

International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships

(Brussels, May 10, 1952)

[Preamble Omitted]

ARTICLE 1

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

(1) "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:

(a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;

(b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connexion with the operation of any ship;

(c) salvage;

(d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;

(e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;

(f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;

(g) general average;

(h) bottomry;

(i) towage;

(J) pilotage;

(k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;

(l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;

(m) wages of Masters, Officers, or crew;

(n) Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agent on behalf of a ship or her owner;

(o) disputes as to the title to or ownership of any ship;

(p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession, employment, or earnings of that ship;

(q) the mortgage or hypothecation of any ship.

(2) "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.

(3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.

(4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

ARTICLE 2

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any governments or their departments, public authorities, or dock or harbour authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

ARTICLE 3

(1) Subject to the provisions of para. (4) of this article and of article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1, (o), (p) or (q).

(2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.

(3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant: and, if a ship has been arrested in any of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

(4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claim. The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

ARTICLE 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the contracting State in which the arrest is made.

ARTICLE 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1, (o) and (p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest. In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof. The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitations of liability of the owner of the ship.

ARTICLE 6

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

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

ARTICLE 7

(1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:

- (a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;
- (b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;
- (c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;
- (d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on 23rd September 1910;
- (e) if the claim is for salvage;
- (f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

(2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

(3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.

(4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceeding is not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.

(5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17 October 1868.

ARTICLE 8

(1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

(2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

(3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this convention any government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

(4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.

(5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or other-wise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

ARTICLE 9

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

ARTICLE 10

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

- (a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs (o) and (p) of article 1, but to apply their domestic laws to such claims;
- (b) the right not to apply the first paragraph of article 3 to the arrest of a ship within their jurisdiction for claims set out in article 1 paragraph (q).

ARTICLE 11

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

ARTICLE 12

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

ARTICLE 13

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

ARTICLE 14

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

ARTICLE 15

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

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

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

ARTICLE 16

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

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

ARTICLE 17

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

ARTICLE 18

(a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.

(b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

(c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

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

Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole del sequestro conservativo delle navi di mare

Conchiusa a Bruxelles il 10 maggio 1952

Le Alte Parti contraenti,

riconosciuta l'utilità di stabilire di comune accordo alcune regole uniformi concernenti il sequestro conservativo delle navi di mare, hanno deciso di concludere una convenzione a tale scopo e hanno convenuto quanto segue:

Art. 1

Nella presente convenzione, le espressioni qui elencate sono usate con le comprensioni seguenti:

1. «Credito marittimo» significa: allegazione di un diritto o di un credito fondati su una di queste cause:

- a. danni provocati da una nave per urto o altrimenti;
- b. perdite di vite umane o lesioni corporali provocate da una nave o provenienti dall'esercizio di una nave;
- c. assistenza e salvataggio;
- d. contratti relativi all'uso o alla locazione di una nave per noleggio o altrimenti;
- e. contratti relativi al trasporto di merci per nave in virtù di un noleggio, di una polizza di carico o d'altro;
- f. perdite o avarie delle merci e dei bagagli trasportati per nave;
- g. avaria comune;
- h. prestito navale;
- i. rimorchio;
- j. pilotaggio;
- k. forniture di prodotti o di materiali, in qualsiasi luogo fatte a una nave per il suo esercizio o la sua manutenzione;
- l. costruzione, riparazioni, attrezzatura di nave o spese di cantiere;

- m. salari del capitano, degli ufficiali, dell'equipaggio;
 - n. esborsi del capitano, dei caricatori, dei noleggiatori o degli agenti per la nave o per conto del suo proprietario;
 - o. proprietà contestata di una nave;
 - p. comproprietà contestata di una nave, oppure possesso, esercizio o partecipazione agli utili d'esercizio, di una nave in comproprietà;
 - q. ogni ipoteca navale e ogni pegno morto;
2. «sequestro» significa: l'immobilizzazione – autorizzata dalla giurisdizione competente – di una nave per garanzia di un credito marittimo, esclusa però la detenzione di una nave per l'esecuzione di un titolo;
3. «persona» significa sia le persone fisiche e giuridiche, sia le società di persone o di capitali, sia gli Stati, le amministrazioni e gli enti pubblici;
4. «attore» significa la persona che allega a suo profitto l'esistenza di un credito marittimo.

