COMITE MARITIME INTERNATIONAL

1985

LISBOA

I

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

XXXIIIrd INTERNATIONAL CONFERENCE
OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

LISBOA

1985

DOCUMENTS

XXXIIIème CONFERENCE INTERNATIONALE
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

XXXIIIrd INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL LISBOA 19th TO 25th MAY 1985

Host Association :

COMISSÃO DE DIREITO MARITIMO INTERNACIONAL
Marinha Portuguesa
Praça do Comércio,
1188 LISBOA CODEX

Conference Headquarters :

HOTEL RITZ,
Rua Rodrigo da Fonseca 88A - LISBOA PORTUGAL.
Tel. 68.41.31/68.51.31 - Tlx : 12589 Ritz

Secretariat of the Conference :

LISBOA C.M.I. 1985,
attn : Vice-Almte RA J.P. Bustorff Guerra,
President of the Organizing Committee
Comissão de Direito Marítimo Internacional
Praça do Comércio,
1188, LISBOA PORTUGAL
Tlx : 12587 CENCOM P.

Agenda :

— Revision of the International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages of 10th April, 1926 and 27th May, 1967.

— Revision of the International Convention for the unification of certain rules relating to Arrest of sea-going ships, 10th May, 1952.

XXXIIIème CONFERENCE INTERNATIONALE DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL LISBOA DU 19 AU 25 MAI 1985

Association invitante :

COMISSÃO DE DIREITO MARÍTIMO INTERNACIONAL
Marinha Portuguesa
Praça do Comércio,
1188 LISBOA CODEX

Siège de la Conférence :

HOTEL RITZ,
Rua Rodrigo da Fonseca 88A - LISBOA PORTUGAL.
Tél. 68.41.31/68.51.31 - Tlx : 12589 Ritz

Secrétariat de la Conférence :

LISBOA C.M.I. 1985,
attn : Vice-Almte RA J.P. Bustorff Guerra,
Président du Comité Organisateur
Comissão de Direito Marítimo Internacional
Praça do Comércio,
1188, LISBOA PORTUGAL
Tlx : 12587 CENCOM P.

Ordre du jour :

— Révision des Conventions internationales pour l'unification de certaines règles relatives aux Privilèges et Hypothèques maritimes des 10 avril 1926 et 27 mai 1967.

— Révision des Conventions internationales pour l'unification de certaines règles relatives à la Saisie conservatoire des navires de mer du 10 mai 1952.

PROGRAMME OF THE CONFERENCE

DATE	TIME	LOCATION	SESSION/FUNCTION/EVENT
19 MAY (Sunday)	17:30	« Calouste Gulbenkian Foundation »	Opening Ceremony.
20 MAY (Monday)	09:30	Hotel « Ritz »	Opening Plenary Session.
	14:30 - 17:30	Hotel « Ritz »	Work Session.
	21:30	Departure from Hotels	Fado or Casino show, Estoril.
21 MAY (Tuesday)	09:30 - 12:30	Hotel « Ritz »	Work Session.
	14:30 - 17:30	Hotel « Ritz »	Work Session.
	19:30	Departure from Hotels	
	20:00	Pateo Alfacinha Restaurant	Folklore dinner.
22 MAY (Wednesday)	09:00	Departure from Hotels	Out of town Tour to Estoril Cascais, Sintra, Queluz, with lunch.
23 MAY (Thursday)	09:30 - 12:30	Hotel « Ritz »	Work Session.
	14:30 - 17:00	Hotel « Ritz »	Work Session.
	17:30	Departure from Hotels	
	18:00 - 19:30	S. Jorge Castle	« Sun Down » reception offered by the Mayor of Lisboa.
24 MAY (Friday)	09:30 - 12:30	Hotel « Ritz »	Work Session.
	14:30 - 17:30	Hotel « Ritz »	Work Session.
	19:30	Departure from Hotels	
	20:00	Palmela Castle	Gala Dinner offered by the Admiral Naval Chief of Staff (Black tie).
25 MAY (Saturday)	10:00	Hotel « Ritz »	Closing Session. Meeting of the Assembly.

ADDITIONAL PROGRAMME
(For Ladies and accompanying persons only)

20 MAY (Monday)	14:00	Departure from Hotels	Panoramic Tour of the City with tea.
23 MAY (Thursday)	09:30	Departure from Hotels	Tour of Museums with « Vin d'Honneur ».

PROGRAMME DE LA CONFERENCE

DATE	HEURE	LIEU	SEANCES/MANIFESTATION EVENEMENT
19 MAI (dimanche)	17:30	« Fondation Calouste Gulbenkian »	Séance inaugurale
20 MAI (lundi)	09:30	Hôtel « Ritz »	Séance pléniaire d'ouverture.
	14:30 - 17:30	Hôtel « Ritz »	Séance de travail.
	21:30	Départ des hôtels	Show ou Fado : Casino Estoril.
21 MAI (mardi)	09:30 - 12:30	Hôtel « Ritz »	Séance de travail.
	14:30 - 17:30	Hôtel « Ritz »	Séance de travail.
	19:30	Départ des hôtels	
	20:00	Restaurant « Pateo Alfacinha »	Dîner folklorique.
22 MAI (mercredi)	09:00	Départ des hôtels	Excursion à Estoril, Cascais, Sintra et Queluz avec déjeuner.
23 MAI (jeudi)	09:30 - 12:30	Hôtel « Ritz »	Séance de travail.
	14:30 - 17:00	Hôtel « Ritz »	Séance de travail.
	17:30	Départ des hôtels	
	18:00 - 19:30	Château S. Jorge	« Sun Down » réception offerte par le Maire de Lisboa.
24 MAI (vendredi)	09:30 - 12:30	Hôtel « Ritz »	Séance de travail.
	14:30 - 17:30	Hôtel « Ritz »	Séance de travail.
	19:30	Départ des hôtels	
	20:00	Restaurant du Château Palmela	Dîner de gala offert par l'Amiral Chef d'Etat-Major de la Marine (smoking).
25 MAI (samedi)	10:00	Hôtel « Ritz »	Séance de clôture. Session de l'Assemblée.

PROGRAMME ADDITIONNEL
(réservé aux dames)

20 MAI (lundi)	14:00	Départ des hôtels	Promenade Panoramique en ville, avec thé.
23 MAI (jeudi)	09:30	Départ des hôtels	Promenade des Musées avec « Vin d'Honneur ».

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO MARITIME LIENS AND MORTGAGES
and
PROTOCOL OF SIGNATURE
(Brussels, April 10th, 1926) (*)

(Translation)

The President of the German Reich, the President of the Argentine Republic, ... etc.

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to maritime liens and mortgages, have decided to conclude a convention to that effect and have designated as their Plenipotentiaries, namely :

(Follows the list of Plenipotentiaries)

Who, duly authorized therefor, have agreed as follows :

Article 1

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

Article 2

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

1° Law costs due to the State, and expenses incurred in the common interest of the creditors in order to preserve the vessel or to procure its sale and the distribution of the proceeds of sale ; tonnage dues, light or harbor dues, and other public taxes and charges of the same character ; pilotage dues, the

(*) This Convention shall be abrogated in respect of the relations between States which ratify (or accede to) the International Convention for the unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages, done at Brussels on May 27th, 1967 (cfr. page 111).

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

et

PROTOCOLE DE SIGNATURE

(Bruxelles, 10 avril 1926) (*)

Le Président du Reich Allemand, le Président de la République Argentine, ... etc.

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

(Suit la liste des Plénipotentiaires)

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

Article 1

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

Article 2

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

1° Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces ; les frais de pilo-

(*) Cette Convention sera abrogée pour les relations entre les Etats qui deviennent partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, faite à Bruxelles le 27 mai 1967 (cfr. page 111).

cost of watching and preservation from the time of the entry of the vessel into the last port ;

2° Claims arising out of the contract of engagement of the master, crew, and other persons hired on board ;

3° Remuneration for assistance and salvage, and the contribution of the vessel in general average ;

4° Indemnities for collisions or other accident of navigation, as also for damage caused to works forming part of harbors, docks, and navigable ways ; indemnities for personal injury to passengers or crew ; indemnities for loss of or damage to cargo or baggage ;

5° Claims resulting from contracts entered into or acts done by the master, acting within the scope of his authority, away from the vessel's home port, where such contracts or acts are necessary for the preservation of the vessel or the continuation of its voyage, whether the master is or is not at the same time owner of the vessel, and whether the claim is his own or that of shipchandlers, repairers, lenders, or other contractual creditors.

Article 3

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

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

Article 4

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

1° Compensation due to the owner for material damage sustained by the vessel and not repaired, or for loss of freight ;

2° General average contributions due to the owner, in respect of material damage sustained by the vessel and not repaired, or in respect of loss of freight ;

3° Remuneration due to the owner for assistance and salvage services rendered at any time before the end of the voyage, any sums allotted to the master or other persons in the service of the vessel being deducted.

tage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;

3° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

4° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables ; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages ; les indemnités pour perte ou avaries de cargaison ou de bagages ;

5° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Article 3

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

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

Article 4

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

1° Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ;

2° Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis, par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

3° Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

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

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

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

Article 5

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

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

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

Article 6

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

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

Article 7

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

Article 8

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

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

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

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

Article 5

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

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

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

Article 6

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

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

Article 7

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

Article 8

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

Article 9

The liens cease to exist, apart from other cases provided for by national laws, at the expiration of one year, and, in the case of liens for supplies mentioned in n° 5 of Article 2, shall continue in force for not more than six months.

The periods for which the lien remains in force in the case of liens securing claims in respect of assistance and salvage runs from the day when the services terminated, in the case of liens securing claims in respect of collision and other accidents are in respect of bodily injuries from the day when the damage was caused ; in the case of liens for the loss of or damage to cargo or baggage from the day of the delivery of the cargo or baggage or from the day when they should have been delivered ; for repairs and supplies and other cases mentioned in n° 5 of Article 2 from the day the claim originated. In all the other cases the period runs from the enforcibility of the claim.

The fact that any of the persons employed on board, mentioned in n° 2 of Article 2 has a right to any payment in advance or on account does not render his claim enforcible.

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

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

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

Article 10

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

Article 9

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

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

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

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

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

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

Article 10

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

Article 11

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

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

Article 12

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

Article 13

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

Article 14

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

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

Article 15

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

Article 11

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

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

Article 12

Les lois nationales doivent déterminer la nature et la forme des documents se trouvant à bord du navire sur lesquels mention doit être faite des hypothèques, mortgages et gages prévus à l'article 1er, sans que toutefois le créancier qui a requis cette mention dans les formes prévues puisse être responsable des omissions, erreurs ou retards de l'inscription sur les documents.

Article 13

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

Article 14

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

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

Article 15

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

Article 16

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

Article 17

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

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

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

Article 18

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

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

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

Article 16

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

Article 17

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

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

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

Article 18

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérants copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 19

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

Article 20

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

Article 21

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

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

Article 22

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

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

Article 19

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention, séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possession, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Article 20

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente Convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans le cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 19, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 17, alinéa 2, et à l'article 18, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

Article 21

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulut dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

Article 22

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

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

PROTOCOL OF SIGNATURE

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

I. It is understood that the legislation of each State remains free

1° to establish among the claims mentioned in nr 1 of Article 2, a definite order of priority with a view to safeguarding the interests of the Treasury ;

2° to confer on the authorities administering harbors, docks, lighthouses, and navigable ways, who have caused a wreck or other obstruction to navigation to be removed, or who are creditors in respect of harbor dues, or for damage caused by the fault of a vessel, the right, in case of non-payment, to detain the vessel, wreck, or other property, to sell the same, and to indemnify themselves out of the proceeds in priority to other claimants, and

3° to determine the rank of the claimants for damages done to works otherwise than as stated in Article 5 and in Article 6.

II. There is no impairment of the provisions in the national laws of the contracting States conferring a lien upon public insurance associations in respect of claims arising out of the insurance of the personnel of vessels.

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

(Follow the signatures)

PROTOCOLE DE SIGNATURE

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

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

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

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

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

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

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

(Suivent les signatures)

International convention for the unification of certain rules relating to

Maritime liens and mortgages

and protocol of signature

Brussels, April 10th, 1926
entered into force
2 June, 1931

Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux

Privilèges et hypothèques maritimes

et protocole de signature

Bruxelles, 10 avril 1926
entrée en vigueur
2 juin 1931

RATIFICATION :

Belgium	June 2nd, 1930
Brazil	April 28th, 1931
Denmark	June 2nd, 1930
Espagne : *voir Spain*	
Esthonia	June 2nd, 1930
France	August 23rd, 1935
Hungary	June 2nd, 1930
Italy (1)	December 7th, 1949
Malgache Republic	August 23rd, 1935
Norway	October 10th, 1933
Poland	October 26th, 1936
Rumania	August 4th, 1937
Spain	June 2nd, 1930
Sweden	July 1st, 1938

---

(1) Italy : *(Traduction)* : « L'Etat italien se réserve la faculté de ne pas conformer son droit interne à la susdite Convention sur les points où ce droit établit actuellement :

— l'extension des privilèges dont question à l'art. 2 de la Convention, également aux dépendances du navire, au lieu qu'aux seuls accessoires tels qu'ils sont indiqués à l'art. 4 ;

— la prise de rang, après la seconde catégorie de privilèges prévus par l'art. 2 de la Convention, des privilèges qui couvrent les créances pour les sommes avancées par l'Administration de la Marine Marchande ou de la Navigation intérieure, ou bien par l'Autorité consulaire, pour l'entretien et le rapatriement des membres de l'équipage. »

DENUNCIATION - DENONCIATION :

Denmark	March 1st, 1965
Finland	March 1st, 1965
Norway	March 1st, 1965
Sweden	March 1st, 1965

ACCESSION - ADHESION :

Algeria	April 13th, 1964
Argentina	April 19th, 1961
Cuba (2)	November 21st, 1983
Finland	July 12th, 1934
Haiti	March 19th, 1965
Iran	September 8th, 1966
Lebanon	March 18th, 1969
Monaco	May 15th, 1931
Portugal	December 24th, 1931
Switzerland	May 28th, 1931
Syria	February 14th, 1951
Turkey	July 4th, 1955
Uruguay	September 15th, 1970
Zaïre Republic	July 17th, 1967

(2) Cuba : (traduction) : l'instrument d'adhésion contient une déclaration relative à l'article 19 de la Convention.

International convention for the unification of certain rules relating to

Maritime liens and mortgages

Brussels, May 27th 1967 (*)

Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux

Privilèges et hypothèques maritimes

Bruxelles, 27 mai 1967 (**)

RATIFICATION :

Denmark (1)	August 23rd, 1977
Norway (2)	May 13th, 1975
Sweden (3)	November 13th, 1975

ACCESSION - ADHESION :

Syrian Arab Republic	August 1st, 1974

(1) Denmark : L'instrument de ratification du Danemark est accompagné d'une déclaration dans laquelle il est précisé qu'en ce qui concerne les Iles Féroé les mesures d'application n'ont pas encore été fixées.

(2) Norway : « Conformément à l'article 14 le Gouvernement du Royaume de Norvège fait les réserves suivantes :

1. mettre la présente Convention en vigueur en incluant les dispositions de la présente Convention dans la législation nationale suivant une forme appropriée à cette législation :

2. faire application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957. »

(3) Sweden : « Conformément à l'article 14 la Suède fait les réserves suivantes :

1. mettre la présente Convention en vigueur en incluant les dispositions de la Convention dans sa législation nationale suivant une forme appropriée à cette législation.

2. faire application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957. »

(*) This Convention has not yet come into force, the conditions required in Article 19, 1° not having been fulfilled.

(**) Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur, les conditions requises par son article 19, 1° n'étant pas remplies.

Article 19

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.

2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Article 19

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification.

2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le cinquième dépôt, celle-ci entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO MARITIME LIENS AND MORTGAGES

(Brussels, May 27th, 1967) (*)

The Contracting Parties,

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

Have resolved to conclude a convention for this purpose, and thereto agreed as follows :

Article 1

Mortgages and « hypothèques » on sea-going vessels shall be enforceable in Contracting States provided that :

a) such mortgages and « hypothèques » have been effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered ;

b) the register and any instruments required to be deposited with the registrar in accordance with the law of the State where the vessel is registered are open to public inspection, and that extracts of the register and copies of such instruments are obtainable from the registrar, and

c) either the register or any instruments referred to in paragraph b) above specifies the name and address of the person in whose favour the mortgage or « hypothèque » has been effected or that it has been issued to bearer, the amount secured and the date and other particulars which, according to the law of the State of registration, determine the rank as respects other registered mortgages and « hypothèques ».

Article 2

The ranking of registered mortgages and « hypothèques » as between themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties shall

(*) In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime liens and mortgages and Protocol of signature, signed at Brussels on April 10th, 1926 (cfr. Article 25).

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

(Bruxelles, 27 mai 1967) (*)

Les Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.

Ont décidé de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenues de ce qui suit :

Article 1

Les hypothèques et « mortgages » sur les navires sont reconnus dans les Etats Contractants à condition que :

a) ces hypothèques et « mortgages » aient été constitués et inscrits dans un registre conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé ;

b) le registre et tous les actes qui doivent être remis au conservateur conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé, soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies de ces actes soient exigibles du conservateur ;

c*)* et que, soit le registre, soit l'un des actes visés au paragraphe *b)* ci-dessus indique, ou bien le nom et l'adresse du bénéficiaire de l'hypothèque ou du « mortgage » ou le fait que cette sûreté a été constituée au porteur, la somme garantie ainsi que la date et les autres mentions qui, suivant les lois de l'Etat de l'incription, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques et « mortgages » inscrits.

Article 2

Le rang entre eux des hypothèques et « mortgages » inscrits et, sous réserve des dispositions de la présente Convention, leurs effets à l'égard des tiers sont déterminés par

---

(*) Cette Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et Protocole de signature signés à Bruxelles le 10 avril 1926 (cfr. article 25).

be determined by the law of the State of registration ; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

Article 3

1. Subject to the provisions of Article 11, no Contracting State shall permit the deregistration of a vessel without the written consent of all holders of registered mortgages and « hypothèques ».

2. A vessel which is or has been registered in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State, unless :

a) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel has been deregistered, or

b) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel will be deregistered on the day when such new registration is effected.

Article 4

1. The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel :

i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel ;

ii) port, canal, and other waterway dues and pilotage dues ;

iii) claims against the owner in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel ;

iv) claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contract, in respect of loss of or damage to property occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel ;

v) claims for salvage, wreck removal and contribution in general average.

The word « owner » mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph 1, iii) and iv) of this Article

les lois de l'Etat où ils sont inscrits ; toutefois, sous réserve de l'application des dispositions de la présente Convention, tout ce qui concerne la procédure d'exécution est régi par les lois de l'Etat où elle a lieu.

Article 3

1. Sous réserve des dispositions de l'article 11, aucun Etat Contractant n'autorisera la radiation de l'immatriculation d'un navire sans le consentement écrit de tous les bénéficiaires des hypothèques ou « mortgages » inscrits.

2. Un navire qui est ou a été immatriculé dans un Etat Contractant ne sera susceptible d'être immatriculé dans un autre Etat Contractant, que si le premier Etat a délivré :

a) soit un certificat attestant que le navire a été radié ;

b) soit un certificat attestant que le navire sera radié le jour où cette nouvelle immatriculation aura eu lieu.

Article 4

1. Les créances suivantes sont garanties par un privilège maritime sur le navire :

i) les gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage, en vertu de leur engagement à bord du navire ;

ii) les droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage ;

iii) les créances contre le propriétaire du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

iv) les créances délictuelles ou quasi-délictuelles contre le propriétaire, non susceptibles d'être fondées sur un contrat, du chef de perte ou dommage à un bien survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

v) les créances du chef d'assistance et de sauvetage, de relèvement d'épave et de contribution aux avaries communes.

Le terme « propriétaire », au sens du présent article, comprend le locataire coque-nue et tout autre affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

2. Aucun privilège maritime ne grèvera le navire pour sûreté des créances, visées au paragraphe 1, iii) et iv) du présent article qui proviennent ou résultent de propriétés

which arise out of or result from the radioacitve properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and « hypothèques », and no other claim shall take priority over such maritime liens or over mortgages and « hypothèques » which comply with the requirements of Article 1, except as provided in Article 6 (2).

2. The maritime liens set out in Article 4 shall rank in the order listed, provided however that maritime liens securing claims for salvage, wreck removal and contribution in general average shall take priority over all other maritime liens which have attached to the vessel prior to the time when the operations giving rise to the said liens were performed.

