.

2. Настоящая Конвенция не применяется к военным кораблям, военно-вспомогательным судам и другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы.

3. Настоящая Конвенция не затрагивает каких-либо прав или полномочий, которыми наделены любое правительство или его департаменты, любые публичные, доковые либо портовые власти в соответствии с любой международной конвенцией или любым национальным законом или правилами, задерживать или иным образом препятствовать отходу любого судна в пределах их юрисдикции.

4. Настоящая Конвенция не затрагивает право любого государства или суда принимать решение в отношении всего имущества должника.

5. Ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применение международных конвенций, предусматривающих ограничение ответственности, или национального законодательства, вводящего их в действие, в государстве, в котором налагается арест.

6. Ничто в настоящей Конвенции не изменяет и не затрагивает действующие в государствах-участниках правовые нормы, касающиеся ареста любого судна, физически находящегося в пределах юрисдикции государства его флага, по требованию лица, имеющего постоянное место жительства или место основной деятельности в таком государстве, или любого другого лица, к которому требование перешло от такого лица в порядке суброгации, уступки или иным образом.

Статья 9

Невозникновение морских залогов

Ничто в настоящей Конвенции не рассматривается как основание для возникновения морского залога.

Статья 10

Оговорки

1. Любое государство может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении или в любое время после этого зарезервировать за собой право исключить из сферы применения настоящей Конвенции любое или все следующие обстоятельства:

- a) суда, не являющиеся морскими судами;
- b) суда, не плавающие под флагом государства-участника;
- c) требования в соответствии с подпунктом s) пункта 1 статьи 1.

2. Государство, являющееся также государством - участником определенного договора о судоходстве по внутренним водным путям, может заявить при подписании, ратификации, принятии или утверждении настоящей Конвенции или присоединении к ней, что положения о юрисдикции, признании и исполнении судебных решений, предусмотренные в таких договорах, имеют преимущественную силу перед положениями, содержащимися в статье 7 настоящей Конвенции.

Статья 11

Депозитарий

Настоящая Конвенция сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 12

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания любым государством в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 1 сентября 1999 года по 31 августа 2000 года и после этого остается открытой для присоединения.
2. Государства могут выразить свое согласие быть связанными настоящей Конвенцией путем:
 - a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении; или
 - b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении с последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
 - c) присоединения.
3. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи соответствующего документа на хранение депозитарию.

Статья 13

Государства, имеющие более чем одну правовую систему

1. В случае, если государство имеет две или несколько территориальных единиц, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, относящихся к настоящей Конвенцией, оно может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении сделать заявление о том, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или только на одну или некоторые из них, и может в любое время вносить изменения в это заявление путем представления другого заявления.
2. О любом таком заявлении уведомляется депозитарий, и в нем прямо указываются территориальные единицы, к которым применяется Конвенция.

3. В отношении государства-участника, которое имеет две или более правовых систем в отношении ареста судов, действующих в различных территориальных единицах, содержащиеся в настоящей Конвенции ссылки на суд государства и закон государства, соответственно, понимаются как относящиеся к суду соответствующей территориальной единицы этого государства и закону соответствующей территориальной единицы этого государства.

Статья 14

Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу через шесть месяцев после даты, на которую 10 государств выразят свое согласие быть связанными ею.
2. Для государства, которое выразило свое согласие быть связанным настоящей Конвенцией после выполнения условий для вступления ее в силу, такое согласие приобретает силу через три месяца после даты выражения такого согласия.

Статья 15

Пересмотр и внесение поправок

1. Конференция государств-участников для пересмотра или внесения поправок в настоящую Конвенцию созывается Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций по просьбе одной трети государств-участников.
2. Любое согласие быть связанным настоящей Конвенцией, выраженное после даты вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к Конвенции с поправкой.

Статья 16

Денонсация

1. Любое государство-участник может денонсировать настоящую Конвенцию в любое время после даты вступления в силу настоящей Конвенции для этого государства.
2. Денонсация осуществляется путем сдачи на хранение депозитарию документа о денонсации.

3. Денонсация вступает в силу через один год или такой более длительный период времени, который может быть указан в документе о денонсации, после получения депозитарием документа о денонсации.

Статья 17

Языки

Настоящая Конвенция составлена в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ двенадцатого марта одна тысяча девятьсот девяносто девятого года.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES, 1999

Los Estados Partes en el presente Convenio.