Art. 2

La nave battente bandiera di uno degli Stati contraenti, non può essere sequestrata nella giurisdizione di uno Stato contraente, se non in virtù di un credito marittimo, ma le disposizioni della presente convenzione non comportano estensione o restrizione alcuna dei diritti e poteri di sequestrare una nave o di detenerla o di impedirle comunque di salpare, che, nell'ambito della loro giurisdizione, competono agli Stati o alle autorità pubbliche o portuali in virtù delle loro leggi e regolamenti interni.

Art. 3

1. Fermo restando il disposto del quarto capoverso qui appresso e dell'articolo 10, ogni attore può sequestrare, anche se pronte a salpare, sia la nave cui il credito si riferisce sia ogni altra nave appartenente a colui che era, al momento dell'insorgere del credito marittimo, proprietario della nave cui il credito si riferisce; ma nessuna nave, tranne quella cui il credito si riferisce, può essere sequestrata per i crediti previsti alle lettere o, p, q dell'articolo 1.
2. Delle navi sono reputate appartenere allo stesso proprietario quando tutte le parti di proprietà appartengono alla stessa o alle stesse persone.
3. Una nave può essere sequestrata e una cauzione o una garanzia pretesa, per lo stesso credito e dallo stesso attore, nella giurisdizione di uno o di più Stati contraenti, un'unica volta soltanto e, se in una di dette giurisdizioni una cauzione o una garanzia è prestata per ottenere la revoca del sequestro o per evitarlo, ogni ulteriore sequestro della stessa nave o di qualsiasi altra nave dello stesso proprietario, da parte dell'attore per lo stesso credito marittimo, sarà revocato e la nave sarà liberata dal tribunale o da qualsiasi altra competente autorità giudiziaria dello Stato in questione, salvo che l'attore provi esaurientemente al tribunale o all'altra competente autorità giudiziaria, che la garanzia o la cauzione erano state definitivamente liberate prima che l'ulteriore

sequestro intervenisse oppure provi che c'è un'altra valida ragione per mantenere il sequestro.

4. Quando il noleggiatore risponde solo, di un credito marittimo relativo ad una nave noleggiata con rimessa della gestione nautica, l'attore può sequestrare quella nave o altra appartenente al noleggiatore, osservando le disposizioni della presente convenzione; ma in virtù di quel credito non può sequestrare alcun'altra nave appartenente al proprietario.

Il capoverso precedente è pure applicabile nei casi in cui una persona diversa dal proprietario è tenuta a un credito marittimo.

Art. 4

Una nave può essere sequestrata soltanto con l'autorizzazione di un tribunale o di un'altra autorità giudiziaria competente dello Stato contraente nel quale il sequestro è effettuato.

Art. 5

Il tribunale o altra competente autorità giudiziario, nella cui giurisdizione la nave è stata sequestrata, se una cauzione o una garanzia sufficiente è prestata, revoca il sequestro, tranne quando si fonda sui crediti marittimi elencati nell'articolo 1, lettere o e p; in questo caso il giudice può o permettere al possessore, che presta garanzie sufficienti, d'esercire la nave o regolare la gestione della nave durante il sequestro.

Se le parti non si accordano sull'entità della cauzione o della garanzia, il tribunale o la competente autorità giudiziaria ne determinerà la natura e l'importo.

La domanda di revoca del sequestro, fondata su una tale garanzia, non significa ammissione di responsabilità né rinuncia al beneficio della limitazione legale di responsabilità del proprietario di nave.

Art. 6

Ogni contestazione circa la responsabilità dell'attore, per danni derivati dal sequestro della nave o per spese di cauzione o di garanzia prestate per liberare la nave o impedire il sequestro, è regolata dalla legge dello Stato contraente nella cui giurisdizione il sequestro è stato effettuato o chiesto.