3. The maritime liens set out in each of sub-paragraphs (i), (ii), (iii) and (iv) of paragraph (1) of Article 4 shall rank pari passu as between themselves.

4. The maritime liens set out in sub-paragraph (v) of paragraph (1) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured thereby accrued. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed ; claims for salvage shall be deemed to have accrued on the date on which the salvage operation was terminated.

Article 6

1. Each Contracting State may grant liens or rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4. Such liens shall rank after all maritime liens set out in Article 4 and after all registered mortgages and « hypothèques » which comply with the provisions of Article 1 ; and such rights of retention shall not prejudice the enforcement of maritime liens set out in Article 4 or registered mortgages or « hypothèques » which comply with the provisions of Article 1, nor the delivery of the vessel to the purchaser in connection with such enforcement.

2. In the event that a lien or right of retention is granted in respect of a vessel in possession of

radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 5

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ont priorité sur les hypothèques et « mortgages » inscrits et aucun autre droit n'est préféré ni à ces privilèges, ni aux hypothèques et « mortgages » répondant aux exigences de l'article 1, mises à part les dispositions de l'article 6, paragraphe 2.

2. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent ; cependant, les privilèges maritimes garantissant les indemnités d'assistance ou de sauvetage, les frais de relèvement d'épave et les contributions aux avaries communes ont priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire au moment où les opérations donnant naissance à ces privilèges ont été accomplies.

3. Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des alinéas (i), (ii), (iii) et (iv) du paragraphe 1er de l'article 4 viennent en concours entre eux au marc le franc.

4. Les privilèges maritimes énumérés à l'alinéa (v) du paragraphe (1) de l'article 4, prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de l'ordre de naissance des créances garanties par ces privilèges. Les créances du chef de contribution aux avaries communes sont considérées comme étant nées à la date de l'acte générateur d'avaries communes ; les créances du chef d'assistance ou de sauvetage sont considérées comme étant nées à la date à laquelle ces opérations sont achevées.

Article 6

1. Tout Etat Contractant peut accorder des privilèges ou des droits de rétention pour garantir des créances autres que celles qui sont mentionnées à l'article 4. Ces privilèges prendront rang après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et après tous les hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1 ; ces droits de rétention ne pourront empêcher ni de poursuivre l'exécution des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ou des hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1, ni de livrer le navire à celui qui l'aura acquis à la suite de cette procédure d'exécution.

2. Au cas où serait accordé un privilège ou un droit de rétention portant sur un navire qui se trouve en la possession

a) a shipbuilder, to secure claims for the building of the vessel, or

b) a ship repairer, to secure claims for repair of the vessel effected during such possession,

such lien or right of retention shall be postponed to all maritimes liens set out in Article 4, but may be preferred to registered mortgages or « hypothèques ». Such lien or right of retention may be exercisable against the vessel notwithstanding any registered mortgage or « hypothèque » on the vessel, but shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer, as the case may be.

Article 7

1. The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. Subject to the provision of Article 11, the maritime liens securing the claims set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or of registration.

Article 8

1. The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.

2. The one year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period that the lienor is legally prevented from arresting the vessel.

Article 9

The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime lien set out in Article 4 entails the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien.

Article 10

Prior to the forced sale of a vessel in a Contracting State, the competent authority of such State shall give, or cause to be given at least thirty days written notice of the time and place of such sale to :

a) d'un constructeur de navires, pour garantir des créances résultant de la construction du navire,

b) ou d'un réparateur de navires, pour garantir des créances résultant des réparations du navire effectuées au cours de la période même où il est en sa possession,

ce privilège ou ce droit de rétention prendra rang après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 mais pourra être admis à primer les hypothèques et « mortgages ». Ce privilège ou droit de rétention pourra être exercé sur le navire nonobstant tout hypothèque ou « mortgage » inscrit sur le navire, mais s'éteindra lorsque le navire cessera d'être en la possession du constructeur ou du réparateur, selon le cas.

Article 7

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent effet, que les créances garanties par ces privilèges soient à la charge du propriétaire, ou à celle du locataire coque-nue ou autre affréteur, de l'armateur gérant ou de l'exploitant du navire.

2. Sous réserve des dispositions de l'article 11, les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 suivent le navire nonobstant tout changement de propriété ou d'immatriculation.

Article 8

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 sont éteints à l'expiration d'un délai d'un an à dater de la naissance de la créance garantie, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire ait été l'objet d'une saisie conduisant à une vente forcée.

2. Le délai d'un an prévu au paragraphe précédent n'est susceptible d'aucune suspension ni interruption ; toutefois, ce délai ne court pas tant qu'un empêchement légal met le créancier privilégié dans l'impossibilité de saisir le navire.

Article 9

La cession d'une créance garantie par l'un des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance emporte simultanément la transmission du privilège.

Article 10

Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Contractant, et au moins trente jours à l'avance, l'autorité

CORRIGENDUM

PROGRAMME OF THE CONFERENCE

19 MAY (Sunday) 19:00 Hotel "Ritz" Welcome reception

Note: The time for the departure from hotels on 21 May (Folklore Dinner), 23 May (Reception at S. Jorge Castle) and 24 May (Dinner at Palmela Castle) will be announced locally.

PROGRAMME DE LA CONFERENCE

19 MAI (dimanche) 19:00 Hôtel « Ritz » Réception de bienvenue

Note : L'heure de départ des hôtels le 21 mai (Dîner floklorique), le 23 mai (Réception au Château S. Jorge) et le 24 mai (Dîner au Château Palmela) sera anooncée sur place.

ERRATUM

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES
Rapport final du Président de la Commission Internationale

MLM-1926/1967-66(tra)

II - 1985

— page 55 - 65 a) 3e ligne :
quels sont les principaux objectifs légitimes selon lesquels un régime légal international sur les privilèges maritimes et les mortgages **devrait être apprécié**.

— page 67 - 15 (i) 7e ligne : ... **sa sécurité** (au lieu de leur sûreté).

— page 71 - 17 (iii) 4e ligne : **aux termes** de la police...
7e ligne : supprimer « que » avant le mot « l'infraction »
et lire : « après **que** l'avis signalant l'infraction aura été donné par le porteur d'une charge enregistrée ».

— page 79 - 3e §, 8e ligne : « ou peut être exercé contre » **lorsqu'il** s'agit de droits de rétention.

— page 81 - (*iii*) (in fine) 3e et 4e lignes : ... est affirmé par l'article **7** paragraphe 2.
- 26, 6e ligne : contre l'affréteur **coque nue**.
page 81 - § 3 - 4e ligne : l'affréteur **coque nue**...

— page 83 - art. 8 - § 5 - ligne 4 :
... à cause de la définition de la saisie-arrêt comme une mesure de sûreté dans la Convention sur la saisie de 1952, la saisie d'un navire dans le but de réaliser sa vente forcée puisse être considérée comme inefficace en vue d'éviter la prescription des privilèges.

— page 85 - § 4 - 8e ligne : ... en vue du prononcé d'un jugement **sur le fond** de l'affaire, et...

— pages 89 - 1re et 2e lignes : « les seules charges qui ne sont pas mentionnées sont les mortgages, les hypothèques et charges similaires non enregistrées ».

— page 93 - art. 12 - § 2 - 9e ligne : ... du registre du navire établissant que cet Etat devrait exécuter tout jugement en faveur des bénéficiaires de privilèges maritimes énumérés à l'article 4 paragraphe 1. La rédaction suivante a été proposée :
Rien dans cette Convention ne permettra que des droits ou des privilèges maritimes soient exécutés contre tout navire appartenant à un Etat et utilisé à ce moment-là à des fins commerciales si le navire transporte un certificat émis par les autorités compétentes de l'Etat du registre du navire établissant que la responsabilité du navire pour les créances énumérées à l'article 4 est couverte. L'Etat prendra toutes les mesures nécessaires pour donner effet au jugement ou à la sentence pour des créances relatives à de tels navires.

— page 95 - art. 14 - 40 - § 2 - 5e ligne :
de 1957 **sur la limitation**...

— page 97 - 42 - § 2 - 4e ligne :
des sous-paragraphes (i), (ii), (iii) et (V) ...

a) all holders of registered mortgages and « hypothèques » which have not been issued to bearer ;

b) such holders of registered mortgages and « hypothèques » issued to bearer and to such holders of maritime liens set out in Article 4 whose claims have been notified to the said authority ;

c) the registrar of the register in which the vessel is registered.

Article 11

1. In the event of the forced sale of the vessel in a Contracting State all mortgages and « hypothèques », except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature shall cease to attach to the vessel, provided however that :

a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such Contracting State, and

b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention.

No charter party or contract for the use of the vessel shall be deemed a lien or encumbrance for the purpose of this Article.

2. The cost awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds shall first be paid out of the proceeds of such sale. The balance shall be distributed among the holders of maritime liens, liens and rights of retention mentioned in paragraph 2 of Article 6 and registered mortgages and « hypothèques » in accordance with the provisions of this Convention to the extent necessary to satisfy their claims.

3. When a vessel registered in a Contracting State has been the object of a forced sale in a Contracting State, the Court or other competent authority having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages and « hypothèques », except those assumed by the purchaser, and all liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs *a)* and *b)* have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been distributed in compliance with paragraph 2 of this Article or have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale. Upon production of such cer-

compétente de cet Etat notifiera, ou fera notifier, par écrit la date et le lieu de vente :

a) à tous les bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur ;

b) aux bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits constitués au porteur, et les titulaires de privilèges maritimes énumérés à l'article 4, dont les créances ont été signifiées à ladite autorité ;

c) au conservateur du registre d'immatriculation du navire.

Article 11

1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant, tous les hypothèques et « mortgages » à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement du bénéficiaire, et tous les privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit, cessent de grever le navire, à condition toutefois :

a) qu'au moment de la vente le navire se trouve dans le ressort de cet Etat Contractant ;

b) que la vente ait été réalisée conformément aux lois dudit Etat et aux dispositions de la présente Convention.

Aucune charte-partie ou contrat conférant le droit d'utiliser le navire ne peut être considéré comme privilège ou charge aux termes de présent article.

2. Les dépens taxés par le tribunal et provoqués par la saisie, la vente qui l'a suivie et la distribution du prix seront payés en premier lieu, par prélèvement sur le produit de la vente. Le solde en sera distribué aux bénéficiaires des privilèges maritimes, des privilèges et droits de rétention mentionnés à l'article 6 paragraphe 2, et des hypothèques et « mortgages » inscrits conformément aux dispositions de la présente Convention à due concurrence des sommes qui leur sont dues.

3. Lorsqu'un navire, immatriculé dans un Etat Contractant, a fait l'objet d'une vente forcée dans un Etat Contractant, le tribunal compétent ou toute autre autorité compétente, délivrera à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire est vendu libre de tous hypothèques et « mortgages », à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, à la condition que les exigences mentionnées aux alinéas *a)* et *b)* du paragraphe 1 ci-dessus, aient été respectées, et que le produit de la vente ait été distribué conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou ait été consigné entre les mains de l'autorité compétente, d'après les lois de l'Etat où a lieu la vente. Sur

tificate the registrar shall be bound to delete all registered mortgages and « hypothèques », except those assumed by the purchaser, and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration for the purpose of reregistration, as the case may be.

Article 12

1. Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to all sea-going vessels registered in a Contracting State or in a non Contracting State.

2. Nothing in this Convention shall require any rights to be conferred in or against, or enable any rights to be enforced against any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.

Article 13

For the purposes of Articles 3, 10 and 11 of this Convention, the competent authorities of the Contracting States shall be authorized to correspond directly between themselves.

Article 14

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

1. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation ;

2. to apply the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships signed at Brussels on the 10th October 1957.

Article 15

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negociation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

production de ce certificat, le conservateur sera tenu de radier tous les hypothèques et « mortgages » inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, et d'immatriculer le navire au nom de l'acheteur ou de délivrer un certificat de radiation aux fins de nouvelle immatriculation selon le cas.

Article 12

1. Sauf stipulations contraires de la présente Convention, ses dispositions s'appliquent à tous navires, immatriculés ou non dans un Etat Contractant.

2. A l'égard des navires dont un Etat est propriétaire, exploitant ou affréteur et affectés à un service public non commercial, aucune disposition de la présente Convention

— d'une part n'impose que des droits soient attribués sur ou contre eux ;

— d'autre part ne permet l'exécution d'aucun droit à leur encontre.

Article 13

En vue de l'application des disposiitons des articles 3, 10 et 11 de la présente Convention, les autorités compétentes des Etats Contractants seront habilitées à correspondre directement entre elles.

Article 14

Toute Partie Contractante peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à cette Convention, émettre les réserves suivantes :

1. de mettre la présente Convention en vigueur soit en lui donnant force de loi ou en incluant les dispositions de la présente Convention dans sa législation nationale suivant une forme nationale suivant une forme appropriée à cette législation ;

2. de faire application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Article 15

Tout différend entre des Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties

Article 16

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 15 of the Convention. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 17

This Convention shall be open for signature by the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 18

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with de Belgian Government.

Article 19

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.

2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Article 20

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.

2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of deposit of the

ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Article 16

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 15. Les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 17

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit diplomatique.

Article 18

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 19

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification.

2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le cinquième dépôt, celle-ci entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 20

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer à la présente Convention.

2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

instrument of accession of the State, but not before the date of entry in force of the Convention as established by Article 19 (1).

Article 21

Each Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 22

1. Any Contracting Party may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which, among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Convention applies.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the territories named therein.

2. Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territories.

This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 23

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the acceding States to this Convention, of the following :

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 17, 18 and 20.

2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 19.

3. The notifications with regard to Articles 14, 16 and 22.

4. The denunciations received in accordance with Article 21.

3. La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérant trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 19 (1).

Article 21

Chacune des Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après l'entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la dénonciation par le Gouvernement belge.

Article 22

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout autre moment ultérieur notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmis les territoires qui sont soumis à sa souveraineté ou dont elle assure les relations internationales ceux auxquels s'applique la présente Convention.

La Convention sera applicable auxdits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

2. Toute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question.

Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

Article 23

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime ainsi qu'aux Etats qui adhèrent à la présente Convention :

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 17, 18 et 20.

2. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur en application de l'article 19.

3. Les notifications faites en exécution des articles 14, 16 et 22.

4. Les dénonciations reçues en application de l'article 21.

Article 24

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

Any Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one third of the Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 25

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages and Protocol of signature, signed at Brussels on April 10th, 1926.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Convention.

Done at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

(Follow the signatures)

Article 24

Toute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la revision de la présente Convention.

Toute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Parties Contractantes soit d'accord, se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 25

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et protocole de signature, signés à Bruxelles le 10 avril 1926.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 27 mai 1967, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

(Suivent les signatures)

REVISION OF THE INTERNATIONAL CONVENTIONS FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO MARITIME LIENS AND MORTGAGES

(Brussels, 10th April, 1926 & 27th May, 1967)

Final report of the Chairman of the International Sub-Committee

MLM - 1926/1927-66

II - 1985

I. — INTRODUCTION

1. Following the decision of IMO and UNCTAD to place on their work programme the revision of the 1926 and of the 1967 Brussels Conventions on Maritime Liens and Mortgages, and of the 1952 Brussels Convention on Arrest of Ships, the CMI decided to offer its cooperation to both such Intergovernmental Organizations, and two International Sub-Committees were appointed by the Assembly under the chairmanship respectively of the President of the CMI and of Prof. Allan Philip.

The Assembly of the CMI held in Venice on 2nd June 1983 resolved to place both subjects on the Agenda of the next CMI Conference, which will be held in Lisbon in May this year.

II. — SUMMARY OF THE WORK OF THE INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE

2. The study on the revision of the two Conventions on Maritime Liens and Mortgages started with an investigation of the reasons why the 1926 Convention had not been ratified by common law countries, and the 1967 Convention had not even come into force, and a questionnaire was prepared by the Chairman of the International Sub-Committee (Doc. MLM 1926-1967-1). From the replies it appeared that the 1926 Convention was considered unsatisfactory by the National Associations of the countries which had not ratified it, and obsolete by many Associations of the countries which had ratified it. It also appeared that the 1967 Convention was considered satisfactory, save minor changes, by a great majority of the National Associations (Doc. MLM-1926-1967-27, Annex I and II).

At the first meeting of the International Sub-Committee, held in London on 20th and 21st September 1973 (Doc. MLM-1926/1967-32/X-1983) it was therefore decided to take the 1967 Convention as a basis for the further work and to thoroughly investigate with changes were desirable. In view of the strict links existing between the matters dealt with in the 1967 Convention on Maritime Liens and Mortgages and in that on Arrest of Ships it was also felt desirable to investigate whether it

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

Rapport final du Président de la Commission Internationale

(Bruxelles, 10 avril 1926 et 27 mai 1967)

MLM - 1926/1927-66

II - 1985

I. — INTRODUCTION

1. A la suite de la décision de l'OMI et de celle de la CNUCED d'inscrire à leur programme de travail la révision des Conventions de Bruxelles de 1926 et de 1967 sur les privilèges et hypothèques maritimes, et de la Convention de Bruxelles de 1952 sur la saisie des navires, le CMI a décidé d'offrir sa coopération à ces deux organisations intergouvernementales, et deux commissions internationales ont été désignées par l'Assemblée sous la présidence, respectivement, du Président du CMI et du Professeur Allan Philip.
L'Assemblée du CMI qui s'est tenue à Venise le 2 juin 1983 a décidé de mettre les deux sujets à l'ordre du jour de la prochaine Conférence du CMI, qui se tiendra à Lisbonne en mai de cette année.

II. — RESUME DU TRAVAIL DE LA COMMISSION INTERNATIONALE

2. L'étude de la révision des deux Conventions sur les privilèges et hypothèques a commencé par une recherche des raisons pour lesquelles la Convention de 1926 n'a pas été ratifiée par les pays de common law, et pourquoi la Convention de 1967 n'est même pas entrée en vigueur, et un questionnaire fut préparé par le Président de la Commission Internationale (Doc. MLM 1926-1967-1). Des réponses reçues, il est apparu que la Convention de 1926 avait été considérée par les Associations Nationales des pays qui ne l'avaient pas ratifiée comme n'étant pas satisfaisante, et désuète par plusieurs Associations des pays qui l'avaient ratifiée. Il apparut également que la Convention de 1967 était considérée comme satisfaisante, à l'exception de changements mineurs, par la grande majorité des Associations Nationales (Doc. MLM-1926-1967-27, Annexe I et II).

A la première réunion de la Commission Internationale, tenue à Londres les 20 et 21 septembre 1983 (Doc. MLM-1926/1967-32/X-1983), il fut alors décidé de prendre la Convention de 1967 comme base du futur travail, et de rechercher de façon approfondie quels changements étaient désirables. Etant donné

would have been preferable to merge the two conventions and, if so, to provide for the possible ratification or acceptance of one or more distinct sections of a global new convention, such as the section on mortgages, that on maritime liens or that on arrest of ships.

3. The Sub-Committee agreed that :

a) long term financing is essential for the development of merchant marine ;

b) the security more readily available and less expensive is the vessel itself ;

c) the need for uniform rules is increasing, for ship financing is becoming more and more international ;

d) the essential features of a satisfactory security are :
   i) the possibility of enforcement wherever the vessel may be found, and to this effect the security must be recognized in as many countries as possible through an international convention ;
   ii) the possibility of sale of the vessel at the market price, and to this effect it is necessary to offer the prospective buyer a valid title wherever the ship may go after the forced sale ;
   iii) the possibility of recovering the outstanding portion of the loan from the proceeds of the forced sale, and to this effect the claim of the lender must be granted the highest possible priority.

4. In order to seek the opinion of the National Associations on these problems a Second Questionnaire was issued (Doc. MLM 1926/1967-33 X-1983). Replies were received by 20 National Associations, i.e. those of Argentina, Canada, D.D.R., Finland, France, Greece, India, Italy, Japan, Korea, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Spain, Sweden, United Kingdom, United States, U.S.S.R. and Yugoslavia. In preparation of the second meeting of the International Sub-Committee, on the basis of the replies received at that time a Report was prepared by the Chairman (Doc. MLM-1926/1967-44 bis/III-84) wherein the major questions were analysed. A synopsis of all replies was subsequently made in Doc. MLM-1926/1967-61/VIII-84.