Reconociendo la conveniencia de facilitar el desarrollo armonioso y ordenado del comercio marítimo mundial,

Convencidos de la necesidad de un instrumento jurídico que establezca una uniformidad internacional en la esfera del embargo preventivo de buques y que tenga en cuenta la evolución reciente en esferas conexas,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

1. Por "crédito marítimo" se entiende un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas:

- a) Pérdidas o daños causados por la explotación del buque;
- b) Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
- c) Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;
- d) Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este apartado d);
- e) Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación;
- f) Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;

- g) Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
- h) Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque;
- i) La avería gruesa;
- j) El remolque;
- k) El practicaaje;
- l) Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento;
- m) La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque;
- n) Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
- o) Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
- p) Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios;
- q) Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
- r) Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
- s) Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque;
- t) Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación;
- u) Una hipoteca, "mortgage" o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque;
- v) Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque.

2. Por "embargo" se entiende toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta por resolución de un tribunal en garantía de

un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio.

3. Por "persona" se entiende toda persona física o jurídica o toda entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en sociedad, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.

4. Por "acreedor" se entiende toda persona que alegue un crédito marítimo.

5. Por "tribunal" se entiende toda autoridad judicial competente de un Estado.

Artículo 2

Potestad para embargar

1. Sólo se podrá embargar un buque o levantar su embargo por resolución de un tribunal del Estado Parte en el que se haya practicado el embargo.

2. Sólo se podrá embargar un buque en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito.

3. Un buque podrá ser embargado a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de una cláusula de jurisdicción o una cláusula de arbitraje contenida en cualquier contrato aplicable o de otra forma, el crédito marítimo por el que se haga el embargo deba someterse a la jurisdicción de los tribunales de un Estado distinto de aquel en que se practique el embargo o a arbitraje o deba regirse por la ley de otro Estado.

4. Con sujeción a lo dispuesto en el presente Convenio, el procedimiento relativo al embargo de un buque o al levantamiento de ese embargo se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo.

Artículo 3

Ejercicio del derecho de embargo

1. El embargo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo procederá:

- a) Si la persona que era propietaria del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligada en virtud de ese crédito y es propietaria del buque al practicarse el embargo; o
- b) Si el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo; o

- c) Si el crédito se basa en una hipoteca, "mortgage" o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque; o
- d) Si el crédito se refiere a la propiedad o la posesión del buque; o
- e) Si el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque y está garantizado por un privilegio marítimo concedido por la legislación del Estado en que se solicita el embargo o en virtud de esa legislación.

2. Procederá también el embargo de cualquier otro buque o buques que, al practicarse el embargo, fueren propiedad de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo y que, en el momento en que nació el crédito, era:

- a) Propietaria del buque con respecto al cual haya nacido el crédito marítimo; o
- b) Arrendataria a casco desnudo, fletador por tiempo o fletador por viaje de ese buque.

La presente disposición no se aplica a los créditos relativos a la propiedad o la posesión de un buque.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el embargo de un buque que no sea propiedad de la persona obligada en virtud del crédito sólo será admisible si, conforme a la ley del Estado en que se solicita el embargo, se puede ejecutar contra ese buque una sentencia dictada en relación con ese crédito, mediante su venta judicial o forzosa.

Artículo 4

Levantamiento del embargo

1. Un buque que haya sido embargado será liberado cuando se haya prestado garantía bastante en forma satisfactoria, salvo que haya sido embargado para responder de cualquiera de los créditos marítimos enumerados en los apartados s) y t) del párrafo 1 del artículo 1. En estos casos, el tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguir explotándolo, una vez que esta persona haya prestado garantía suficiente, o resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período del embargo.

2. A falta de acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de la garantía, el tribunal determinará su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder del valor del buque embargado.

3. La solicitud de levantamiento del embargo del buque previa constitución de garantía no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho a limitar la responsabilidad.

4. Si un buque hubiera sido embargado en un Estado que no sea parte, y no hubiera sido liberado pese a la garantía prestada en relación con ese buque en un Estado Parte respecto del mismo crédito, se ordenará la cancelación de la garantía previa solicitud ante el tribunal del Estado Parte.

5. Si un buque hubiera sido liberado en un Estado que no sea parte por haberse prestado garantía suficiente, toda garantía prestada en un Estado Parte en relación con el mismo crédito se mandará cancelar en la medida en que la cuantía total de la garantía prestada en los dos Estados exceda:

- a) Del valor del crédito por el que se hubiera embargado el buque; o
- b) Del valor del buque;

de ambos el que sea menor. Sin embargo, no se ordenará dicha liberación a menos que la garantía prestada en el Estado que no sea parte esté efectivamente a disposición del acreedor y le sea libremente transferible.