La procedura del sequestro, l'ottenimento dell'autorizzazione, di cui all'articolo 4, e ogni altra questione procedurale originata dal sequestro, sono regolati dalla legge dello Stato contraente nella cui giurisdizione il sequestro è stato effettuato o chiesto.

Art. 7

1. I tribunali dello Stato nel quale il sequestro è effettuato sono competenti per statuire sul merito della questione:

- sia se tali tribunali derivano la loro competenza dalla legge interna dello Stato nel quale il sequestro è effettuato;

-
- sia nei casi seguenti singolarmente determinati:
 - a. se l'attore ha la sua residenza abituale o la sua sede principale nello Stato nel quale il sequestro è effettuato;
 - b. se il credito marittimo stesso sorge nello Stato contraente dal quale dipende il luogo di sequestro;
 - c. se il credito marittimo sorge nel corso di un viaggio durante il quale il sequestro è effettuato;
 - d. se il credito marittimo deriva da un urto o da circostanze, di cui all'articolo 13 della convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi, conclusa a Bruxelles il 23 settembre 1910³;
 - e. se il credito marittimo deriva da assistenza o da salvataggio;
 - f. se il credito marittimo è garantito da ipoteca navale o di pegno morto sulla nave sequestrata.

2. Se il tribunale, nella cui giurisdizione la nave è sequestrata, non è competente per statuire sul merito, la cauzione o la garanzia necessaria, secondo l'articolo 5, per la revoca del sequestro, dovrà pure garantire l'esecuzione di tutte quelle condanne che il tribunale competente nel merito potrà ulteriormente pronunciare; il tribunale o ogni altra autorità giudiziaria del luogo di sequestro assegna un termine entro il quale l'attore deve intentare l'azione davanti al tribunale competente.

3. Se le parti hanno convenuto clausole attributive della competenza ad altra giurisdizione o clausole di arbitrato, il tribunale può assegnare al sequestrante un termine per proporre l'azione.

4. Nei casi previsti dai due capoversi precedenti, se l'azione non è intentata nel termine impartito, il convenuto può domandare la revoca del sequestro o la liberazione della cauzione prestata.

5. Il presente articolo non è applicabile ai casi contemplati dalle disposizioni della convenzione riveduta del 17 ottobre 1868⁴ concernente la navigazione sul Reno.

Art. 8

1. Le disposizioni della presente convenzione sono applicabili in ogni Stato contraente ad ogni nave che batte bandiera di uno degli Stati contraenti.

2. La nave che batte bandiera di uno Stato non contraente può essere sequestrata in uno degli Stati contraenti per uno dei crediti elencati nell'articolo 1 o per qualsiasi altro credito che, secondo la legge di quello Stato, fonda il sequestro.

3. Tuttavia ogni Stato contraente può ricusare in tutto o in parte i vantaggi della presente convenzione ad ogni Stato non contraente e a ogni persona che non aveva, il giorno del sequestro, la sua residenza abituale o la sua principale sede in uno Stato contraente.

4. Le disposizioni della presente convenzione non modificano né influenzano la legge interna degli Stati contraenti, per quanto concerne il sequestro di una nave, nella giurisdizione dello Stato di cui essa batte bandiera, da parte di una persona che ha la sua residenza abituale o la sua sede principale in quello Stato.

5. Ogni terzo, diverso dall'attore originario, che per surrogazione, cessione o altro allega un credito marittimo è reputato, quanto all'applicazione della presente convenzione, avere la stessa residenza abituale o la stessa sede principale del creditore originario.

Art. 9

Le disposizioni della presente convenzione non creano diritti ad azioni, che, indipendentemente dalle norme della presente convenzione, non esisterebbero secondo la legge che il tribunale adito deve applicare.

La presente convenzione non consente agli attori alcuna misura cautelare diversa da quella che detta legge e, ove sia applicabile, la convenzione internazionale sui privilegi e le ipoteche navali⁵, accordano.

Art. 10

Le Alte Parti contraenti possono, all'atto della firma, del deposito degli strumenti di ratificazione o della loro adesione alla convenzione, riservarsi:

- a. il diritto di non applicare le disposizioni della presente convenzione al sequestro di una nave fondato sui crediti marittimi, di cui alla lettera o e q dell'articolo 1, e di applicarvi invece la loro legge interna;
- b. il diritto di non applicare il disposto del primo capoverso dell'articolo 3 al sequestro sul loro territorio fondato sui crediti marittimi di cui al capoverso q dell'articolo 1.