5. A second meeting of the International Sub-Committee was held in Brussels on 4th and 5th April 1984. A joint meeting with the International Sub-Committee on Arrest of Ships was held in the afternoon of 5th April, when matters of common interest were discussed, these matters being whether there

les liens étroits existant entre les matières traitées dans la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes et dans celle sur la saisie conservatoire des navires, on considéra également comme désirable de rechercher s'il était préférable de joindre les deux Conventions et, en ce cas, de prévoir la possibilité de ratifier ou d'accepter une ou plusieurs sections distinctes d'une nouvelle convention globale, telle que la section sur les hypothèques, celle sur les privilèges, et celle sur la saisie des navires.

3. La Commission fut d'accord que :

a) le financement à long terme est essentiel pour le développement de la marine marchande ;

b) la sûreté la plus rapidement disponible et la moins coûteuse est le navire lui-même ;

c) le besoin de lois uniformes augmente, car le financement des navires devient de plus en plus international ;

d) les caractères essentiels d'une sûreté satisfaisante sont :

i) la possibilité de mise en œuvre en quelque endroit que le navire soit trouvé et pour obtenir ce résultat il est nécessaire que la sûreté soit reconnue par une convention internationale dans le plus grand nombre de pays possible ;

ii) la possibilité de vente du navire au prix du marché et à cette fin il est nécessaire d'offrir au futur acheteur un titre valable partout où le navire peut aller après la vente forcée ;

iii) la possibilité de recouvrir la partie échue du prêt sur les produits de la vente forcée, et dans ce but la créance du prêteur doit être assortie de la plus haute priorité possible.

4. En vue de rechercher l'opinion des Associations Nationales sur ces problèmes, un second questionnaire a été diffusé (Doc. MLM-1926/1967-33(tra)/I-84). Les réponses de 20 Associations Nationales ont été reçues, c'est-à-dire celles de l'Argentine, le Canada, la R.D.A., la Finlande, la France, la Grèce, l'Inde, l'Italie, le Japon, la Corée, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne, le Portugal, l'Espagne, la Suède, le Royaume-Uni, les Etats-Unis, l'URSS et la Yougoslavie. Pour préparer la seconde réunion de la Commission Internationale sur la base des réponses reçues à ce moment-là un rapport fut préparé par le Président (Doc. MLM-1926/1967-44 bis/III-84) dans lequel les principales questions furent analysées. Un tableau synoptique de toutes les réponses fut ensuite établi dans le Doc. MLM-1926/1967-61/VIII-84.

should be one or two conventions and, in the negative, whether a better co-ordination should be ensured between them.
In the joint meeting it was almost unanimously decided that it was preferable to keep the two conventions separate, but that they should be better co-ordinated.

The Sub-Committee discussed the nature and extent of a revision of the 1967 Convention. From the debates it emerged that, save for the creation of a system of registration of maritime liens suggested by France and supported by Greece, India and Spain, but opposed by all other Associations, the possible changes were of a relatively minor importance, and certainly not such as to alter the physiognomy of the 1967 Convention (Doc. MLM-1926/1967-60/VI-84).

The changes decided by the Sub-Committee, as well as those suggested by individual delegates, are presented in a tabular form in the Annex to the Progress Report of the Chairman, dated 28th May 1984 (Doc. MLM-1926/1967-58 and 59/VI-84).

6. A third meeting of the International Sub-Committee was held in London on 7th and 8th September 1984 (Doc. MLM-1926/1967-63/X-1984). During that meeting the discussion was focused on the following points :

a) advisability to provide a more general description of mortgages and hypothecs, by adding the words « or similar registerable charges » ;

b) need for the requirement in Article 1 (c) to state the amount secured : the decision was to the effect that this requirement should be abolished ;

c) possible amendment of Article 3 paragraph 1 in order to avoid its application in case deregistration is decided by Contracting States for public policy reasons ;

d) whether there should be added a lien for social insurance contributions ;

e) whether the liens mentioned in paragraph 1 (ii) and (iii) of Article 4 should be abolished or at least be given a lower priority : this second alternative met with the approval of the majority of the Sub-Committee ;

f) whether paragraph 1 (iv) of Article 4 should be amended in order to avoid that claims against the actual carrier in respect of cargo damage be secured by a maritime lien : the decision was to the effect that the wording should be changed;

g) whether the one year period of extinction in Article 8 should be extended and commencement of ordinary proceed-

5. Une seconde réunion de la Commission Internationale s'est tenue à Bruxelles les 4 et 5 avril 1984. Une réunion a été tenue conjointement avec la Commission Internationale sur la saisie des navires dans l'après-midi du 5 avril, où les questions d'intérêt commun ont été discutées, ces questions étant le point de savoir s'il devrait y avoir une ou deux conventions et, dans la négative, si une meilleure coordination devrait être aménagée entre elles .

Dans la réunion conjointe il a été décidé à la quasi unanimité qu'il était préférable de maintenir deux conventions séparées, mais qu'elles devraient être mieux coordonnées.

La Commission Internationale a discuté de la nature et de l'étendue d'une révision de la Convention de 1967. Au cours des débats, il est apparu que, excepté pour la création d'un système d'enregistrement des privilèges suggéré par la France et soutenu par la Grèce, l'Inde et l'Espagne, mais combattu par toutes les autres Associations, les changements possibles étaient relativement de peu d'importance, et certainement pas tels qu'ils impliquent une modification de la physionomie de la Convention de 1967 (Doc. MLM-1926/1967-60/VI-84).

Les changements décidés par la Commission, aussi bien que ceux qui ont été suggérés par des délégués, individuellement, sont présentés sous la forme d'un tableau dans l'annexe du rapport du Président, en date du 28 mai 1984 (Doc. MLM-1926/1967-58 et 59/VI-84).

6. Une troisième réunion de la Commission Internationale a été tenue à Londres les 7 et 8 septembre 1984 (Doc. MLM-1926/1967-63/X-1984). Pendant cette réunion, la discussion a porté principalement sur les points suivants :

a) opportunité d'établir une description plus générale des mortgages et des hypothèques, en ajoutant les mots « ou charges similaires susceptibles d'être enregistrées » ;

b) nécessité pour la condition requise dans l'article 1 (c) d'établir le montant garanti : la décision a eu pour effet que cette condition devrait être supprimée ;

c) possibilité d'amendement de l'article 3 § 1 en vue d'éviter son application dans le cas où la radiation de l'enregistrement est décidée par des Etats contractants pour des raisons de politique de ces Etats ;

d) savoir s'il conviendrait d'ajouter un privilège pour les contributions d'assurance sociale ;

e) savoir si les privilèges mentionnés au paragraphe 1 (11) et (iii) de l'article 4 devraient être supprimés ou, du moins, si on

ings should be extended and commencement of ordinary proceedings should be sufficient to avoid the extinction : both suggestions were rejected ;

h) whether the last sentence in paragraph 1 of Article 11 should be deleted : the deletion was decided by a great majority of the delegates ;

i) whether the wording of Article 12 paragraph 2 should be changed to bring it in line with other conventions : this was deemed appropriate ;

j) whether, under certain conditions, the immunity should be extended to State owned ships affected to a commercial service : a proposal was made to this effect by the Soviet delegate but did not meet with the approval of the other members of the Sub-Committee.

A revised text of the Convention, with the amendments approved by the Sub-Committee and those suggested by individual members was annexed to the Progress Report of the Chairman dated 20th October 1984 (Doc. MLM-1926/1967-63-X-1984).

7. A fourth meeting of the International Sub-Committee was held in London on 7th December 1984 (Doc. MLM-1926/1967-65/II 85). The main questions discussed during that meeting were the following :

(aa) need for the addition of the words « or similar registerable charges » to the words « mortgages and hypothèques » : the decision was that they should be added ;

(bb) registration of maritime liens : the proposal, made by the French delegate and supported by the Spanish delegate, did not meet with the approval of the other members of the Sub-Committee ; it was decided, however, that a text should be prepared and included in the text which would be submitted to the Lisbon Conference ;

(cc) possibility of providing a system of compulsory insurance, which might overcome the need for the registration of maritime liens : also this proposal did not meet with the approval of the Sub-Committee ;

(dd) need for a lien in respect of claims for social insurance contributions : the majority was of the view that the text of the 1967Convention should be retained, and that if a lien were to be provided, it should be confined to the claims of the master and crew or at least the claims of the social insurance institutions should come at the end of the list ;

devrait leur donner une priorité moins élevée : cette seconde solution a recueilli l'approbation de la majorité de la Commission ;

f) savoir si le paragraphe (1) (IV) de l'article 4 devrait être modifié en vue d'éviter que des créances contre le véritable transporteur relatives à des dommages aux marchandises soient garanties par un privilège maritime : la décision a eu pour effet que la rédaction devait être modifiée ;

g) savoir si la période de prescription dans l'article 8 devrait être prolongée et si le début des procédures habituelles devrait suffire à éviter la preccription : les deux suggestions ont été repoussées ;

h) savoir si la dernière phrase, dans le § 1 de l'article 11 devrait être supprimée : la suppression a été décidée par la grande majorité des délégués ;

i) savoir si la rédaction de l'article 12, § 2, devrait être changée pour l'harmoniser avec d'autres conventions : ceci a paru convenable ;

j) savoir si, dans certaines conditions, l'immunité devrait être étendue à des navires appartenant à des Etats affectés à un service commercial : une proposition a été faite dans ce but par le délégué soviétique mais n'a pas recueilli l'approbation des autres membres de la Commission.

Un texte revisé de la Convention, avec les amendements approuvés par la Commission et ceux suggérés par des membres individuels était annexé au rapport du Président en date du 20 octobre 1984 (Doc. MLM-1926/1967-63/X-1984).

7. Une quatrième réunion de la Commission Internationale s'est tenue à Londres le 7 décembre 1984 (Doc. MLM-1926/1967-65/II 85).

Les principales questions discutées pendant cette réunion ont été les suivantes :

aa) nécessité d'ajouter les mots « ou charges similaires susceptibles d'enregistrement » aux mots « mortgages et hypothèques » : la décision a été qu'ils devraient être ajoutés ;

bb) enregistrement des privilèges maritimes : la proposition présentée par le délégué français et soutenue par le délégué espagnol, n'a pas recueilli l'approbation des autres membres de la Commission ; il a, cependant, été décidé qu'un texte devrait être élaboré et inséré dans le texte qui serait soumis à la Conférence de Lisbonne ;

cc) possibilité d'organiser un système d'assurance obligatoire, qui puisse dominer la nécessité de l'enregistrement des privilèges maritimes ; cette proposition n'a pas non plus recueilli l'approbation de la Commission ;

(ee) whether the lien in respect of loss or damage to property should include economic loss : a proposal to this effect was rejected by a large majority ;

(ff) whether the new text of Article 12 paragraph 2 was acceptable : it was pointed out that such new text might be in conflict with Article 8 paragraph 2 and that there was no actual need for this provision ;

(gg) whether reference should also be made in Article 14 paragraph 2 to national legislations : it was pointed out that some countries give effect to international conventions without becoming parties thereto.

8. Delegates of the National Associations of Belgium (Mr. Claude Buisseret), Brazil (Capt. Rucemah Leonardo Gomes Pereira), Canada (Prof. Edgar Gold and Prof. William Tetley), Czechoslovakia (Dr. Bohuslav Klein), Democratic Republic of Germany (Dr. Ralf Richter), Federal Republic of Germany (Dr. Bernd Kröger), Finland (Mr. Alf Skogster), France (Mr. André Pierron and Mr. Y.M. Le Jean), Greece (Mr. J.M. Perrakis), India (Mr. S. Bannerjee), Ireland (Mr. Brian McGovern and Mr. Niall McGovern), Italy (Mr. Paolo Berlingieri), Japan (Mr. Kenjiro Egashira and Mr. T. Kojima), Netherlands (Mr. Vincent de Brauw and Mr. Eric Japikse), Nigeria (Mr. Michael A. Ajomale and Mr. Fola Sasegbon), Norway (Mr. Karl J. Gombrii and Mr. Rolf Johan Ringdal), Poland (Dr. Wojciech Adamczak), Portugal (Mr. Anjos Henriques), Spain (Mr. Jose M. Alcantara and Mr. Jose L. Goni), Sweden (Dr. Christer Rune), United Kingdom (Mr. Terence Coghlin and Mr. H. Wynn-Williams), United States of America (Mr. Emery W. Harper), U.S.S.R. (Ms. Ida I. Barinova and Dr. Alexander Kokin) and Yugoslavia (Prof. Velimir Filipovic, Dr. H. Kacic and Mr. P. Kragic) have taken part to the work of the International Sub-Committee.

To all of them I wish to express my deepest appreciation for the contribution they have always given to the discussions, the soundness of their suggestions and the conciseness of their interventions. If an in-depth analysis of the 1967 Convention in only four sessions proved possible, this is only due to their great experience and high degree of co-operation.

In particular I wish to express my appreciation to Mr. Terence Coghlin and Mr. H. Wynn-Williams, who acted as Secretaries of the International Sub-Committee and prepared clear and complete reports of the meetings.

9. Throughout the period during which the International Sub-Committee has done its preparatory work I have personally

dd) la nécessité d'un privilège pour les créances pour les contributions d'assurance sociale : la majorité a été d'avis que le texte de la Convention de 1967 devrait être maintenu et que si un privilège devait être accordé, il devrait être limité aux créances du capitaine et de l'équipage ou, du moins, les créances des institutions d'assurance sociale devraient venir à la fin de la liste ;

ee) savoir si le privilège relatif aux pertes ou dommages aux biens devrait comprendre la perte économique : une proposition dans ce sens a été rejetée par une large majorité ;

ff) savoir si le nouveau texte de l'article 12 § 2 était acceptable : il fut signalé qu'un tel texte nouveau pouvait être en conflit avec l'article 8 § 2 et qu'il n'y avait pas besoin véritablement de cette disposition ;

gg) savoir s'il devrait aussi être fait référence à l'article 14 § 2 aux législation nationales : il a été signalé que certains pays donnent effet aux conventions internationales sans devenir partie à ces conventions.

8. Les délégués des Associations Nationales de Belgique (M. Claude Buisseret), Brésil (Capt. Rucemah Leonardo Gomes Pereira), Canada (Prof. Edgar Gold et Prof. William Tetley), Tchécoslovaquie (Dr Bohuslav Klein), République Démocratique Allemande (Dr Rolf Richter), République Fédérale d'Allemagne (Dr Bernd Kröger), Finlande (M. Alf Skogster), France (M. André Pierron et M. Y.M. Le Jean), Grèce (M. J.M. Perrakis), Inde (M. S. Bannerjee), Irlande (M. Brian McGovern et Niall McGovern), Italie (M. Paolo Berlingieri), Japon (M. Kenjiro Egashira et M. T. Kojima), Hollande (M. Vincent de Brauw et M. Eric Japikse), Nigeria (M. A. Ajomale et M. Fola Sasegbon), Norvège (M. Karl J. Gombrii et M. Rolf Johan Ringdal), Pologne (Dr Wojciech Adamczak), Portugal (M. Anjos Henriques), Espagne (M. Jose M. Alcantara et M. Jose L. Goni), Suède (Dr Christer Rune), Royaume Uni (Mr. Terence Coghlin et M. H. Wynn-Williams), Etats-Unis d'Amérique (M. Emery W. Harper), U.R.S.S. (Ms. Ida I. Barinova et Dr Alexander Kokin) et Yougoslavie (Prof. Velimir Filipovic, Dr Kacic et M. P. Kragic) ont pris part au travail de la Commission Internationale.

A eux tous, je souhaite exprimer la plus grande considération pour la contribution qu'ils ont toujours apportée à la discussion, la valeur de leurs suggestions et la concision de leurs interventions. Si une analyse approfondie de la Convention de 1967 s'est révélée possible en seulement quatre sessions, cela est dû entièrement à leur grande expérience et à leur haut degré de coopération.

informed the Secretariats of IMO and UNCTAD of the progress of such work and provided them with copies of all documents.

Both Secretariats have shown a great interest in the work of the International Sub-Committee and have always sent observers to its meetings.

Both Secretariats have indicated that they will rely on the preparatory work done by the CMI. In the Preliminary Report of IMO's Secretariat dated 8th August 1984 (Doc LEG 52/5/Add. 1) the following statement is made :

> « 65. On the basis of the work of the CMI and the final conclusions of the Secretary-General of IMO and the Secretary-General of UNCTAD based on that work, the relevant intergovernmental bodies of IMO and UNCTAD will be invited to consider
>
> (a) what are the principal legitimate objectives by which an international legal regime on maritime liens and mortgages should be evaluated ;
>
> (b) what are the major deficiencies, if any, in the present legal regime as contained in the existing international conventions, and whether any such deficiencies have a significant and adverse impact on the achievements of the objectives agreed upon ;
>
> (c) whether any identified deficiencies are likely to be remedied, effectively and in good time, through the adoption of new or revised treaty instruments and, in particular whether there is a reasonable prospect that any new treaty instrument would receive speedy acceptance by enough States to provide for the needed uniformity of law ;
>
> (d) if the adoption of a new or revised treaty were considered to be either unnecessary or inadvisable, what other procedures might be considered to enable a reasonable measure of international uniformity while permitting individual States to apply rules and procedures in accordance with their respective conditions and requirements. »

In the Report by the UNCTAD Secretariat dated 24th July 1984 (Doc. TD/B/C. 4/ISL/48), which the Sub-Committee duly considered during its last meeting, the following is said in the Introduction (at page 2) :

> « 5. Finally, the UNCTAD Secretariat wishes to acknowledge the assistance and co-operation it received from several organizations and individuals in the preparation of this report, for which it expresses its deep appreciation.

En particulier, je souhaite exprimer ma considération à M. Terence Coghlin et à Mr. H. Wynn-Williams, qui ont joué le rôle de Secrétaires de la Commission Internationale et préparé des rapports clairs et complets des réunions.

9. Pendant la période où la Commission Internationale a effectué son travail préparatoire j'ai informé personnellement les secrétariats de l'OMI et de la CNUCED des progrès de ce travail et je leur ai fait parvenir des exemplaires de tous les documents.

Les deux secrétariats ont montré un grand intérêt pour le travail de la Commission Internationale et ont toujours envoyé des observateurs à leurs réunions.

Les deux secrétariats ont indiqué qu'ils s'appuieraient sur le travail préparatoire effectué par le CMI. Dans le rapport préliminaire du Secrétariat de l'IMO en date du 8 août 1984 (Doc. LEG 52/5/Add. 1) on trouve la déclaration suivante :

> « 65. Se basant sur le travail du CMI et les conclusions finales du Secrétaire Général de l'IMO et du Secrétaire Général de la CNUCED s'appuyant sur se travail, les formations intergouvernementales compétentes de l'IMO et de la CNUCED seront invitées à examiner :
>
> a) quels sont les principaux objectifs légitimes selon lesquels un régime légal international sur les privilèges maritimes et les mortgages devraient être envisagés ;
>
> b) quels sont les défauts majeurs, s'il y en a, dans l'actuel régime légal tel qu'il figure dans les conventions internationales existantes, et savoir si de tels défauts ont un effet appréciable et fâcheux sur la réalisation des objectifs sur lesquels on s'est mis d'accord ;
>
> c) savoir si à tous les défauts identifiés des remèdes pourraient être trouvés, d'une façon effective, et en temps utiles, par l'adoption de traités nouveaux ou révisés, et, en particulier, savoir s'il y a une possibilité raisonnable qu'un nouveau traité puisse être rapidement accepté par assez d'Etats pour procurer l'uniformité nécessaire du droit ;
>
> d) si l'adoption d'un nouveau traité ou d'un traité révisé était considéré comme étant ou bien inutile ou bien inopportun, quelle autre procédure pourrait être envisagée pour rendre possible, dans une mesure raisonnable, l'uniformité internationale tout en permettant à des Etats d'appliquer individuellement des règles et des procédures en harmonie avec leurs conditions et exigences respectives. »

Dans le rapport du Secrétariat de la CNUCED en date du 24 juillet 1984 (Doc. TD/B/C. 4/ISL/48), que la commission a

In particular, close support and co-operation was given by the International Maritime Committee, which kept the Secretariat informed of the progress made by its Working Group on Maritime Liens and Mortgages, and provided invaluable assistance in the preparation of the report. »

And in Chapter VI entitled « Preliminary Evaluation », the following suggestions are made on the method of work (at page 46) :

« 190. In view of the dual aims of the 1967 Convention for greater protection of mortgages and greater international uniformity, consideration may be given to using the 1967 Convention as a basis for reform in these areas.

191. Some of the issues and amendments to the 1967 Convention which may be in need of reform have been listed earlier in this report. Other possible changes to the Convention may emerge as a result of the current investigations of the CMI.