6. La persona que haya prestado una garantía en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal su reducción, modificación o cancelación.

Artículo 5

Derecho de reembolso y pluralidad de embargos

1. Cuando en un Estado un buque ya hubiera sido embargado y liberado, o ya se hubiera prestado garantía respecto de ese buque en relación con un crédito marítimo, el buque no podrá ser reembargado o embargado por el mismo crédito, a menos que:

- a) La naturaleza o la cuantía de la garantía respecto de ese buque ya prestada en relación con ese crédito sea inadecuada, a condición de que la cuantía total de la garantía no exceda del valor del buque; o
- b) La persona que haya prestado ya la garantía no pueda, o no sea probable que pueda, cumplir total o parcialmente sus obligaciones; o
- c) Se haya liberado el buque embargado o se haya cancelado la garantía prestada anteriormente, ya sea:
 - i) a instancias o con el consentimiento del acreedor, cuando actúe por motivos razonables, o
 - ii) porque el acreedor no haya podido, mediante la adopción de medidas razonables, impedir tal liberación o cancelación.

2. Cualquier otro buque que de otro modo estaría sujeto a embargo por el mismo crédito marítimo no será embargado a menos que:

- a) La naturaleza o la cuantía de la garantía ya prestada en relación con el mismo crédito sean inadecuadas; o
- b) Sean aplicables las disposiciones de los apartados b) o c) del párrafo 1 del presente artículo.

3. A los efectos del presente artículo, la expresión "liberación" excluye toda salida o liberación ilegal del buque.

Artículo 6

Protección de los propietarios y arrendatarios a casco desnudo de buques embarcados

1. El tribunal podrá, como condición para decretar el embargo de un buque o, hecho éste, para autorizar su mantenimiento, imponer al acreedor que solicite o que haya obtenido el embargo del buque la obligación de prestar garantía de la clase, por la cuantía y en las condiciones que determine el tribunal para responder de los perjuicios que puedan irrogarse al demandado como consecuencia del embargo, y de los que se pueda tener como responsable al acreedor, en particular, pero no exclusivamente, la pérdida o el daño que puedan ocasionarse al demandado:

- a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
- b) Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

2. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo serán competentes para determinar el alcance de la responsabilidad del acreedor, cuando hubiere incurrido en ella, por la pérdida o el daño causados por el embargo de un buque, en particular, pero no exclusivamente, los que se hubieren causado:

- a) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o
- b) Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

3. La responsabilidad en que, en su caso, hubiere incurrido el acreedor a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo se determinará por aplicación de la ley del Estado en que se haya practicado el embargo.

4. Si un tribunal de otro Estado o un tribunal arbitral tuviere que resolver sobre el fondo del litigio de conformidad con el artículo 7, la sustanciación del procedimiento relativo a la responsabilidad del acreedor a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo podrá suspenderse hasta que recaiga decisión sobre el fondo.

5. La persona que haya prestado una garantía en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal su reducción, modificación o cancelación.

Artículo 7

Competencia para conocer del fondo del litigio

1. Los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque serán competentes para resolver sobre el fondo del litigio, a menos que válidamente las Partes acuerden o hayan acordado someter el litigio a un tribunal de otro Estado que se declare competente o a arbitraje.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque podrán declinar su competencia si la ley nacional les autoriza a ello y el tribunal de otro Estado se declara competente.

3. Cuando un tribunal del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque:

- a) No tenga competencia para resolver sobre el fondo del litigio; o
- b) Haya declinado su competencia de conformidad con el párrafo 2 del presente artículo,

ese tribunal podrá de oficio, y deberá a instancia de parte, fijar un plazo para que el acreedor entable la demanda ante un tribunal de justicia competente o ante un tribunal arbitral.

4. Si no se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo, se decretará a instancia de parte la liberación del buque embargado o la cancelación de la garantía prestada.

5. Si se entabla la demanda dentro del plazo fijado de conformidad con el párrafo 3 del presente artículo o, de no haberse fijado ese plazo, si se entabla la demanda ante un tribunal competente o un tribunal arbitral de otro Estado, toda resolución definitiva dictada en ese procedimiento será reconocida y surtirá efecto con respecto al buque embargado o a la garantía prestada para obtener la liberación del buque, a condición de que:

- a) Se haya comunicado la demanda al demandado con suficiente antelación y se le ofrezcan oportunidades razonables para defenderse; y
- b) Ese reconocimiento no sea contrario al orden público.