Art. 11

Le Alte Parti contraenti s'impegnano a sottoporre ad arbitrato tutte le controversie fra Stati cagionate dall'interpretazione o dall'applicazione della presente convenzione, senza pregiudizio degli obblighi delle Alte Parti contraenti che hanno convenuto di sottoporre le loro controversie alla Corte Internazionale di Giustizia.

Art. 12

La presente convenzione è aperta alla firma degli Stati rappresentati alla nona Conferenza diplomatica di diritto marittimo. Il processo verbale di firma sarà steso per cura del Ministero degli affari esteri del Belgio.

Art. 13

La presente convenzione sarà ratificata e gli strumenti di ratificazione saranno depositati presso il Ministero degli affari esteri del Belgio, che ne notificherà il deposito a tutti gli Stati firmatari e aderenti.

Art. 14

a. La presente convenzione entrerà in vigore, per i due primi Stati che l'avranno ratificata, sei mesi dopo la data del deposito dell'istrumento della seconda ratificazione.

b. La presente convenzione entrerà in vigore sei mesi dopo il deposito del loro istrumento di ratificazione, per gli Stati firmatari che l'avranno ratificata dopo il deposito dell'istrumento della seconda ratificazione.

Art. 15

Ogni Stato non rappresentato alla nona Conferenza diplomatica di diritto marittimo può aderire alla presente convenzione.

Le adesioni saranno notificate al Ministero degli affari esteri del Belgio che comunicherà, in via diplomatica, le notificazioni ricevute, a tutti gli Stati firmatari e aderenti.

La convenzione entrerà in vigore, per lo Stato che ad essa avrà aderito, sei mesi dopo la data del ricevimento della notificazione, ma non prima della data dell'entrata in vigore prevista nell'articolo 14, lettera a.

Art. 16

Ciascuna Alta Parte contraente, trascorsi tre anni dalla data in cui per essa sarà entrata in vigore la presente convenzione, potrà chiedere la riunione di una conferenza incaricata di statuire su tutte le proposte di revisione della convenzione.

Ciascuna Alta Parte contraente che desidera far uso di questa facoltà ne darà avviso al Governo belga il quale si incaricherà di convocare entro sei mesi la conferenza.

Art. 17

Ciascuna Alta Parte contraente, in ogni tempo dopo la data in cui per essa sarà entrata in vigore la presente convenzione, avrà il diritto di disdirla. La disdetta avrà tuttavia effetto soltanto un anno dopo che la relativa notificazione sarà pervenuta al Governo belga, il quale la comunicherà in via diplomatica, alle altre Parti contraenti.

Art. 18

a. Ciascuna Alta Parte contraente, all'atto della ratificazione dell'adesione o successivamente in qualsiasi tempo, può notificare per iscritto al Governo belga che la presente convenzione è applicabile ai territori o a qualcuno dei territori di cui essa, Alta Parte contraente, assicura le relazioni internazionali. La convenzione sarà

applicabile a detti territori sei mesi dopo la data in cui la notificazione sarà pervenuta al Ministero degli affari esteri del Belgio, ma non prima della data dell'entrata in vigore della presente convenzione per detta Alta Parte contraente.

b. Ciascuna Alta Parte contraente che avrà firmato una dichiarazione conformemente alla lettera a di questo articolo potrà in ogni tempo notificare al Ministero degli affari esteri del Belgio che la convenzione cessa d'essere applicata al territorio di cui si tratta. Questa disdetta avrà effetto dopo il termine di un anno previsto nell'articolo 17.

c. Il Ministero degli affari esteri del Belgio comunicherà in via diplomatica, a tutti gli Stati firmatari e aderenti, le notificazioni ricevute a norma del presente articolo.

Fatto a Bruxelles, in un solo esemplare, il 10 maggio 1952, nelle lingue francese e inglese, i cui testi fanno parimente fede.