192. An approach which may be taken in this connection is comparable to that of the Shipping Committee in relation to its work in marine insurance. Such an approach would involve the establishment of a Working Group to consider detailed reforms to the 1967 and 1952 Conventions, which would be discussed in a working paper prepared by the UNCTAD Secretariat.

193. An advantage of this approach is that consideration could be given to the reforms suggested by the CMI and perhaps to more radical reforms proposed in the secretariat working paper. The suggested improvements could then be discussed in a Working Group to be composed of government representatives from both developed and developing coutries. This type of approach achieved very worth-while results in relation to UNCTAD's project on marine insurance reform. »

As previously stated, the subjects of maritime liens and mortgages, and arrest of ships, together with that of registration of ships under construction, have been placed on the Agendas of both IMO and UNCTAD. The Secretariats of the two Organizations amongst themselves in order to reach an agreement on

examiné comme il convenait pendant sa dernière réunion, ce qui suit a été dit dans l'introduction (p. 2) :

> « 5. Finalement, le Secrétariat de la CNUCED souhaite reconnaître l'aide et la coopération qu'il a reçues de plusieurs organisations et personnes, individuellement, dans la préparation de ce rapport, pour quoi il exprime sa grande considération. En particulier, un soutien et une coopération très proches ont été apportés par le Comité Maritime International, qui a tenu le Secrétariat informé des progrés faits par son groupe de travail sur les privilèges maritimes et les mortgages, et a fourni une assistance inappréciable dans la préparation du rapport. »

Et au chapitre VI, intitulé « Evaluation préliminaire », les propositions suivantes sont faites sur la méthode de travail (p. 46) :

> « 190. En vue des doubles buts de la Convention de 1967 pour une plus grande protection des mortgages et une plus grande uniformité internationale, on peut considérer que la Convention de 1967 doit être utilisée comme un texte de base pour des réformes dans ce domaine.
>
> 191. Plusieurs points et amendements de la Convention de 1967 qui peuvent avoir besoin d'être réformés ont été récapitulés précédemment, dans ce rapport. D'autres changements possibles à la Convention peuvent apparaître comme un résultat des recherches en cours au CMI.
>
> 192. Un contact qui peut être pris, à cet égard, est comparable à celui de la Commission Maritime en ce qui concerne son travail sur l'assurance maritime. Un tel contact impliquerait l'établissement d'un groupe de travail pour examiner des réformes détaillées aux Conventions de 1967 et de 1952, qui devraient être discutées dans un document de travail préparé par le Secrétariat de la CNUCED.
>
> 193. Un avantage d'un tel contact est qu'il pourrait être tenu compte des réformes proposées par le CMI et, peut-être de réformes plus radicales proposées dans le document de travail du Secrétariat. Les améliorations proposées pourraient alors être discutées dans un groupe de travail qui pourrait être composé de représentants des gouvernements des pays développés ainsi que des pays en voie de développement. Ce type d'approche a obtenu des résultats très valables en ce qui concerne le projet de la CNUCED sur la réforme de l'assurance maritime.»

Comme cela a déjà été signalé, les sujets relatifs aux privilèges maritimes et aux mortgages, ainsi qu'à la saisie des navi-

a method of work to be followed. At the last meeting of the International Sub-Committee the observers from the two Secretariats made the followng joint statement :

> « The observers of UNCTAD and IMO informed the Sub-Committee that the Secretariats of IMO and UNCTAD had recently reached agreement on a method of work to be followed in both organizations in respect of maritime liens and mortgages. This agreement had been approved by the Committee on shipping of UNCTAD and the Council of IMO in November 1984. The method of work agreed upon provided for studies to be undertaken by the two Secretariats on specific aspects of maritime liens and mortgages.
>
> The results of these studies would be submitted to the Legal Committee of IMO and to the Working Group on International Shipping Legislation of UNCTAD. These two bodies would examine the studies, together with any conclusions or recommandations therein, in order to determine :
>
> — whether the issues identified could be resolved by « international action ».
>
> — if so, what kind of « international action » would be most feasible, and
>
> — which would be the most appropriate forum or method for bringing about such action.
>
> Specifically, the intergovernmental bodies of UNCTAD and IMO would have to determine whether the issues and problems identified were such that they could only be dealt with by means of an international treaty or whether it would be feasible to consider a « non-treaty » approach in one form or another.
>
> The Secretariats of IMO and UNCTAD wished to acknowledge the support and collaboration given by the CMI and confirmed that due account would be taken of and consideration given to the outcome of the valuable work in progress in the CMI. »

The Agreement referred to in the above statement is annexed to this Report (Annex II).

res, et à l'enregistrement des navires en construction, figurent sur les agendas de l'OMI aussi bien que de la CNUCED. Les secrétariats des deux organisations ont eu des consultations entre elles en vue d'un accord sur la méthode de travail à adopter. A la dernière réunion de la Commission Internationale les observateurs des deux secrétariats ont fait en commun la déclaration suivante :

> « Les observateurs de la CNUCED et de l'OMI ont informé la Commission que les Secrétariats de l'OMI et de la CNUCED se sont récemment mis d'accord sur une méthode de travail à suivre dans les deux organisations en ce qui concerne les privilèges maritimes et les mortgages. Cet accord a été approuvé par la Commission Maritime de la CNUCED et le Conseil de l'OMI, en novembre 1984. La méthode de travail sur laquelle ils se sont mis d'accord a prévu que des études seraient entreprises par les deux Secrétariats sur des aspects spécifiques des privilèges maritimes et des mortgages.
>
> Les résultats de ces études devront être soumis au Comité juridique de l'OMI et au Groupe de Travail sur la législation maritime internationale de la CNUCED. Ces deux comités devront examiner les études faites, en même temps que les conclusions ou recommandations qui s'y trouvent, de façon à pouvoir déterminer :
>
> — si les conclusions auxquelles on a abouti pourraient être traitées par une « action internationale ».
>
> — dans l'affirmative, quelle sorte « d'action internationale » serait la plus aisément réalisable, et
>
> — quel serait le forum le plus approprié ou la méthode pour effectuer une telle action.
>
> En particulier, les institutions intergouvernementales de la CNUCED et de l'OMI devraient avoir à déterminer si les conclusions et les problèmes qui ont été spécifiés sont tels qu'ils pourraient seulement être traités par le moyen d'un traité international ou s'il serait possible d'envisager une approche autre qu'un traité sous une forme ou une autre.
>
> Les Secrétariats de l'OMI et de la CNUCED ont souhaité reconnaître le soutien et la collaboration donnés par le CMI et ont confirmé qu'il serait tenu compte comme il convient et que l'on prendrait en considération les résultats du précieux travail qui se poursuit actuellement au CMI. »

L'accord auquel il est fait référence dans la déclaration ci-dessous est annexé à ce rapport (annexe II).

III. - ANALYSIS OF THE 1967 CONVENTION AND REPORT ON THE PROPOSED AMENDMENTS

10. The text which is annexed hereto (Annex I) incorporates the changes recommended by the majority of the members of the International Sub-Committee. Here follow some comments on the changes as well as a summary of other changes which did not meet with the approval of the majority of the Sub-Committee, and general comments on the text of the 1967 Convention. In preparing this Report attention has also been paid to the Report by the UNCTAD Secretariat previously mentioned.

Article 1

11. It has been pointed out in the Report by the UNCTAD Secretariat (Doc. TD/B/C. 4/ISL/48 of 24th July 1984) that the 1967 Convention lacks a definition of mortgages and hypothecs. This remark is of course correct. But a definition is difficult, unless it is confined to the description of the fundamental characters of these securities, i.e. of those characters the existance of which is required for the recognition of the security in other countries. However, the mere reference to mortgages and hypothecs may not suffice, for in a number of maritime countries securities of the same nature have a different names and therefore their recognition by other Contracting States is only ensured by the fact that they comply with the requirements set out in sub-paragraph (c) of Article 1. Although this might be deemed sufficient, it could also be said that the recognition is limited to securities named mortgages or hypothecs, provided they comply with the aforesaid requirements.

For the avoidance of doubts a more general wording could be added after « mortgages and hypothèques », viz. « registerable charges ». However, the insertion of these words only might lead to confusion, for in case maritime liens might be registerable, they would be included in the description of Article 1 as amended. In order to avoid this, reference should be made to the voluntary character of this type of security, as opposed to the statutory nature of liens. The purpose of the security may also be a qualifying element.

Thus the original text was amended by inserting the words « similar registerable charges », which connote one of the characters of mortgages and hypothecs, followed by the indication that these charges are « effected », i.e. are created voluntarily,

III. - ANALYSE DE LA CONVENTION DE 1967 ET RAPPORT SUR LES AMENDEMENTS PROPOSES

10. Le texte qui est annexé ci-joint (Annexe I) introduit les changements recommandés par la majorité des membres de la Commission Inetrnationale. Suivent quelques commentaires sur les changements apportés ainsi qu'un résumé d'autres changements qui n'ont pas recueilli l'approbation de la majorité de la Commission , et des commentaires généraux sur le texte de la Convention de 1967. Dans la préparation de ce rapport, il a aussi été tenu compte du rapport du Secrétariat de la CNUCED déjà mentionné.

Article 1

11. Il a été signalé dans le rapport du Secrétariat de la CNUCED (Doc. TD/B/C.4/ISL/48 du 24 juillet 1984) que la Convention de 1967 manque d'une définition des mortagges et des hypothèques. Cette remarque est assurément correcte. Mais il est difficile de donner une définition, à moins qu'elle soit limitée à la description des caractères fondamentaux de ces sûretés, c'est-à-dire de ces caractères dont l'existence est exigée pour la reconnaissance de cette sûreté dans d'autres pays. Toutefois, la simple référence aux mortgages et hypothèques peut ne pas suffire, car dans un certain nombre de pays maritimes des sûretés d'une même nature ont différents noms et par conséquent leur reconnaissance par d'autres Etats contractants est uniquement assurée par le fait qu'elles remplissent les exigences indiquées dans le sous-paragraphe (c) de l'article 1. Bien que ceci puisse être considéré comme suffisant, il pourrait aussi être dit que la reconnaissance est limitée à des sûretés nommées mortgages et hypothèques, pourvu qu'elles remplissent les conditions précitées.

Pour écarter tout espèce de doute, une rédaction plus générale pourrait être ajoutée après « mortgages et hypothèques », par exemple « charges susceptibles d'être enregistrées ». Toutefois, l'insertion de ces seuls mots pourrait conduire à une confusion, car dans le cas où des privilèges maritimes pourraient être enregistrés, ils seraient compris dans la description de l'article 1 tel qu'il serait amendé. En vue d'éviter cela, il faudrait faire référence au caractère volontaire de ce type de sûreté, par opposition à la nature statutaire des privilèges. Le but de la sûreté peut également être un élément pour qualifier cette sûreté.

C'est ainsi que le texte original a été amendé par l'insertion des mots « charges similaires susceptibles d'être enregistrées », qui relève un des caractères des mortgages et des hypothè-

« to secure payment of monies », i.e. their nature is that of a security interest.

The words « similar registerable charges » have been added, throughout the convention, after the words « mortgages and hypothèques », except where registration is a feature also of mortgages and hypothecs, i.e. in Articles 2, 5 (1), 6 (1) and (2), 10 (a) and (b) and 11 (1), (2) and (3), or reference is made to deregistration as in Article 3 (1). The conjunction « or » has been used when it is not conceivable that mortgages, hypothecs and similar registerable charges are referred to the same vessel, viz. in Articles 1 (c), 2, 3 (1), 5 (1), 6 (1) and (2), 10 (a) and (b) and 11 (1), (2) and (3). The conjunction « and » has instead been used in the first sentence and in sub-paragraph (a) of Article 1 for they refer to the general duty of the States to recognize foreign mortgages, hypothecs and similar charges. The problem remains whether the conjunction « or » would be appropriate in case different types of securities are registerable in the same country.

In this Report the words « mortgages and hypothecs » will be used for brevity. The question whether in the English text of the Convention the French word « hypothèque » should be used is open to doubts, since there is a corresponding English word : « hypothec ». However, the problem exists in regard of the translation into French of the word « mortgage ». The problem is now greater, for U.N. Conventions are in six languages.

Article 2

12. The question was raised whether the words « their effect in regard to third parties » might be construed so to refer also to other claimants, and in particular to holders of maritime liens. It was, however, agreed that by these words it is only meant to refer to the validity of mortgages and hypothecs as respects third parties, irrespective of all questions of priority.

Article 3

13. The possibility of ensuring the registration of the existing mortgages or hypothecs in the new register in case of change of nationality of the ship was again considered. A provision to this effect existed in the draft Convention approved by the New York Conference of the CMI. The text was the following :

> 1. Subject to the provisions of Article 11, no Contracting State shall permit the deregistration of a vessel without

ques, suivis par l'indication que ces charges sont « réalisées », c'est-à-dire créées volontairement, « pour assurer le paiement de sommes d'argent », c'est-à-dire que leur nature est celle d'un avantage procuré par une sûreté.

Les mots « charges similaires susceptibles d'être enregistrées » ont été ajoutés, tout au long de la Convention, après les mots « mortgages et hypothèques », excepté là où l'enregistrement est une particularité aussi des mortgages et les hypothèques, c'est-à-dire dans les articles 2, 5 (1), 6 (1) et (2), 10 (a) et (b) et 11 (1), (2) et (3), ou lorsqu'il est fait référence à la radiation comme dans l'article 3 (1). La conjonction « ou » a été utilisée lorsqu'il n'est pas concevable que les mortgages, les hypothèques et les charges similaires susceptibles d'être enregistrées sont attachées au même navire, par exemple dans les articles 1 (c), 2, 3 (1), 5 (1), 6 (1) et 2, 10 (a) et b et 11 (1), (2) et (3). La conjonction « et » a été utilisée au lieu de « ou » dans la première phrase et dans le sous-paragraphe (a) de l'article 1, car ces conjonctions se refèrent au devoir général pour les Etats de reconnaître les mortgages, hypothèques et charges similaires étrangères. Le problème reste de savoir si la conjonction « ou » serait appropriée dans le cas où différents types de sûreté peuvent être enregistrés dans le même pays.

Dans ce rapport, les mots « mortgages et hypothèques » seront utilisés dans un but de concision. La question de savoir si, dans le texte anglais de la Convention le mot français « hypothèques » devrait être utilisé reste douteuse, du fait qu'il existe un mot anglais correspondant : « hypothec ». Cependant le problème existe en ce qui concerne la traduction en français du mot « mortgage ». Le problème est plus difficile maintenant du fait que les Conventions des Nations Unies sont établies en six langues.

Article 2

12. La question a été soulevée de savoir si les mots « leur effet à l'égard des tiers » pourraient être analysés de telle façon qu'ils se réfèreraient aussi à d'autres créanciers, et en particulier aux porteurs de privilèges maritimes. On est tombé d'accord, cependant, que ces mots signifient seulement qu'on se réfère à la validité des mortgages et des hypothèques à l'égard des tiers, sans avoir égard aux questions de priorité.

Article 3

13. La possibilité d'assurer l'enregistrement des mortgages ou hypothèques existant dans le nouveau registre en cas de changement de nationalité du navire a été à nouveau examinée. Une disposition existait, dans ce but, dans le projet de

the written consent of all holders of registered mortgages and « hypothèques ».

2. A vessel which is or has been registered in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State, unless :

a) a certificate has been issued by the former State that the vessel has been deregistered, or

b) a certificate has been issued by the former State that the vessel will be deregistered on the day when such new registration is effected, provided that the deregistration is effected within 30 days.

When the certificate mentioned under b) above has been issued, no registration of rights in respect of the vessel shall be allowed during the 30 days' period.

The certificates mentioned under a) and b) above shall set out in order of priority all registered mortgages and « hypothèques » on the vessel.

3. Such vessel shall be accepted for registration in another contracting State only if the registered mortgages and « hypothèques » set out in the certificates mentioned in paragraph 2 are accepted for registration by such State and retain their respective priorities.

A substantial majority of the members of the Internatioanl Sub-Committee was of the view that re-registration of existing mortgages or hypothecs would give rise to many problems, for the requirements for the validity of a mortgage or hypothec may vary from country to country.

The delegate of the British Association said that paragraph 2 should contain a provision giving the Court power to allow registration where the process of registration is held up by the failure by the previous registrar to supply the necessary certificates. This proposal did not meet with the support of the other delegates, for it was thought that decisions on registration were normally taken by governmental authorities.

Article 4

14. Two general problems must be considered in respect of the maritime liens, viz. :

(i) whether and to which extent the maritime liens listed in Article 4 (1) of the 1967 Convention adversely affect the

Convention approuvé par la Conférence de New York du CMI. Le texte était le suivant :

1. Sauf dans le cas prévu à l'article 11, aucun Etat Contractant ne permettra la radiation de l'immatriculation d'un navire, sans le consentement écrit de tous les titulaires des hypothèques ou « mortgages » inscrits.

2. Un navire qui est ou a été immatriculé dans un Etat Contractant ne sera susceptible d'être immatriculé dans un autre Etat Contractant, que :

a) si un certificat a été émis par le premier Etat, attestant que le navire a été radié, ou :

b) si un certificat a été émis par le premier Etat, attestant que le navire sera radié le jour où cette nouvelle immatriculation aura eu lieu, et pour autant que celle-ci ait été effectuée dans les 30 jours.

Lorsque le certificat visé par le paragraphe b) ci-dessus aura été émis, aucune inscription ou droits sur le navire ne sera plus autorisée au cours de cette période de 30 jours.

Les certificats visés aux paragraphes a) et b) ci-dessus indiqueront tous les hypothèques et « mortgages » inscrits sur le navire avec leur rang respectif.

3. Le navire ne pourra être immatriculé dans un autre Etat Contractant que si celui-ci accepte les hypothèques et « mortgages » inscrits mentionnés aux certificats prévus par le paragraphe 2) du présent article et leur conserve leur rang respectif.

Une importante majorité des Membres de la Commission Internationale a été d'avis que le réenregistrement des mortgages et hypothèques existant soulèverait de nombreux problèmes, car les conditions pour la validité d'un mortgage ou d'une hypothèque peuvent varier d'un pays à l'autre.

Le délégué de l'Association Britannique a déclaré que le paragraphe 2 devait contenir une disposition donnant à la cour le pouvoir de permettre l'enregistrement dans les cas où la procédure d'enregistrement est empêchée par le fait que le registre précédent n'a pas fourni les certificats nécessaires. Cette proposition n'a pas recueilli le soutien des autres délégations, parce que on a pensé que les décisions sur l'enregistrement étaient normalement prises par les autorités gouvernementales.

Article 4

14. Deux problèmes d'ordre général doivent être examinés en ce qui concerne les privilèges maritimes, c'est-à-dire :

security of the holders of mortgages, hypotecs or similar registerable charges, and thus the ability of shipowners to develop their fleet and obtain adequate financing ;

(ii) whether and to which extent maritime liens contribute to the safe and efficient operation of ships.

If in respect to any given maritime lien the answer to the first question is no and that to the second question is yes, the maritime lien should be obviously retained. In the opposite situation the lien should be abolished. There are then intermediary situations, where a lien adversely affects mortgages and hypothecs but contributes to the safe and efficient operation of the ship : in such cases a policy choice must be made.

The delegate of the Spanish Association pointed out that the prejudice which maritime liens cause to mortgages and hypothecs could be avoided by requiring all vessels to carry full third-party liability insurance. This, however, does not seem a practical solution, for the generalization of compulsory third-party liability insurance would meet with substantial opposition and in any event would leave out certain liabilities of a contractual nature, such as those for payment of wages and port, canal and other waterways dues and pilotage dues. The question of third-party liability insurance may well be left to the individual initiative of prudent lenders who normally require it as one of the terms of the mortgage.

15. (i) **Wages and social insurance contributions**

It is undoubtful that this lien adversely affects the security of mortgages and hypothecs, but it is equally undoubtful that it contributes to the safe and efficient operation of the ship. In fact the master and crew of a vessel who do not receive their salary may not be so willing to look after the efficient operation of their vessel and that might affect her safety. There are, of course, other reasons, of a social nature, which justify this lien.