6. Ninguna de las disposiciones del párrafo 5 del presente artículo limitará otros posibles efectos que la ley del Estado en que se haya practicado el embargo del buque o se haya prestado garantía para obtener su liberación, reconozca a una sentencia o a un laudo arbitral extranjeros.

Artículo 8

Aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte, enarbole o no el pabellón de un Estado Parte.

2. El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, a las unidades navales auxiliares y a otros buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente, en ese momento, a un uso público no comercial.

3. El presente Convenio no afectará a los derechos o facultades que, con arreglo a un convenio internacional o en virtud de una ley o reglamento internos, correspondan a la Administración del Estado o a alguno de sus órganos, los poderes públicos o a la administración portuaria para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción.

4. El presente Convenio no menoscabará la facultad de un Estado o tribunal para decretar medidas que afecten a la totalidad del patrimonio de un deudor.

5. Las disposiciones del presente Convenio no afectarán a la aplicación en el Estado en que se practique un embargo de los convenios internacionales que establezcan una limitación de responsabilidad o de la ley interna dictada para darles efectividad.

6. Las disposiciones del presente Convenio no modificarán las normas jurídicas en vigor en los Estados Partes, ni afectarán a su aplicación, relativas al embargo de un buque que se encuentre dentro de la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbole, practicado a instancias de una persona que tenga su residencia habitual o su establecimiento principal en ese Estado o de cualquier otra persona que haya adquirido un crédito de ésta por subrogación, cesión o cualquier otro medio.

Artículo 9

No creación de un privilegio marítimo

Las disposiciones del presente Convenio no se interpretarán en el sentido de que crean un privilegio marítimo.

Artículo 10

Reservas

1. En el momento de la firma, ratificación, aprobación o aceptación del presente Convenio o de la adhesión a él, o en cualquier momento posterior, todo Estado podrá reservarse el derecho de excluir de su aplicación a algunas o todas las categorías siguientes:

- a) Los buques que no sean de navegación marítima;
- b) Los buques que no enarbolan el pabellón de un Estado Parte;
- c) Los créditos a que hace referencia el apartado s) del párrafo 1 del artículo 1.

2. En el momento de la firma, ratificación, aprobación o aceptación del presente Convenio o de la adhesión a él, todo Estado que sea también Parte en un determinado tratado sobre vías de navegación interior podrá declarar que las normas sobre competencia, reconocimiento y ejecución de sentencias judiciales de ese tratado prevalecen sobre las disposiciones del artículo 7 del presente Convenio.

Artículo 11

Depositario

El presente Convenio quedará depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 12

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, desde el 1° de septiembre de 1999 hasta el 31 de agosto del año 2000 y después quedará abierto a la adhesión.

2. Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

- a) Firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) Adhesión.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán mediante el depósito de un instrumento a tal efecto en poder del depositario.

Artículo 13

Estados con más de un régimen jurídico

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al mismo que el

presente Convenio será aplicable a todas sus unidades territoriales, o sólo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. Esa declaración se notificará al depositario y en ella se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el Convenio.

3. En relación con un Estado Parte que tenga dos o más regímenes jurídicos en lo que respecta al embargo preventivo de buques, aplicables en diferentes unidades territoriales, las referencias en el presente Convenio al tribunal de un Estado o a la legislación de un Estado se entenderán respectivamente como relativas al tribunal de la unidad territorial pertinente dentro de ese Estado y a la legislación de la unidad territorial pertinente de ese Estado.

Artículo 14

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en que diez Estados hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.

2. Respecto de un Estado que manifieste su consentimiento en obligarse por el presente Convenio después de que se hayan cumplido los requisitos para su entrada en vigor, ese consentimiento surtirá efecto tres meses después de la fecha en que haya sido manifestado.

Artículo 15

Revisión y enmienda

1. El Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el presente Convenio, si lo solicita un tercio de los Estados Partes.

2. Todo consentimiento en obligarse por el presente Convenio manifestado después de la fecha de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se entenderá que se aplica al Convenio en su forma enmendada.

Artículo 16

Denuncia

1. El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento después de la fecha en que haya entrado en vigor respecto de ese Estado.

2. La denuncia se efectuará mediante el depósito de un instrumento de denuncia en poder del depositario.

3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el depositario haya recibido el instrumento de denuncia, o a la expiración de cualquier plazo más largo que se señale en ese instrumento.

Artículo 17

Idiomas

El presente Convenio se consigna en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

HECHO en Ginebra el día doce de marzo de mil novecientos noventa y nueve.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Convenio.