The same remarks apply to the part of the social insurance contributions due by the master and crew and deducted by the owner but not paid and which, consequently, is claimed by the social insurance institution directly from the master and the crew. It has been pointed out that these contributions should already be covered by the text adopted in 1967 and that such text has been so construed in the Scandinavian countries, who have ratified and given effect to the Convention. However, if there will be a revision of the 1967 Convention, this point may be worthy of clarification.

i) savoir si, dans quelle mesure les privilèges maritimes énumérés dans l'article 4 (1) de la Convention de 1967 produit des effets contraires à la sécurité des porteurs de mortgages, hypothèques ou charges similaires susceptibles d'être enregistrées, et ainsi à la capacité des armateurs de développer leur flotte et d'obtenir un financement adéquat ;

ii) savoir si, et dans quelle mesure, les privilèges maritimes contribuent à l'exploitation sûre et efficace des navires.

Si, en ce qui concerne tout privilège maritime donné, la réponse à la première question est négative, et si pour la seconde question elle est affirmative, le privilège maritime devrait être évidemment retenu. Dans la situation contraire, le privilège devrait être supprimé. Il y a alors des situations intermédiaires, où un privilège est défavorable aux mortgages et hypothèques mais contribue à l'exploitation sûre et efficace du navire : dans de tels cas il faut faire un choix politique.

Le délégué de l'Association espagnole a signalé que le préjudice que les privilèges maritimes causent aux mortgages et aux hypothèques pourrait être évité en exigeant que tous les navires portent un contrat d'assurance couvrant pleinement leur responsabilité à l'égard des tiers. Ceci, toutefois, ne paraît pas une solution pratique, car la généralisation de l'obligation d'assurer la responsabilité à l'égard des tiers rencontrerait une sérieuse opposition et en tous cas laisserait hors de son domaine certaines responsabilités d'une nature contractuelle, telles que celles pour le paiement des gages et les droits de port, de canal, et d'autres voies navigables, ainsi que les droits de pilotage. La question de l'assurance de la responsabilité à l'égard des tiers peut bien être laissée à l'initiative individuelle de prêteurs prudents qui normalement la réclament comme l'un des termes du contrat de mortgage.

15. (i) **Gages et contributions d'assurance sociale**

Il ne fait pas de doute que ce privilège est contraire à la sûreté des mortgages et des hypothèques, mais il est certain, également, qu'il contribue à la saine et efficace exploitation du navire. En fait le capitaine et l'équipage d'un navire qui ne reçoivent pas leur salaire peuvent ne pas vouloir s'occuper de l'exploitation efficace de leur navire et cela peut affecter leur sûreté. Il y a, évidemment, d'autres raisons, de nature sociale, qui justifient ce privilège.

Les mêmes remarques s'appliquent à la part des contributions d'assurance sociale due par le capitaine et l'équipage et déduite par le propriétaire du navire, mais non payée et qui, par conséquent, est réclamée par l'institution d'assurance sociale directement au capitaine et à l'équipage. Il a été

On the contrary there is no similar justification for an extention of the lien to the part (which normally is the major one) due by the owner to the social insurance institution, also because generally the insurance cover remains in force even if contributions are not paid by the owner.

In the revised text of paragraph 1 (i) the social contributions due by the master have been inserted in pointed brackets for further consideration by the Conference. Similarly the lien for social contributions due by the owner to the social insurance institutions has been added at the end of the list, also in pointed brackets, for further consideration by the Conference.

The amended text of paragraph 1 (i) of Article 1, could therefore be the following :

> Wages and other sums *including social insurance contributions <monies>,* due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on board the vessel.

16. (ii) **Port, canal and other waterways dues and pilotage dues**

Also this lien affects the security of the holder of a mortgage or hypothec. Contrary to the lien for wages, it does not seem to substantially contribute to the safe and efficient operation of the ship. At least no more than it would a lien securing any type of service required for the operation of a ship. It was felt, however, that since the sums involved should not be great, it may be advisable to leave this lien undisturbed, for its deletion might adversely affect ratification of the convention, but that there was no justification for its high ranking and thus it was moved to the bottom of the list.

17. (iii) **Claims in respect of loss of life or personal injury**

This lien should not affect the security of the holder of a mortgage or hypothec, if the instrument whereby the security is effected provides, as is usual, that the owner must insure his vessel on the basis of the ordinary terms of a hull and machinery policy and also covers his liability against third parties providing, in both instances, that the cover shall remain valid in case of any breach by the owner of the terms of the policy including failure to pay premiums, until the lapse of a reasonable period after notice of the breach has been given to the holder of the registered charge.

Therefore, even if this lien does not contribute to the safe and efficient operation of the ship, it should be preserved and its ranking should be upgraded, due to the low grading of the lien for port, canal and other waterways dues and pilotage dues.

signalé que ces contributions devraient être déjà couvertes par le texte adopté en 1967 et qu'un texte analogue a été analysé dans les pays scandinaves, qui ont ratifié la Convention et lui ont donné son plein effet. Toutefois, s'il doit y avoir une révision de la Convention de 1967, ce point mériterait d'être clarifié.

Au contraire, il n'y a pas de justification comparable pour une extension du privilège à la partie (qui normalement est la plus importante) due par le propriétaire du navire à l'institution d'assurance sociale, cela parce que généralement la couverture d'assurance reste valable même si les contributions ne sont pas payées par le propriétaire du navire.

Dans le texte révisé du paragraphe 1 (i) les contributions sociales dues par le capitaine ont été introduites en parenthèses pointillées pour examen ultérieur par la Conférence. De même le privilège pour des contributions sociales dues par le propriétaire de navire aux institutions sociales d'assurance a été ajouté à la fin de la liste, également en parenthèses pointillées, pour examen ultérieur par la Conférence.

Le texte amendé du paragraphe 1 (i) de l'article 1, pourrait être, par conséquent, le suivant :

> Les gages et autres sommes *y compris les sommes d'argent représentant des contributions d'assurance sociale*, dues au capitaine, aux officiers et autres membres de l'effectif du navire à raison de leur emploi à bord du navire.

16. (ii) **Droits port, de canal et d'autres voies navigables et droits de pilotage**

Ce privilège affecte lui aussi la sûreté du porteur d'un mortgage ou d'une hypothèque. Contrairement au privilège pour gages, il ne paraît pas contribuer de façon substantielle à l'exploitation sûre et efficace du navire. Du moins pas plus que ne le ferait un privilège garantissant n'importe quel type de service requis par l'exploitation du navire. On a considéré, toutefois, que dès lors que les sommes en jeu ne seraient pas élevées, il pouvait être sage de laisser ce privilège intact, car sa suppression pourrait avoir un effet défavorable sur la ratification de la Convention, mais qu'il n'y avait pas de justification suffisante pour lui attribuer un rang préférentiel et, par conséquent, il a été déplacé et mis au bas de la liste.

17. (iii) **Créances du fait de perte de vie humaine ou lésion corporelle**

Ce privilège ne devrait pas affecter la sûreté du porteur d'un mortgage ou d'une hypothèque, si l'instrument par lequel la sûreté est réalisée prévoit, comme c'est le cas habituellement, que le propriétaire de navire doit assurer son navire sur la base

18. (iv) **Claims in respect of loss of or damage to property** In the 1967 Convention this lien had already been reduced to tort claims, on the grounds that claimants who are in a contractual relationship with the owner can protect themselves by selecting an owner who is financially responsible, whilst tort claimants may not do this.

However the wording adopted in 1967 may not ensure the total exclusion of claims arising out, or in connection with, a contract of carriage. In fact a claim against the actual carrier, with whom the shipper or receiver has no contractual relationship, would be brought in tort and would come under the description « claims ... based on tort and not capable of being based on contract ». It was therefore deemed advisable to exclude claims in respect of vessel's cargo and passenger's baggage altogether.

Notwithstanding that claims in respect of loss of or damage to property are all covered by insurance, and therefore do not adversely affect the security of the holder of a mortgage or hypothec (provided adequate provisions are inserted in the security instrument), the majority of the delegates deemed it convenient to reduce the extent of the lien to physical loss or damage, with the exclusion of economic loss. In this connection it was pointed out by the delegate of the British Association that the word « physical » was not sufficiently clear, for it might apply also to pollution damage, and it was suggested to replace it with « destruction » and this word has been inserted in pointed brackets after « physical loss », when it had appeared that a large majority was against the extension of the lien to oil pollution damage. Some delegates went even further, and suggested to limit the lien to loss or damage caused by collision.

Here follow the revised texts, as approved by the majority of the delegates and, in pointed brackets, the more restrictive text suggested by some delegates :

> (iii) Claims based on tort and not capable of being based on contract, in respect of physical loss <destruction> or damage to property, other than the vessel's cargo including containers and passengers' luggage, occurring, whether on land or in water, in direct connection with the operation of the vessel ;

des termes ordinaires d'une police corps et machine et qu'il couvre en outre sa responsabilité contre les tiers en prévoyant dans les deux exemples, que la couverture restera valable dans le cas de toute infraction par le propriétaire de navires des termes de la police y compris le non paiement des primes, jusqu'au moment où une période raisonnable de temps se sera écoulée après l'avis signalant que l'infraction aura été donnée par le porteur d'une charge enregistrée.

Par conséquent, même si ce privilège ne contribue pas à l'exploitation saine et efficace du navire, il devrait être maintenu et son rang devrait être placé à un niveau supérieur, étant donné le niveau peu élevé du privilège pour les droits de port, de canal et autres voies navigables ainsi que pour les droits de pilotage.

18. (iv) **Créances relatives aux pertes ou aux dommages aux biens**

Dans la Convention de 1967 ce privilège avait déjà été réduit aux créances délictuelles, pour la raison que les créanciers qui sont dans une relation contractuelle avec le propriétaire du navire peuvent se protéger en choisissant un propriétaire de navire qui est financièrement responsable, tandis que les créanciers dont les droits sont d'origine délictuelle, ne peuvent pas le faire.

Cependant la rédaction adoptée en 1967 peut ne pas assurer l'exclusion complète des créances se présentant à la suite d'un contrat de transport ou lié à un tel contrat. En fait, une créance contre le véritable transporteur, avec qui le chargeur ou le destinataire n'a pas de relation contractuelle, pourrait être introduite sur une base délictuelle et pourrait entrer dans la catégorie « créances... fondées sur un délit et ne pouvant pas être fondées sur un contrat ». Il a paru par conséquent convenable d'exclure les créances relatives à la cargaison du navire et également celles relatives aux bagages des passagers.

Bien que des créances relatives à des pertes ou dommages aux biens soient toutes couvertes par l'assurance, et par conséquent n'ont pas d'influence défavorable sur la sûreté du porteur de mortgage ou d'hypothèque (pourvu que des dispositions adéquates soient insérées dans l'instrument constituant la sûreté), la majorité des délégués considèrent qu'il est convenable de réduire le domaine du privilège aux pertes matérielles et aux dommages en excluant la perte économique. Dans ce domaine il a été signalé par le délégué de l'Association britannique que le mot « matériel » n'était pas suffisamment clair, car il pourrait aussi s'appliquer à un dommage

ALTERNATIVE VERSION

<(iii) Claims against the owner of a vessel in respect of physical loss <destruction> or damage to another vessel and her cargo caused by collision.>

If this alternative wording were adopted, the reference to the person against whom the claim is made should probably be inserted again in each of the sub-paragraphs, as in the 1967 Convention.

Also this lien is up-graded due to the down-grading of the liens for port, canal and other waterways dues and pilotage dues.

19. (v) **Claims for salvage, wreck removal and general average**

All these claims should not adversely affect the security of the holder of a registered charge, if adequate provisions have been inserted in the instrument whereby the security is executed (see remarks under (iii) above).

The lien for salvage and general average, besides such services being useful also for the holder of a mortgage or hypothec, contributes to the safety of the ships, for it encourages salvors to render salvage services to ships in danger and it also encourages general average sacrifice or expenditure. Although this is not the case in respect of the lien for the costs of wreck removal, there seem to be two good reasons for granting this lien, viz. that it inures also to the benefit of the holder of a mortgage of hypothec and that if it were not provided, a right of retention would anyhow be granted in many countries and such right would be exercisable to the detriment of the holders of mortgages or hypothecs as well as of the holders of maritime liens.

Also this lien has been upgraded, the lien for port, canal and other waterways dues and pilot dues coming at the end of the list.

20. (vi) **Claims for social insurance contributions due to persons other than master and crew**

The addition of this lien has been suggested on the ground that a number of maritime countries would not otherwise ratify the counvention. Although it is appreciated that unification of maritime law frequently requires compromise solutions, still these solutions must be in line with the fundamental concepts

de pollution, et il a été proposé de le remplacer par le mot « destruction » et ce mot a été inséré en parenthèse pointillée après « perte matérielle », lorsqu'il est apparu qu'une importante majorité était contre l'extension du privilège au dommage de pollution par les hydrocarbures. Quelques délégués sont même allés plus loin et ont proposé de limiter le privilège à toute perte ou dommage causé par un abordage.

Ci-dessus se trouvent les textes révisés, tels qu'ils ont été approuvés par la majorité des délégués et, en parenthèse pointillée, le texte plus restrictif suggéré par quelques délégués :

> (iii) Les créances basées sur un droit délictuel et qui ne peuvent pas être basées sur un contrat, en ce qui concerne les pertes matérielles (destruction) ou les dommages aux biens, autres que la cargaison du navire, y compris les containers et les bagages des passagers, se produisant soit à terre soit en mer, en relation directe avec l'exploitation du navire;

VERSION ALTERNATIVE

> ((iii) Les créances contre le propriétaire d'un navire en ce qui concerne les pertes matérielles (destruction) ou les dommages à un autre navire et sa cargaison causés par un abordage.)

Si cette rédaction alternative était adoptée, la référence à la personne contre laquelle la créance est présentée serait sans doute insérée à nouveau dans chacun des sous-paragraphes, comme dans la Convention de 1967.

Ce privilège, lui aussi, se trouve élevé du fait que sont abaissés les privilèges pour les droits de port, de canal et d'autres voies de navigation ainsi que les droits de pilotage.

19. (v) **Créances pour sauvetage, enlèvement de l'épave et avaries communes**

Toutes ces créances ne devraient pas porter préjudice à la sûreté du porteur d'un droit enregistré, si des dispositions adéquates avaient été insérées dans l'instrument par lequel la sûreté est exécutée (voir les remarques sous (iii) ci-dessus).

Le privilège pour sauvetage et avarie commune, outre des services qui sont utiles également au porteur d'un mortgage ou d'une hypothèque, contribue à la sécurité des navires, car il encourage les sauveteurs à rendre des services de sauvetage à des navires en danger et il encourage également le sacrifice d'avarie commune ou d'autres dépenses. Bien que ceci ne soit pas le cas en ce qui concerne le privilège pour

which have been accepted as guidelines of a given subject. The questions are therefore whether the maritime lien under consideration adversely affects the security of mortgages and, if so, is required to ensure the safety of the ship and its efficient operation. The answer to the first question is, it would appear, affirmative; whilst that to the second question seens to be negative.

If this were correct, the lien would not have any justification.

Article 5

21. No amendment is suggested to this Article, save the addition of the words " or similar charges ".

Paragraph 1 of this Article constitues the heart of the Convention for it regulates the priority between mortgages or hypothecs and other claims. The approach adopted in the 1967 Convention, which does not differ from that adopted in the 1926 Convention, is to establish the priority of mortgages and hypothecs over all other claims, except those mentioned in the Convention itself. In such a manner the Contracting States are free to create other liens (or rights of retention) provided they do not take priority over mortgages and hypothecs. The provision of Article 5 paragraph 1 must be read in conjunction with that of Article 6 paragraph 1.

The other three paragraphs of Article 5 regulate the priority of maritime liens inter se. Once the order in which maritime liens are listed in Article 4 paragraph 1 is changed as suggested by the International Sub-Committee, no change appears to be required in these paragraphs.

Article 6

22. Paragraph 1 of this Article sets out the general principle discussed above, viz. that Contracting States are free to create other liens and rights or retention, provided they do not prejudice the enforcement and the priority of the maritime liens listed in Article 4 paragraph 1 and of registered mortgages and hypothecs which comply with the requirements of Article 1.

Paragraph 2 sets out the exception to this rule, in that it permits Contracting States to create possessory liens or rights of retention as security of the claims of shipbuilders or ship-prepairers and, if they so decide, to grant to such liens priority over mortgages and hypothecs or to permit the

les frais de relèvement de l'épave, il semble qu'il y ait deux bonnes raisons pour accorder ce privilège, c'est-à-dire qu'il accoutume aussi au bénéfice du porteur d'un mortgage ou d'une hypothèque et que, s'il n'était pas accordé, un droit de rétention serait de toute façon accordé dans beaucoup de pays et un tel droit pourrait être exercé au détriment des porteurs de mortgages ou d'hypothèques aussi bien que des porteurs de privilèges maritimes.

Ce privilège, lui aussi, a été élevé, le privilège pour les droits de port, de canal et autres voies navigables ainsi que les droits de pilotage venant à la fin de la liste.

20. (vi) **Les créances pour les contributions d'assurance sociale dues à des personnes autres que le capitaine et l'équipage**

L'adjonction de ce privilège a été proposé pour la raison que, s'il en était autrement, un certain nombre de pays maritimes ne ratifieraient pas la Convention. Bien que on considère que l'unification du droit maritime exige souvent des solutions de compromis, cependant ces solutions doivent être en harmonie avec les concepts fondamentaux qui ont été acceptés comme lignes de conduite sur un sujet donné. Les questions sont donc de savoir si le privilège maritime considéré s'oppose à la sûreté des mortgages et, dans ce cas, doit assurer la sécurité du navire et son exploitation efficace. La réponse à la première question est, semble-t-il, affirmative, tandis que la réponse à la seconde question paraît être négative.

Si ceci est correct, le privilège n'aurait aucune justification.

Article 5

21. Aucun amendement à cet article n'est proposé, sauf l'adjonction des mots « ou charges similaires ».

Le paragraphe 1 de cet article constitue le cœur de la Convention car il règle la priorité entre les mortgages et les hypothèques, d'une part, et les autres créances, d'autre part. L'approche adoptée dans la Convention de 1967, qui ne diffère pas de celle adoptée dans la Convention de 1926, consiste à établir la priorité des mortgages et des hypothèques sur toutes les autres créances, excepté celles mentionnées dans la Convention même. De cette façon, les Etats contractants sont libres de créer d'autres privilèges (ou droits de rétention) pourvu qu'ils ne prennent pas une priorité sur les mortgages et les hypothèques. La disposition de l'article 5 paragraphe 1 doit être lue en relation avec celle de l'article 6 paragraphe 1.

Les trois autres paragraphes de l'article 5 règlent la priorité des privilèges maritimes entre eux. Dès lors que l'ordre dans lequel les privilèges maritimes sont énumérées dans l'article 4

exercise of such rights of retention to the detriment of holders of mortgages and hypothecs.

The question whether this exception is justified has been again discussed by the International Sub-Committee and divergent views were expressed. In particular it was pointed out that normally the shipbuilder is the owner of the ship under construction and therefore it is not logical to contemplate the creation of a lien on, or a right of retention of, the ship which he owns. However, since the Convention does not create such lien or right of retention, but only permits Contracting States to do so, the problem is left to national laws and there may be some which provide — or permit — the passing of title in the ship under construction to the customer before delivery.

This provision, as that of Article 4 paragraph 1, must be examined in the light of the two criteria indicated previously, viz. whether and to which extent the possessory liens and rights of retention under discussion affect the security of holders of mortgages and hypothecs and whether they contribute to the safe and efficient operation of the ship.

23. The lien of the shipbuilder seems to be of little significance in both respects. If the ship under construction is owned by the shipbuilder, he himself must grant the security and therefore it is difficult to conceive that he may then exercise a lien or a right of retention on the ship against his own creditor. If title in the ship under construction has passed to the customer who then seeks financing on the basis of a security on the ship, it is equally difficult to conceive that the lender agrees to do this without obtaining the consent of the builder or making sure that the loan is utilized to pay the builder, thereby satisfying, in whole or in part, his credit for the price of the ship.

24. The lien of the shiprepairer requires greater consideration. In fact, normally the value of the vessel is increased by the repairs and therefore when such increase is equal to the cost of repairs the security of the holder of the mortgage or hypothec is not practically affected. On the other hand repairs normally contribute to the safe operation of the ship. There seem therefore to be sufficient reasons to justify the priority of this lien over, or the exercise of this right of retention against, mortgages or hypothecs.

It has been correctly pointed out that the language used in paragraph 2 of this Article is not correct where it states that

paragraphe 1 est changé comme cela est proposé par la Commission Internationale, aucun changement ne paraît être nécessaire dans ces paragraphes.

Article 6

22. Le paragraphe 1 de cet article pose le principe général discuté ci-dessus, c'est-à-dire que les Etats contractants sont libres de créer d'autres privilèges et droits de rétention, pourvu qu'ils ne nuisent pas à la mise en œuvre et à la priorité des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 paragraphe 1 et des mortgages et hypothèques enregistrés qui remplissent les conditions fixées à l'article 1.

Le paragraphe 2 formule l'exception à cette règle, dans la mesure où il permet aux Etats contractants de créer des privilèges avec un droit de possession ou de droits de rétention comme sûreté des créances des constructeurs de navires ou des réparateurs de navires et, si ils en décident ainsi, d'accorder à de tels privilèges priorité sur les mortgages et les hypothèques ou de permettre l'exercice de tels droits de rétention au détriment des porteurs de mortgages ou d'hypothèques.

La question de savoir si cette exception est justifiée a été discutée de nouveau par la Commission Internationale et des points de vue divergents se sont exprimés. En particulier il a été signalé que normalement le constructeur de navires est le propriétaire de ce navire pendant la construction et, par conséquent, il n'est pas logique d'envisager la création d'un privilège sur le navire qu'il possède, ou d'un droit de rétention de ce navire. Cependant, dès lors que la Convention ne crée pas un tel privilège ou droit de rétention, permet seulement aux Etats contractants de le faire, le problème est laissé aux lois nationales et il peut s'en trouver qui prévoit, ou permette, la transmission du titre sur le navire en construction à l'acheteur avant la livraison.

Cette disposition, comme celle de l'article 4 paragraphe 1, doit être examinée à la lumière des deux criteria précédemment indiqués, c'est-à-dire savoir si, et dans quelle mesure les privilèges avec possession et les droits de rétention en discussion mettent en question la sûreté des porteurs de mortgages et d'hypothèques et savoir si ils contribuent à l'exploitation sure et efficace du navire.

23. Le privilège du constructeur de navire semble être de peu d'importance dans les deux cas. Si le navire en construction est la propriété du constructeur de navire, celui-ci doit lui-même accorder la sûreté et par conséquent il est difficile d'imaginer qu'il peut alors exercer un privilège ou un droit

the right of retention of the ship repairer and of the shipbuilder may be "preferred" to registered mortgages and hypothecs. It is therefore suggested that the wording be changed by adding, after the aforesaid words, which should relate only to possessory liens, the words "or may be exercised against" in respect of rights of retention.

Article 7

25. No substantial change has been suggested to the provisions of this Article, wherein two of the three characteristic features of maritime liens are set out. The remark has been made in the Report of the UNCTAD Secretariat that a definition of maritime liens would be useful. Careful consideration has been given to this suggestion, as to a number of other suggestions made in the aforesaid Report, but at the end the conclusion was reached that such a definition, albeit not in the form used in the most recent Conventions, may already be found in the 1967 Convention. In fact :

(i) the fact that maritime liens arise by operation of law is impliedly confirmed by the provision of Article 4, paragraph 1, which sets out the claims secured by a maritime lien;

(ii) the priority status of maritime liens is set out in Article 5;

(iii) the fact that maritime liens arise irrespective of whether the ship is owned by the debtor is affirmed by Article 2 paragraph 1;

(iv) the right of the holder of a maritime lien to enforce his claim also against the bona fide purchaser of the ship is affirmed in Article 7 paragraph 2.

In view of the possibility for Contracting States to add other liens, whether maritime or not, to those listed in the Convention, provided they rank after mortgages or hypothecs, a precise definition may be an obstacle to the exercise of this right by Contracting States, since such definition would apply also to the domestic liens or, in order to avoid that, a second definition should be provided in the national law.

The present solution seems therefore to be more flexible, without leaving any uncertainty in respect of the characteristics of the maritime liens listed in the Convention.

de rétention sur le navire contre son propre créancier. Si le titre sur le navire en construction a été transmis à l'acheteur qui ensuite recherche un financement sur la base de la sûreté sur le navire, il est également difficile de concevoir que le prêteur est d'accord pour le faire sans obtenir le consentement du constructeur ou s'être assuré que le prêt est utilisé pour payer le constructeur, faisant droit ainsi, en tout ou en partie, au crédit obtenu pour le prix du navire.

24. Le privilège du réparateur de navires exige un examen plus approfondi. En fait, normalement la valeur du navire est augmentée par les réparations et, par conséquent, quand une telle augmentation est égale au coût des réparations la sûreté du porteur du mortgage ou de l'hypothèque n'est pas, pratiquement, affectée. D'un autre côté, les réparations contribuent normalement à la saine exploitation du navire. Il semble donc qu'il y a suffisamment de raisons pour justifier la priorité de ce privilège sur les mortgages ou hypothèques ou l'exercice de ce droit de rétention à l'encontre de ceux-ci.

Il a été signalé à juste titre que les termes utilisés dans le paragraphe 2 de cet article ne sont pas corrects lorsqu'ils établissent que le droit de rétention du réparateur de navire et du constructeur peuvent être « préférés » aux mortgages et hypothèques enregistrés. Il est donc proposé que la rédaction soit modifiée, et qu'il soit ajouté, après les mots précités, qui devraient se référer seulement aux privilèges avec possession, les mots « ou peut être exercé contre » en vertu de droits de rétention.

Article 7

25. Aucun changement substantiel n'a été proposé aux dispositions de cet article, dans lequel deux des troits traits caractéristiques des privilèges maritimes sont établis. La remarque a été faite, dans le rapport du Secrétariat de la CNUCED qu'une définition des privilèges maritimes serait utile. Cette remarque a été soigneusement étudiée, ainsi qu'à un certain nombre d'autres suggestions faites dans le rapport précité, mais à la fin on aboutit à la conclusion que une telle définition, bien qu'elle ne soit pas dans la forme utilisée dans les plus récentes conventions, pouvait être déjà trouvée dans la Convention de 1967. En fait :

(i) le fait que des privilèges maritimes naissent par l'action de la loi est implicitement confirmé par la disposition de l'article 4, paragraphe 1, qui énumère les créances garanties par un privilège maritime ;

(ii) les règles sur la priorité des privilèges maritimes sont établies dans l'article 5 ;

26. The delegate of the British Association pointed out that further consideration should be given to the deletion of the words "or other" before "charterer" in paragraph 1. He explained that by limiting the creation of a maritime lien to the case where the claim arises against the charterer by demise, the Convention would be brought in line with the new text of the Arrest Convention.

The International Sub-Committee, however, thought that the text should not be changed, and the view of the majority seems to be correct, for whilst it is reasonable to exclude the right of arrest of a vessel when the claim is against a charterer other than the bareboat charterer, and perhaps by granting such right in this latter case an exception is already made to the rule that only the property of the debtor may be attached, the position is totally different in respect of maritime liens. The liens are, in fact, charges on the vessel which arise by operation of law irrespective of whether or not the ship is owned by the person liable. In any event, if the maritime liens are only those listed in Article 4 paragraph 1, maritime liens securing claims against charterers other than the charterer by demise are, in normal circumstances, only those for port, canal and other waterway dues and pilotages dues.

In the French text the words "locataire coque nue" should be replaced by "affréteur coque nue" which are used in French law.

Article 8

27. The period of extinction of maritime liens was discussed at some length by the Sub-Committee. The suggestion was made by a few delegates that the period should be extended from one to two years, but in the end is was decided unanimously that a period of extinction longer than one year would adversely affect the holders of mortgages and hypothecs, for the maritime liens which might arise in a two year period without the knowledge of the holder of a mortgage or hypothec might be too many.

The manner whereby the extinction of maritime liens can be prevented was even more thoroughly discussed.

It was, in fact, suggested by some delegates that the commencement of judicial or arbitration proceedings should suffice and in support of this proposal it was pointed out that it may

(iii) le fait que les privilèges maritimes prennent naissance sans qu'il soit tenu compte du fait que le navire est la propriété du débiteur est affirmé par l'article 9 paragraphe 1 ;

(iv) le droit du porteur d'un privilège maritime d'exercer sa créance aussi contre l'acheteur de bonne foi du navire est affirmé dans l'article 7 paragraphe 2.

En vue de la possibilité pour les Etats contractants d'ajouter d'autres privilèges, qu'ils soient ou non maritimes, à ceux énumérés dans la Convention, pourvu que leur rang soit après les mortgages et les hypothèques, une définition précise pourrait être un obstacle à l'exercice de ce droit par les Etats contractants, dès lors qu'une telle définition s'appliquerait aussi aux privilèges nationaux ou, en vue d'éviter cela, une seconde définition devrait être prévue dans la loi nationale.

La solution présente paraît donc être plus flexible, sans laisser aucune incertitude en ce qui concerne les caractéristiques des privilèges maritimes énumérés dans la Convention.

26. Le délégué de l'Association britannique a signalé qu'un examen ultérieur devrait être effectué de la question de savoir s'il fallait supprimer les mots « ou autre » avant « affréteur » dans le paragraphe 1. Il a expliqué qu'en limitant la création d'un privilège maritime au cas où la créance prend naissance contre l'affréteur à temps, la Convention serait harmonisée avec le texte de la Convention sur la saisie.

La Commission internationale, cependant, a pensé que le texte ne devait pas être changé, et le point de vue de la majorité semble être correct, car tandis qu'il est raisonnable d'exclure le droit de saisir un navire quand la créance est contre un affréteur autre que l'affréteur coque nue, et que peut-être en accordant un tel droit dans ce dernier cas une exception est déjà faite à la règle que seule la propriété du débiteur peut être saisie, la situation est tout à fait différente en ce qui concerne les privilèges maritimes. Les privilèges sont, en fait, des charges sur le navire qui naissent du fait de la loi sans considération du point de savoir si le navire est la propriété de la personne responsable ou non.

En tous cas, si les privilèges maritimes sont seulement ceux énumérés dans l'article 4 paragraphe 1, les privilèges maritimes garantissant des créances contre les affréteurs autres que l'affréteur à temps sont, dans des circonstances normales, seulement ceux pour les droits de port, de canal et d'autres voies navigables, ainsi que les droits de pilotage.

Dans le texte français, les mots « locataire coque nue » devraient être remplacés par ceux « d'affréteurs coque nue » qui sont utilisés dans la loi française.

sometimes be difficult or expensive to arrest a vessel, particularly when security is required by the court as a condition precedent to the arrest, and that might prevent small claimants, such as crew members, from protecting their rights.

If, however, commencement of judicial proceedings could prevent the running of the one year extinction period, the holders of mortgages and hypothecs would have no knowledge of this and consequently maritime liens unknown to them might add up year eroding the security of the mortgage or of the hypothec. One of the usual covenants of a mortgage or hypothec is, in fact, the obligation of the debtor to satisfy any claim secured by a maritime lien and the right of the holder of the security to enforce it if this obligation is breached. But the default of the debtor may not come to the knowledge of the mortgagee for a very long time if judicial proceedings would suffice to prevent the extinction of maritime liens.

For these reasons it was finally agreed to leave the provision of Article 8 paragraph 2 unaltered, save the addition of the words « or seized », in order to avoid that, owing to the definition of « arrest » as a security measure in the 1952 Arrest Convention, the attachment of a vessel with a view to realizing its forced sale might be deemed to be irrelevant for the purpose of avoiding the extinction of maritime liens.

28. The provision whereby the arrest (or seizure) should lead to the forced sale was also discussed. It was agreed that such a provision was necessary, for if the arrest is lifted the holders of mortgages or hypothecs may not become aware of it whilst the maritime lien might, if the requirement that the arrest (or seizure) should lead to the forced sale of the vessel did not exist, continue indefinitely. The fact that the arrest which does not lead to a forced sale does not prevent the extinction of the maritime lien is not prejudicial to the holder of such lien, for he will release the vessel from arrest only against satisfactory security, such as a bank guarantee or a letter of undertaking of a P. & I. Club. In such a case the claimant does not need a maritime lien anymore, since he can obtain settlement from the guarantor.

The arrest of the vessel by one claimant, provided it leads to the forced sale of the vessel, benefits all other claimants, and thus prevents the extinction of all other maritime liens existing on the vessel at the time the arrest is effected. It is thought that the wording of Article 8 paragraph 1 makes this point sufficiently clear.

Article 8

27. Le délai de prescription des privilèges maritimes a été longuement discuté par la Commission. Il a été proposé par un petit nombre de délégués de prolonger le délai de un an à deux ans, mais, pour finir, il a été unanimement décidé qu'un délai de prescription dépassant un an serait contraire aux intérêts des porteurs de mortgages et d'hypothèques, car les privilèges maritimes qui pourraient naître dans une période de deux ans sans être connus des porteurs de mortgages et d'hypothèques pourraient être trop nombreux.

La façon dont l'extinction des privilèges maritimes peut être empêchée fut encore plus complètement discutée.

En fait, il a été proposé par quelques délégués que le début des procédures judiciaires ou des procédures d'arbitrage suffirait et, à l'appui de cette proposition il fut signalé qu'il pourrait parfois être difficile ou coûteux de saisir le navire, en particulier lorsqu'une sûreté est exigée par le tribunal comme une condition préalable de la saisie, et que cela pourrait empêcher de petits créanciers, tels que les membres de l'équipage, de défendre leurs droits.

Si toutefois, le commencement des procédures judiciaires pouvait empêcher le délai de prescription d'un an de courir, les porteurs de mortgages et hypothèques devraient avoir connaissance de cela et, en conséquence, les privilèges maritimes inconnus d'eux pourraient s'ajouter année après année entamant la sûreté des mortgages ou des hypothèques. Une des clauses habituelles d'un mortgage ou d'une hypothèque est, en fait, l'obligation du débiteur de satisfaire toute clause garantie par un privilège maritime et le droit du porteur de la sûreté de la mettre en œuvre si cette obligation n'est pas remplie. Mais le manquement du débiteur peut ne pas venir à la connaissance du porteur de mortgage pendant un temps très long si des procédures judiciaires suffisent à empêcher la prescription des privilèges maritimes.

Pour toutes ces raisons on a été finalement d'accord de laisser la disposition de l'article 8 paragraphe 2 inchangée, excepté l'addition des mots « ou saisi », dans le but d'éviter que, à cause de la définition de la « saisie » comme une mesure de sûreté dans la convention sur la saisie de 1952, la saisie d'un navire dans le but de réaliser sa vente forcée pourrait être considérée comme hors de propos en ce qui concerne le désir d'éviter la prescription des privilèges.

28. La disposition par laquelle la saisie (ou la saisie-exécution) conduirait à la vente forcée a également été discutée. On a été d'accord qu'une telle disposition était nécessaire, car si la saisie est levée les porteurs de mortgages ou d'hypo-

The delegate of the Yugoslavian Association suggested that a provision on the registration on the ships' register of judicial proceedings might replace the reference to the arrest of the vessel, as a means to prevent the extinction of maritime liens. He pointed out that this would have the advantage of avoiding the immobilization of the ship during the period of the judicial proceedings for the delivery of a judgment on the merits of the case, and that the arrest leading to the forced sale could then be effected when the aforesaid judgment is obtained.

29. An amendment is on the contrary suggested in in Article 8 paragraph 2, for the words « legally prevented » did not seem sufficiently clear. It was pointed out that in some countries a claimant may not arrest a vessel which is already under arrest, and that the words « legally prevented » may not cover such a situation ; if so, the claimant would be prejudiced, for the arrest may continue until after the lapse of one year from the date when his claim arose and thus he would be unable to prevent the extinction of his lien, when such arrest does not lead to the forced sale.

The International Sub-Committee agreed that the words « the arrest or seizure of the vessel is not permitted by law » may overcome any doubt and make clear that the time does not run if the claimant may not arrest the vessel, when it is already under arrest.

Article 9

30. No change is deemed to be necessary.

Article 10

31. The requirement of an advance notice of the time and place of the forced sale must be considered in conjunction with the provisions of Article 11 on the effects of the forced sale as regards the charges on the vessel and on the duty of the registrar to either register the vessel in the name of the buyer or delete it from the register as the case may be.

The Sub-Committee was of the view that this Article did not call for any change.

thèques peuvent ne pas être au courant de ce fait, tandis que le privilège maritime pourrait, si l'exigence que la saisie (ou saisie exécution) devrait conduire à la vente forcée du navire n'existait pas, continuer indéfiniment. Le fait que la saisie qui ne conduit pas à une vente forcée n'empêche pas l'extinction du privilège maritime ne porte pas préjudice au porteur d'un tel privilège, car il libèrera le navire de la saisie seulement contre une sûreté satisfaisante, telle qu'une garantie bancaire ou une lettre de garantie d'un P. & I. Club.

Dans un tel cas, le créancier n'a plus besoin d'un privilège maritime, dès lors qu'il peut obtenir un règlement de la part du garant.

La saisie d'un navire par un créancier, pourvu qu'elle aboutisse à la vente forcée du navire, bénéficie à tous les autres créanciers, et ainsi empêche l'extinction de tous les autres privilèges maritimes existant sur le navire au moment où la saisie est effectuée. On considère que la rédaction de l'article 8 paragraphe 1 rend ce point suffisamment clair.

Le délégué de l'Association yougoslave a suggéré qu'une disposition relative à l'enregistrement, porté sur le registre du navire, des procédures judiciaires pourrait remplacer la référence à la saisie du navire, comme un moyen d'empêcher l'extinction des privilèges maritimes. Il a montré que ceci aurait l'avantage d'éviter l'immobilisation du navire pendant la période des procédures judiciaires en vue du prononcé d'un jugement sur les mérites de l'affaire, et que la saisie conduisant à la vente forcée pourrait alors être effectuée lorsque le jugement auquel il est fait allusion serait obtenu.

29. Un amendement est au contraire proposé à l'article 8 paragraphe 2, car les mots « légalement empêché » ne paraissent pas suffisamment clairs. Il a été signalé que, dans certains pays un créancier ne peut saisir un navire qui est déjà l'objet d'une saisie, et que les mots « légalement empêché » pourraient ne pas couvrir une telle situation ; en ce cas, le créancier subirait un préjudice, car la saisie peut se poursuivre jusque après le lapse de temps de un an à partir de la date à laquelle sa créance est née, et ainsi il ne pourrait pas empêcher l'extinction de son privilège, lorsque une telle saisie ne conduit pas à la vente forcée.

La Commission Internationale a été d'accord que les mots « saisie ou la saisie-exécution du navire n'est pas permise par la loi » peut avoir raison de tout espèce de doute et rendre bien clair que le temps ne court pas si le créancier ne peut pas saisir le navire, lorsqu'il est déjà saisi.

Article 9

30. On estime qu'aucun changement n'est nécessaire.

Article 11

32. Paragraph 1 of this Article states that, as a consequence of the forced sale, all encumbrances cease to attach to the vessel provided the vessel is, at the time of the sale, in the jurisdiction of the Contracting State where the sale is effected and the sale has been effected in accordance with the law of such State and the provisions of the Convention, i.e. those set out in Article 10 and in paragraph 12 of Article 11. This provision is of great importance, for the recognition of the effects of the forced sale in all Contracting States substantially improves the prospects of sale of the vessel, and this is to the advantage of the creditors amongst whom the proceeds of the sale must be distributed.

It is important to stress that the forced sale is relevant in respect of all charges existing on the vessel, be they covered by the Convention or by national law.

The International Sub-Committee decided to recommend the deletion of the last sentence of this paragraph wherein it is stated that no charterparty or contract for the use of the vessel shall be deemed to be a lien or encumbrance for the purpose of Article 11. This provision was inserted following the request of the United States delegation, apparently because it was deemed necessary to clarify that the rule whereby all « other encumbrances » cease to attach to the vessel did not imply that an existing charterparty is not binding on the purchaser. The International Sub-Committee found that the need for such clarification does not seem to exist anywhere, and that the provision is not only unnecessary, but also confusing.

33. Paragraph 2 of this Article regulates the distribution of the proceeds of sale amongst the holders of all kinds of priority rights, viz. registered mortgages or hypothecs and similar charges, maritime liens listed in Article 4 paragraph 1 and maritime and other liens or rights of retention created under the applicable national law. The only charges which are not mentioned are unregistered mortgages, hypothecs and similar charges. The reason of this omission is that Contracting States are under no obligation to recognize them. This, however, does not mean that the holders of such charges are not entitled to participate in the distribution of the proceeds of sale, but only that they may do so only after all the priority claimants are satisfied, i.e. that they are in the same position as ordinary creditors. This paragraph, in fact, states that the proceeds of sale are distributed amongst the priority claimants "to the

Article 10

31. L'exigence d'une notification préalable du temps et du lieu de la vente forcée doit être examinée en liaison avec les dispositions de l'article 11 sur les effets de la vente forcée en ce qui concerne les charges sur le navire et sur le devoir de celui qui tient le registre de, ou bien enregistrer le navire au nom de l'acheteur ou le supprimer du registre comme cela peut se produire.

La Commission a été d'avis que cet article n'appelait aucun changement.

Article 11

32. Le paragraphe 1 de cet article prévoit que, en conséquence de la vente forcée, toutes les charges cessent de grever le navire pourvu que le navire soit, au moment de la vente, dans la juridiction de l'Etat compétent où la vente est effectuée et où la vente a été effectuée selon les dispositions de la loi d'un Etat et les dispositions de la Convention, c'est-à-dire celles établies dans l'article 10 et dans le paragraphe 12 de l'article 11. Cette disposition est d'une grande importance, car la reconnaissance des effets de la vente forcée dans tous les Etats contractants améliore de façon substantielle les perspectives de vente du navire, et ceci est à l'avantage des créanciers entre lesquels les produits de la vente doivent être distribués.

Il est important d'insister sur le fait que la vente forcée est en rapport avec toutes les charges existant sur le navire, qu'elles soient couvertes par la Convention ou par la loi nationale.

La Commission Internationale a décidé de recommander la suppression de la dernière phrase de ce paragraphe dans lequel il est établi qu'aucune charte-partie ou contrat pour l'utilisation du navire ne sera considéré comme étant un privilège ou une charge pour l'application de l'article 11. Cette disposition a été insérée à la suite de la demande de la délégation des Etats-Unis, apparemment parce qu'il a paru nécessaire de clarifier que la règle selon laquelle tout « autres charges » cessait d'être attachée au navire n'impliquait pas qu'une charte-partie existante ne lie pas l'acheteur.

La Commission Internationale a trouvé que le besoin d'une telle clarification ne paraît exister nulle part, et que la disposition est non seulement inutile, mais aussi déroutante.

33. Le paragraphe 2 de cet article règle la distribution des résultats de la vente parmi les porteurs de toutes sortes de droits de priorité, c'est-à-dire des mortgages et hypothèques enregistrées et des charges similaires, privilèges maritimes énumérés à l'article 4 paragraphe 1 et privilèges maritimes et autres ou droits de rétention créés selon la loi nationale appli-

extent necessary to satisfy their claim ». The surplus, if any, is distributed amongst other claimants and thereafter is paid to the owner.

34. Whilst the 1926 Convention included, amongst the claims secured by maritime liens, with first priority, the law costs due to the State and the expenses incurred in the common interest of the creditors in order to preserve the vessel or to procure its sale and the distribution of the proceeds of the sale, in the 1967 Convention these claims are not secured by a maritime lien any more, because it was thought to be improper to create a maritime lien after proceedings for the realization of the securities are commenced. It was thus decided to provide that the aforesaid costs and expenses should be paid first out of the proceeds of the sale, before the distribution of the proceeds amongst the holders of maritime liens and mortgages or hypothecs.

The words used in the 1926 Convention were, however, replaced by the following : "the costs awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds of such sale". No mention is made anymore of expenses incurred to preserve the vessel and different views were expressed as to whether they should be deemed to be still included. Although no final decision was reached, it was deemed preferable not to change the wording adopted in the 1967 Convention. The words used might lead perhaps to a different conclusion according to whether or not the claimant who applies for the arrest of the vessel is required to advance all monies required for the maintenance of the vessel. In the affirmative, these monies should be described as costs ; in the negative, when the expenses are incurred directly by the claimant or are incurred by a third party, such as the port agent, some doubts may arise although it would seem reasonable that they should be included, for otherwise nobody would advance them and that would be detrimental to all creditors.

35. Paragraph 3 of this Article requires the registrar to delete all registered mortgages or hypothecs and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration as the case may be, when a certificate issued by the court which has effected the sale is produced to him. Such certificate must state that the vessel is sold free of all mortgages, hypothecs (or similar charges) and of all liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs a) and b) have been complied with,

cable. Les seules charges qui ne sont pas mentionnées sont les mortgages non enregistrés, les hypothèques et charges similaires. La raison de cette omission est que les Etats contractants n'ont pas d'obligation de les reconnaître. Ceci, cependant, ne signifie pas que les porteurs de telles charges ne sont pas en droit de participer à la distribution des produits de la vente, mais uniquement qu'ils doivent le faire seulement après que tous les créanciers prioritaires sont satisfaits, c'est-à-dire qu'ils sont dans la même position que des créanciers ordinaires. Ce paragraphe, en fait, établit que les produits de la vente sont distribués parmi les créanciers prioritaires « dans la mesure nécessaire à satisfaire leur créance ». Le surplus, s'il y en a un est distribué parmi les autres créanciers et ensuite est payé au propriétaire.

34. Tandis que la Convention de 1926 comprenait parmi les créances garanties par des privilèges maritimes, avec une toute première priorité, les frais légaux dus à l'Etat et les dépenses exposées dans l'intérêt commun des créanciers en vue de protéger le navire ou de pourvoir à sa vente et à la distribution des produits de la vente, dans la Convention de 1967 ces créances ne sont plus garanties par un privilège maritime parce qu'on a pensé qu'il ne convenait pas de créer un privilège maritime après que des procédures pour la réalisation des sûretés aient commencé. Il a donc été décidé de prévoir que les frais et dépenses précités devraient être payés tout d'abord en dehors des produits de la vente, avant la distribution des produits entre les porteurs de privilèges maritimes et de mortgages et d'hypothèques.

Les mots utilisés dans la Convention de 1926 ont été cependant remplacés par les mots suivants : « les frais adjugés par par la Cour et prenant leur origine dans la saisie et la vente subséquente du navire et la distribution des produits d'une telle vente ». Il n'est plus fait mention des dépenses engagées pour conserver le navire et différents points de vue se sont exprimés sur le point de savoir si elles devraient être considérées comme devant être encore inclues. Bien que aucune décision finale n'ait été obtenue, on a considéré qu'il était préférable de ne pas changer la rédaction adoptée dans la Convention de 1967. Les mots utilisés pourraient peut-être conduite à une conclusion différente selon que le créancier qui réclame la saisie du navire se voit réclamer ou non d'avancer toutes les sommes exigées pour l'entretien du navire. Dans l'affirmative, ces sommes devraient être décrites comme frais ; dans la négative, lorsque les dépenses encourues directement par le créancier ou sont encourues par un tiers, tel que un agent portuaire, quelques doutes peuvent se présenter, bien qu'il pourrait sembler raisonnable qu'ils soient inclus, car autre-

and that the proceeds of such forced sale have been distributed in compliance with paragraph 2 of this Article.

This does not mean that the proceeds of the sale must be distributed among all holders of priority rights, but among all those who have joigned the proceedings for the forced sale and have asked to participate to the distribution, always provided that timely notice has been given to all those who were known to the court, in accordance with Article 10.

The International Sub-Committee discussed whether the registrar is always bound to issue a certificate of deregistration when the buyer cannot, or does not want to, keep the vessel under its original flag, even if under the law of that State deregistration is subject to Governmental authorization. It was the opinion of some delegates that the present provision imposes an absolute obligation, and that this should be so, for otherwise the prospective buyer could have no certainty that the vessel will be deregistered. It was the view of some others that public policy reasons always prevail. The Conference should consider whether or not the wording of the 1967 Convention is satisfactory.

36. A further clarification which may be worth mentioning, albeit it does not seem to require any change in the text, is that the proviso in the center of the paragraph (provided the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs a) and b) have been complied with) is not meant to be part of the certificate, but is a condiiton for the statement that the vessel is sold free of all charges. In other words the court may issue a certificate to that effect only if the aforesaid requirements have been complied with. If any of them, i.e. if either the vessel was not in the jurisdiction of the court at the time of the sale or if the sale has not been effected in accordance with the law of the State where the sale is effected and the provisions of the Convention, the statement that the vessel is sold free of all charges may not be made, even if the certificate may still be issued with the statement that the proceeds of the sale have been distribued in accordance with paragraph 2 of this Article or have been deposited.

But if the certificate is incomplete the registrar has not the duty, under the Convention, to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration.

ment personne n'en ferait l'avance et cela serait nuisible aux intérêts de tous les créanciers.

35. Le paragraphe 3 de cet article exige que celui qui tient le registre supprime tous les mortgages et les hypothèques enregistrés et enregistre le navire au nom de l'acquéreur ou émette un certificat de radiation, selon le cas, lorsque un certificat émis par la Cour qui a effectué la vente lui est présenté. Un tel certificat doit établir que le navire est vendu libre de tous mortgages, hypothèques (ou charges similaires) et de tous priviléges et autres charges, pourvu que les exigences établies dans le paragraphe 1, sous-paragraphe a) et b) aient été satisfaites, et que les fruits d'une telle vente forcée aient été distribués en exécution du paragraphe 2 de cet article.

Ceci ne signifie pas que les produits de la vente doivent être distribués entre tous les porteurs de droits prioritaires, mais entre tous ceux qui ont pris part aux procédures de la vente forcée et ont demandé à participer à la distribution, toujours pourvu qu'une notification ait été faite en temps voulu à tous ceux qui étaient connus de la Cour, conformément aux termes de l'article 10.

La Commission Internationale a discuté le point de savoir si celui qui tient le registre est toujours obligé d'émettre un certificat de radiation lorsque l'acheteur ne peut, ou ne veut pas conserver le navire sous son pavillon d'origine, même si selon la loi de cet Etat la radiation est sujette à autorisation gouvernementale. L'opinion de quelques délégués a été que la disposition actuelle impose une obligation absolue, et que cela doit être ainsi car, autrement, l'acheteur éventuel pourrait n'avoir aucune certitude que le navire sera radié. Selon le point de vue de quelques autres les raisons d'intérêt public prévalent toujours. La Conférence devra examiner si la rédaction de la Convention de 1967 est ou non satisfaisante.

36. Une clarification supplémentaire, qui mérite d'être mentionnée, bien que ce point ne paraisse pas exiger un quelconque changement dans le texte, est que la disposition dans le milieu du paragraphe (pourvu que les exigences établies dans le paragraphe 1, sous-paragraphes a) et b) aient été satisfaites) n'est pas censée faire partie du certificat, mais est une condition pour établir que le navire est vendu libre de toutes charges. En d'autres termes, la Cour peut émettre un certificat à cet effet seulement si les exigences précitées ont été satisfaites. Si certaines d'entre elles, par exemple si, ou bien le navire ne se trouvait pas dans la juridiction de la Cour au moment de la vente, ou si la vente n'avait pas été effectuée conformément à la loi de l'Etat où la vente était effectuée et

Article 12

37. No remarks have been made on paragraph 1 of this Article. The view that the Convention should be applied in the Contracting States to all vessels, whether or not registered in a Contracting State, seems to be shared by everybody.

The provision of paragraph 2 was instead a subject of discussion. The great majority of the delegates agreed that only vessels owned, chartered or operated by a State and appropriated to public non-commercial services should be covered by this provision. The delegates of the Soviet Association on the contrary suggested that the provision should be extended also to vessels used for commercial purposes, provided such vessels carried a certificate issued by the competent authority of the State of the vessel's registry to the effect that that State would satisfy any judgment in favour of holders of maritime liens set out in Article 4 paragraph 1. The following wording was suggested :

> Nothing in this Convention shall enable any rights or maritime liens to be enforced against any vessel owned by a State and used for the time being for commercial purposes if the vessel carries a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the vessel's registry stating that the vessel's liability under the claims enumerated in Article 4 is covered. The State shall take all necessary measures to give effect to judgment or award for claims in respect of such vessels.

It was pointed out by the delegate of the Soviet Association that the U.S.S.R. has a number of bilateral treaties with countries of different parts of the world, wherein similar provisions have been included.

38. A suggestion was made by some delegates to bring the text of paragraph 2 in line with the language used in other maritime law conventions, and the following new text was proposed :

> This Convention shall not apply to any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.

It was however, pointed out that such a provision would exclude the application of all rules of the Convention, and thus also of Article 8 paragraph 2 with the consequence that the one year period of extinction of maritime liens would continue to run in

aux dispositions de la Convention, la déclaration selon laquelle le navire est vendu libre de toutes charges peut ne pas être faite, même si le certificat peut encore être émis avec la déclaration que les produits de la vente ont été distribués conformément au paragraphe 2 de cet article ou ont été déposés. Mais si le certificat est incomplet celui qui tient le registre n'a pas le devoir, selon la Convention, d'enregistrer le navire au nom de l'acquéreur ou d'émettre un certificat de radiation.

Article 12

37. Aucune remarque n'a été faite sur le paragraphe 1 de cet article. L'opinion que la Convention devrait être appliquée dans les Etats contractants a tous les navires, qu'ils soient ou non enregistrés dans un Etat contractant, semble partagée par tout le monde.

La disposition du paragraphe 2 a été, au contraire, un sujet de discussion. La grande majorité des délégués a été d'accord que seuls les navires appartenant, affrétés ou exploités par un Etat et affectés à des services publics non commerciaux devraient être couverts par cette disposition. Le délégué de l'Association Soviétique au contraire a suggéré que les dispositions devraient être étendues aussi aux navires utilisés pour des buts commerciaux, pourvu que de tels navires transportent un certificat émis par l'autorité compétente de l'Etat du registre du navire établissant de la responsabilité pour les créances énumérées à l'article 4 est couverte. L'Etat prendra toutes les mesures nécessaires pour donner effet au jugement ou à la sentence pour des créances relatives à de tels navires.

Il a été signalé par le délégué de l'Association Soviétique que l'U.R.S.S. a un certain nombre de traités bilatéraux avec des pays de différentes parties du monde, dans lesquels des dispositions semblables ont été insérées.

38. Une proposition a été faite par quelques délégués d'harmoniser le texte du paragraphe 2 avec le langage utilisé dans d'autres conventions juridiques maritimes, et le nouveau texte suivant a été proposé :

> Cette Convention ne s'appliquera pas à tout navire appartenant, exploité ou affrété par un Etat et affecté à des services publics non commerciaux.

Il a été, toutefois, signalé qu'une telle disposition exclurait l'application de toutes les règles de la Convention, et ainsi également de l'article 8, paragraphe 2 avec cette conséquence que la période d'un an pour la prescription des priviléges

respect of a vessel which, after the lien has arisen, is chartered in by a State so that the lien may be extinguished prior to the expiry of the charter, thereby preventing the claimant from enforcing it.

After this remark was made two alternatives were proposed, viz. either to keep the original text as it is or to delete the provision altogether.

Article 13

39. No change to this Article has been suggested.

Article 14

40. In view of the fact that those listed in this Article should be the only reservations Contracting States are allowed to make, it is deemed advisable to make this clearer by inserting the word « only » in the opening sentence.

There may be some doubts as to whether a provision on the alternative manner in which an international convention may be given effect to is technically a reservation, it was so qualified in the 1957 Limitation Convention when it was included in the Protocol of Signature, but not in the 1924 Bills of Lading Convention. It may also be questioned whether this provision is at all required ; for example, it does not appear in any of the subsequent conventions, e.g. the Civil Liability Convention of 1969, the Athens Convention of 1974, the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 1976 and the Hamburg Convention on the Carriage of Goods by Sea of 1978.

The second reservation must be updated as a consequence of the new Limitation Convention of 1976. The reservation is necessary, for otherwise the compliance with Article 12 paragraph 1 of the 1976 Convention, whereby the fund must be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund, might be considered a violation of the rule on the priority of maritime liens.

It was suggested therefore to replace the present text with the following :

> To apply any international convention relating to the limitation of the >global< liability of owners of sea-going ships.

maritimes devait continuer à courir en ce qui concerne un navire qui, après que le privilège est né, est affrété par un Etat de telle façon que le privilège puisse être éteint avant l'expiration de la charte, empêchant par là le créancier de l'exécuter.

Article 13

39. Aucun changement à cet article n'a été proposé.

Article 14

40. En vue du fait que les réserves énumérées dans cet article devraient être les seules que les Etats contractants sont autorisés à faire, on considère qu'il est souhaitable de rendre cela plus clair en insérant le mot « seulement » dans la phrase introductive.

Il peut y avoir des doutes sur le point de savoir si une disposition sur la façon alternative par laquelle une convention internationale peut être mise en œuvre est, techniquement, une réserve — cela a été ainsi qualifié dans la Convention de 1957 quand cela a été inclu dans le Protocole de signature, mais pas dans la Convention de 1924 sur les connaissements. On peut aussi s'interroger sur le point de savoir si cette disposition est tout à fait nécessaire ; par exemple, elle n'apparaît pas dans aucune des conventions ultérieures, c'est-à-dire la Convention sur la responsabilité civile de 1969, la Convention d'Athènes de 1974, la Convention sur la limitation de la responsabilité pour les créances maritimes de 1976 et la Convention de Hambourg sur le transport des marchandises par mer de 1978.

La seconde réserve doit être mise à jour du fait de la nouvelle Convention sur la limitation de 1976. La réserve est nécessaire, car autrement la conformité avec l'article 12 paragraphe 1 de la Convention de 1976, en vertu duquel le fonds doit être distribué entre les créanciers en proportion de leurs créances établies contre le fonds, pourrait être considérée comme une violation de la règle sur la priorité des privilèges maritimes.

> Appliquer toute convention internationale relative à la limitation de la responsabilité globale des propriétaires de navires de mer.

Some delegates, however, pointed out that the provisions of an international convention may be made part of national law without ratification of the convention, in which event States who ratify the Convention on Maritime Liens and Mortgages may not provide that the limitation fund is distributed without regard to priorities. The following alternative text was therefore drafted for consideration by the Assembly :

> Not to apply the provisions of this Convention concerning the priority of claims secured by maritime liens to the distribution of a limitation fund.

41. An additional reservation was preposed by the delegate of the Soviet Association as a complement to the provision on the limited enforceability of maritime liens against vessels owned by a State and used for commercial purposes. The text suggested is the following :

> Not to accept the provisions of Article 12 paragraph 2 in respect of any State who does not systematically ensure fulfilment of the obligations arising from certificates issued by that State in respect of its vessels.

IV. - REGISTRATION OF MARITIME LIENS

42. The French Association referred to the suggestion which had been made during the New York Conference in 1965 in respect of registration of maritime liens. With a view, however, to avoiding that a compulsory registration system provided for in the Convention might prevent its ratification by a number of countries, the Convention might regulate the effects of registration when such is contemplated by the laws of a Contracting State. To this end the French Association suggested to add a new paragraph in Article 5 between paragraphs 1 and 2, as follows :

> When registration of maritime liens in a public register is provided for by the law of the State where the vessel is registered, the priority of the maritime liens set out in each of sub-paragraphs (i), (ii), (ii) and (v) of Article 4, over registered mortgages, « hypothèques » or similar charges shall terminate if such registration is not effected, in compliance with the laws of the State where the vessel is registered, within three months from the time when the claims secured thereby arose.

Quelques délégués, cependant, ont signalé que les dispositions d'une convention internationale peuvent être introduites dans les lois nationales sans que la convention soit ratifiée, auquel cas les Etats qui ratifient la convention sur les privilèges maritimes et les mortgages peuvent ne pas prévoir que le fond de limitation est distribué sans égard aux priorités. Le texte alternatif suivant a donc été rédigé pour examen par l'Assemblée :

> Ne pas appliquer les dispositions de cette convention relatives à la priorité des créances garanties par des privilèges maritimes pour la distribution d'un fonds de limitation.

41. Une réserve supplémentaire a été proposée par le délégué de l'Association Soviétique comme un complément à la disposition sur la possibilité de mise en œuvre limitée des privilèges maritimes contre des navires appartenant à un Etat et utilisé à des fins commerciales. Le texte proposé est le suivant :

> Ne pas accepter les dispositions de l'article 12 paragraphe 2 en ce qui concerne tout Etat qui, systématiquement, ne remplit pas les obligations qui naissent des certificats émis par cet Etat en ce qui concerne ses navires.

IV. - ENREGISTREMENT DES PRIVILEGES MARITIMES

42. L'Association française s'est référé à la proposition qui avait été faite pendant la Conférence de New York de 1965 en ce qui concerne l'enregistrement des privilèges maritimes. En vue, cependant, d'éviter qu'un système d'enregistrement obligatoire prévu dans la convention puisse empêcher sa ratification par un certain nombre de pays, la convention pourrait réglementer les effets de l'enregistrement lorsqu'une telle possibilité est envisagée par les lois d'un Etat contractant. Dans ce but, l'Association française propose d'ajouter un nouveau paragraphe dans l'article 5 entre les paragraphes 1 et 2, rédigé comme suit :

> Quand l'enregistrement des privilèges maritimes dans un registre public est prévu par la loi de l'Etat où le navire est enregistré, la priorité des privilèges maritimes établie dans chacun des sous-paragraphes (i), (ii) et (v) de l'article 4, sur les mortgages enregistrés, les « hypothèques » ou des charges similaires cessera si un tel enregistrement n'est pas effectué, en application des lois de l'Etat où le navire est enregistré, dans les trois mois du moment où les créances garanties de cette façon ont pris naissance.

The French Association also suggested that, as a consequence of the aforesaid provision, a new paragraph should be added in Article 8, as follows :

> Maritime liens which are subject to registration by the law of the State where the vessel is registered shall be extinguished if they are not registered in compliance with the law of such State within three months from the time when claims secured thereby arose.

The Spanish Association supported in principle the idea of registration of maritime liens which would put an end to the secret character of such liens, but did not deem it appropriate to modify the order of priority. It therefore suggested that no change should be made in Article 5, but that an additional provision should be inserted in Article 8, as follows :

> The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested or seized, such arrest or seizure leading to a forced sale, or the maritime liens have been entered in the ship's registry where the law of the State in which the vessel is registered provides for recording of maritime liens open to public examination and in manner and procedure according to such law.

V. - FINAL COMMENTS

43. The work the CMI may do on its own initiative or following the request of one or more Intergovernmental Organizations in the area of international uniformity of maritime law through International Convention is necessarily of a preparatory nature. The texts which are drafted by the CMI are then presented as preparatory material to assist the discussions and further work of the appropriate Inter-Governmental bodies, such as the Legal Committee of IMO and the Working Group on International Shipping Legislation of UNCTAD.

The traditional approach of the CMI must therefore change. It is not advisable anymore to prepare a final and exclusive text whenever various solutions are conceivable, and none of them has received the unanimous support of all Associations. In

L'Association française a proposé également que, comme une conséquence de la disposition ci-dessus, un nouveau paragraphe soit ajouté dans l'article 8, rédigé comme suit :

> Les priviléges maritimes qui sont soumis à l'enregistrement par la loi de l'Etat où le navire est enregistré seront éteints s'ils ne sont pas enregistrés conformément à la loi de cet Etat dans les trois mois du moment où les créances garanties de cette façon ont pris naissance.

L'Association espagnole a soutenu en principe l'idée d'enregistrement des priviléges maritimes qui devrait mettre fin au caractère secret de tels priviléges, mais ne considère pas qu'il soit convenable de modifier l'ordre de priorité. Elle a donc suggéré qu'aucun changement ne devrait être apporté à l'article 5, mais qu'une disposition complémentaire devrait être insérée dans l'article 8, de la façon suivante :

> Les priviléges maritimes établis dans l'article 4 seront éteints après une période d'un an du moment où les créances ainsi garanties ont pris naissance à moins que, avant l'expiration d'une telle période de temps, le navire ait été saisi ou exécuté, une telle saisie ou exécution conduisant à une vente forcée, ou bien les priviléges maritimes aient été introduits dans le registre du navire là où la loi de l'Etat dans lequel le navire est enregistré prévoit l'enregistrement des priviléges maritimes, ouvert à l'examen du public, et de la façon et selon la procédure fixée par une telle loi.

V. - DERNIERS COMMENTAIRES

43. Le travail que le CMI peut effectuer de sa propre initiative ou à la suite de la demande d'une ou de plusieurs organisations intergouvernementales dans le domaine de l'uniformité internationale du droit maritime par des conventions internationales est nécessairement d'une nature préparatoire. Les textes qui sont rédigés par le CMI sont donc présentés comme un élément préparatoire pour aider les discussions et le travail ultérieur des institutions intergouvernementales appropriées, telles que le Comité juridique de l'OMI et le groupe de travail du droit international maritime de la CNUCED.

L'approche traditionnelle qui était celle du CMI doit donc changer. Il ne convient plus de préparer un texte définitif et exclusif chaque fois que différentes solutions sont concevables,

such a case it is by far preferable, more constructive and helpful, to draft alternative texts, and expound the reasons which exist in favour or against each one of them. In this way the preparatory work undertaken by the CMI would enable the Inter-Governmental bodies concerned to evaluate the proposals and texts suggested with full knowledge of the arguments which may be brought in support of, or against, the respective proposals and texts.

I strongly recommend that this new method of work be accepted by the Conference at Lisbon.

Genoa, 31st January 1985.

Francesco BERLINGIERI

---

et que aucune d'elles n'a reçu le soutien unanime de toutes les Associations. Dans un tel cas il est de beaucoup préférable, plus constructif et utile, de rédiger des textes alternatifs, et d'expliquer les raisons qui existent en faveur ou contre chacun d'eux. De cette manière le travail préparatoire entrepris par le CMI pourrait permettre aux institutions intergouvernementales intéressées d'évaluer les propositions et les textes suggérés en pleine connaissance des arguments qui peuvent être mis en avant à l'appui de, ou contre, les propositions et les textes respectifs.

Je recommande fortement à la Conférence de Lisbonne d'accepter cette nouvelle méthode de travail.

Gênes, 31 janvier 1985.

Francesco BERLINGIERI

ANNEX 1

Text of the 1967 **Brussels Convention**

Article 1

Mortgages and « hypothèques » on sea-going vessels shall be enforceable in Contracting States provided that :

a) such mortgages and « hypothèques » have been effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered ;

b) the register and any instruments required to be deposited with the registrar in accordance with the law of the State where the vessel is registered are open to public inspection, and that extracts of the register and copies of such instruments are obtainable from the registrar, and

c) either the register or any instruments referred to in paragraph b) above specifies the name and adress of the person in whose favour the mortgages or « hypothèque » has been effected or that it has been issued to bearer, *the amount secured* and the date and other particulars which, according to the law of the State of registration, determine the rank as respects other registered mortgages and « hypothèques ».

Article 2

The ranking of registered mortgages and « hypothèques » as between themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties shall be determined

Changes proposed by the **International Sub-committee**

Article 1

Mortgages, « hypothèques » *and similar registerable charges* effected on seagoing vessels *by their owners to secure payment of monies* shall be enforceable in Contracting States provided that :

a) such mortgages, « hypothèques » **and similar registrable charges** have been effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered ;

b) the register and any instruments required to be deposited with the registrar in accordance with the law of the State where the vessel is registered are open to public inspection, and that extracts of the register and copies of such instruments are obtainable from the registrar, and

c) either the register or any instruments referred to in paragraph b) above specifies the name and adress of the person in whose favour the mortgage, « hypothèque » *or similar registerable charge* has been effected or that it has been issued to bearer, and the date and other particulars which, according to the law of the State of registration, determine the rank as respects other registered mortgages, « hypothèques » *and similar registerable charges.*

Article 2

The ranking of registered mortgages, « hypothèques » *or similar charges* as between themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties

ANNEXE 1

Texte de la Convention **de Bruxelles de 1967**

Article 1

Les hypothèques et «mortgages» sur les navires sont reconnus dans les Etats Contractants à condition que :

a) ces hypothèques et « mortgages » aient été constitués et inscrits dans un registre conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé ;

b) le registre et tous les actes qui doivent être remis au conservateur conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé, soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies de ces actes soient exigibles du conservateur.

c) et que, soit le registre, soit l'un des actes visés au paragraphe b) ci-dessus indique, ou bien le nom et l'adresse du bénéficiaire de l'hypothèque ou du « mortgage » ou le fait que cette sûreté a été constituée au porteur, la somme garantie ainsi que la date et les autres mentions qui, suivant les lois de l'Etat de l'inscription, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques et « mortgages » inscrits.

Article 2

Le rang entre eux des hypothèques et « mortgages » inscrits et, sous réserve des dispositions de la présente Convention, leurs effets à l'égard des tiers sont déterminés

Changements proposés par la **Commission Internationale**

Article 1

Les hypothèques, mortgages *et charges similaires susceptibles d'être enregistrées* constitués sur les navires *par leurs propriétaires pour garantir le paiement de sommes d'argent* seront reconnus dans les Etats contractants à condition que :

a) de tels *mortgages, hypothèques et charges similaires susceptibles d'être enregistrées* aient été constitués et inscrits dans un registre conformément à la loi de l'Etat où le navire est enregistré ;

b) (sans changement)

c) et que, soit le registre, soit l'un des actes visés au paragraphe b) ci-dessus indique, ou bien le nom et l'adresse du bénéficiaire de l'hypothèque, du mortgage *ou d'une charge similaire susceptible d'être enregistrée* a été constitué ou le fait que cette sûreté a été constituée au porteur, et la date et les autres détails qui, selon la loi de l'Etat de l'inscription, en détermine le rang par rapport aux autres hypothèques, mortgages *et autres charges susceptibles d'être enregistrées*.

Article 2

Le rang entre eux des hypothèques, mortgages *ou charges similaires*, etc. (le reste de l'article sans changement)

by the law of the State of registration ; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

Article 3

1. *Subject to the provisions of Article 11,* no Contracting State shall permit the deregistration of a vessel without the written consent of all holders of registered mortgages and « hypothèques ».

2. A vessel which is or has been registered in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State, unless :

a) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel has been deregistered, or

b) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel will be deregistered on the day when such new registration is effected.

Article 4

1. The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel :

i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel ;

ii) port, canal, and other waterway dues and pilotage dues ;

shall be determined by the law of the State of registration ; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

Article 3

1. No Contracting State shall permit *the owner to deregister* a vessel without the written consent of all holders of registered mortgages, « hypothèques » *or similar charges.*

2. A vessel which is or has been registered in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State, unless :

a) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel has been deregistered, or

b) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel will be deregistered on the day when such new registration is effected.

Article 4

1. The following claims *against the owner* shall be secured by maritime liens on the vessel :

Alternative A

i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel ;

Alternative B

i) wages and other sums *including social insurance monies (contributions), due in respect of the employment on the vessel of* the master, officers and other members of the vessel's complement.

ii) claims in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel ;

par les lois de l'Etat où ils sont inscrits ; toutefois, sous réserve de l'application des dispositions de la présente Convention, tout ce qui concerne la procédure d'exécution est régi par les lois de l'Etat où elle a lieu.

Article 3

1. Sous réserve des dispositions de l'article 11, aucun Etat contractant n'autorisera la radiation de l'immatriculation d'un navire sans le consentement écrit de tous les bénéficiaires des hypothèques ou « mortgages » inscrits.

2. Un navire qui est ou a été immatriculé dans un Etat Contractant ne sera susceptible d'être immatriculé dans un autre Etat Contractant, que si le premier Etat a délivré :

a) soit un certificat attestant que le navire a été radié ;

b) soit un certificat attestant que le navire sera radié le jour où cette nouvelle immatriculation aura eu lieu.

Article 4

1. Les créances suivantes sont garanties par un privilège maritime sur le navire :

i) les gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage, en vertu de leur engagement à bord du navire ;

ii) les droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage ;

Article 3

1. Aucun Etat contractant n'autorisera *le propriétaire du navire à faire opérer la radiation du navire* sans le consentement écrit de tous les porteurs d'hypothèques, de mortgages ou *de charges similaires* enregistrées.

(sans changement)

(sans changement)

(sans changement)

Article 4

Les créances suivantes *contre le propriétaire du navire* sont garanties par un privilège maritime sur le navire :

Alternative A

i) sans changement

Alternative B

i) les gages et autres sommes *y compris l'argent des contributions d'assurance sociale, due à raison de l'emploi sur le navire* du capitaine, des officiers et des autres membres de l'équipage du navire.

ii) les créances du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire.

iii) claims *against the owner* in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel ;

iv) claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contrat, in respect of loss of or damage to property occurring whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel ;

v) claims for salvage, wreck removal and contribution in general average

The word « owner » mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph 1. (iii) and (iv) of this Article which arise out of or result from the radioactive properties or combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and « hypothèques », and no other claim shall take priority over such maritime liens or over mortgages and « hypothèques » which comply with the requirements of Article 1, except as provided in Article 6 (2).

iii) claims based on tort and not capable of being based on contract in respect of *destruction of* or damage to property, *other than the vessel's cargo including containers* occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel ;

iv) claims for salvage, wreck removal and contribution in general average.

v) port, canal, and other waterway dues and pilotage dues ;

Alternative B

vi) *social insurance contributions due to persons other than the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel.*

The word « owner » mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph 1. (ii) and (iii) of this Article which arise out of or result from the radioactive properties or combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages, « hypothèques » *or similar charges*, and no other claim shall take priority over such maritime liens or over mortgages, « hypothèques » *or similar charges* which comply with the requirements of Article 1, except as provided in Article 6 (2).

iii) les créances contre le propriétaire du chef de port ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

iii) les créances délictuelles ou quasi délictuelles non susceptibles d'être fondées sur un contrat, du chef de *destruction de* ou dommage à un bien, autre que la cargaison du navire, y compris les containers survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

iv) les créances délictuelles ou quasi délictuelles contre le propriétaire, non susceptibles d'être fondées sur un contrat, du chef de perte ou dommage à un bien survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

iv) (reprendre v du texte de 1967)

v) les créances du chef d'assistance et de sauveatge, de relèvement d'épave et de contribution aux avaries communes.

v) (reprendre ii du texte de 1967)

Alternative B

vi) *les contributions d'assurance sociale dues pour des personnes autres que le capitaine, les officiers et les autres membres de l'équipage du navire à l'occasion de leur emploi sur le navire.*

Le terme « propriétaire » au sens du présent article, comprend le locataire coque nue et tout autre affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

Le terme « propriétaire » (etc..., sans changement)

2. Aucun privilège maritime ne grèvera le navire pour sûreté des créances, visées au paragraphe 1, iii) et iv) du présent article qui proviennent ou résultent de propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

2. (sans changement sauf : la numérotation des §, dans le paragraphe 1, mettre : paragraphe 1 (ii) et (iii) de cet article.

Article 5

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ont priorité sur les hypothèques et « mortgages » inscrits et aucun autre droit n'est préféré ni à ces privilèges, ni aux hypothèques et « mortgages » répondant aux exigences de l'art. 1, mises à part les dispositions de l'article 6, paragraphe 2.

Article 5

1. Les privilèges maritimes énumérés dans l'article 4 ont priorité sur les hypothèques, mortgages *et autres charges* inscrits et aucun autre droit n'est préféré ni à ces privilèges ou hypothèques, ou mortgages, ou *charges similaires* répondant aux exigences de l'article 1, mises à part les dispositions de l'article 6, paragraphe 2.

2. The maritime liens set out in in Article 4 shall rank in the order listed, provided however that maritime liens securing claims for salvage, wreck removal and contribution in general average shall take priority over all other maritime liens which have attached to the vessel prior to the time when the operations giving rise to the said liens were performed.

3. The maritime liens set out in each of sub-paragraphs (i), (ii), (iii) and (iv) of paragraph (1) of Article 4 shall rank pari passu as between themselves.

4. The maritime liens set out in sub-paragraph (v) of paragraph (1) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured thereby accrued. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed ; claims for salvage shall be deemed to have accrued on the date on which the salvage operation was terminated.

2. The maritime liens set out in Article 4 shall rank in the order listed, provided however that maritime liens securing claims for salvage, wreck removal and contribution in general average shall take priority over all other maritime liens which have attached to the vessel prior to the time when the operations giving rise to the said liens were performed.

3. The maritime liens set out in each of sub-paragraphs (i), (ii), (iii) <and> (v) and (vi) of paragraph 1 of Article 4 shall rank pari passu as between themselves.

4. The maritime liens set out in sub-paragraph (v) of paragraph (1) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the time when the claims secured thereby accrued. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed ; claims for salvage shall be deemed to have accrued on the date on which the salvage operation was terminated.

Article 6

1. Each Contracting State may grant liens or rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4. Such liens shall rank after all maritime liens set out in Article 4 and after all registered mortgages and « hypothèques » which comply with the provisions of Article 1; and such rights of retention shall not prejudice the enforcement of maritime liens set out in Article 4 or registered mortgages or « hypothèques » which comply with the provisions of Article 1, nor the delivery of the vessel to the purchaser in connection with such enforcement.

2. In the event that a lien or right of retention is granted in respect of a vessel in possession of

a) a shipbuilder, to secure claims for the building of the vessel, or

Article 6

1. Each Contracting State may grant liens or rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4. Such liens shall rank after all maritime liens set out in Article 4 and after all registered mortgages, « hypothèques » *or similar charges* which comply with the provisions of Article 1; and such rights of retention shall not prejudice the enforcement of maritime liens set out in Article 4 or registered mortgages, « hypothèques » *or similar charges* which comply with the provisions of Article 1, nor the delivery of the vessel to the purchaser in connection with such enforcement.

2. In the event that a lien or right of retention is granted in respect of a vessel in possession of

a) a shipbuilder, to secure claims for the building of the vessel, or

2. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent ; cependant, les privilèges maritimes garantissant les indemnités d'assistance ou de sauvetage, les frais de relèvement d'épave et les contributions aux avaries communes ont priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire au moment où les opérations donnant naissance à ces privilèges ont été accomplies.

2. (sans changement)

3. Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des alinéas (i), (ii) (iii) et (iv) du paragraphe 1er de l'article 4 viennent en concours entre eux au marc le franc.

3. (sans changement, sauf la numérotation d'un § : chacun des paragraphes (i), (ii), (iii) et (v) et vi...

4. Les privilèges maritimes énumérés à l'alinéa (v) du paragraphe (1) de l'article 4, prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de l'ordre de naissance des créances garanties par ces privilèges. Les créances du chef de contribution aux avaries communes sont considérées comme étant nées à la date de l'acte générateur d'avaries communes ; les créances du chef d'assistance ou de sauvetage sont considérées comme étant nées à la date à laquelle ces opérations sont achevées.

4. (sans changement, sauf la numérotation d'un § : « Les privilèges maritimes énumérés au sous-paragraphe (iv) du paragraphe 1...

Article 6

1. Tout Etat Contractant peut accorder des privilèges ou des droits de rétention pour garantir des créances autres que celles qui sont mentionnées à l'article 4. Ces privilèges prendront rang après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et après tous les hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1 ; ces droits de rétention ne pourront empêcher ni de poursuivre l'exécution des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ou des hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1, ni de livrer le navire à celui qui l'aura acquis à la suite de cette procédure d'exécution.

Article 6

1. Tout Etat Contractant peut accorder... (sans changement - *sauf :* ajouter, après « hypothèques et mortgages » ou « charges similaires » *ainsi :* ...et après tous les hypothèques, mortgages *et charges similaires* inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1.
...

2. Au cas où serait accordé un privilège ou un droit de rétention portant sur un navire qui se trouve en la possession

2. (sans changement)

b) a ship repairer, to secure claims for repair of the vessel effected during such possession,

such lien or right of retention shall be postponed to all maritime liens set out in Article 4, but may be preferred to registered mortgages or « hypothèques ». Such lien or right of retention *may be exercisable against the vessel notwithstanding any registered mortgage or « hypothèque » on the vessel, but* shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer, as the case may be.

Article 7

1. The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. Subject to the provisions of Article 11, the maritime liens securing the claims set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or of registration.

Article 8

1. The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.

2. The one year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period that *the lienor is legally prevented from arresting the vessel.*

Article 9

The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime

b) a ship repairer, to secure claims for repair of the vessel effected during such possession,

such lien shall be postponed *to, and such right of retention shall not prejudice the enforcement of,* all maritime liens set out in Article 4, but may be preferred to, *or be exercisable against,* registered mortgages, « hypothèques » *or similar charges on the vessel. Such lien or right of retention* shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer, as the case may be.

Article 7

1. The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. Subject to the provisions of Article 11, the maritime liens securing the claims set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or of registration.

Article 8

1. The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested *or seized,* such arrest *or seizure* leading to a forced sale.

2. The one year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period *that the arrest or seizure of the vessel is not permitted by law.*

Article 9

The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime

a) d'un constructeur de navires, pour garantir des créances résultant de la construction du navire.

b) ou d'un réparateur de navires, pour garantir des créances résultant des réparations du navire effectuées au cours de la période même où il est en sa possession,

ce privilège ou ce droit de rétention prendra rang après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 mais pourra être admis à primer les hypothèques et « mortgages ». Ce privilège ou droit de rétention pourra être exercé sur le navire, mais s'éteindra lorsque le navire cessera d'être en la possession du constructeur ou du réparateur, selon le cas.

a) (sans changement)

b) (1er § sans changement)

ce privilège prendra rang après, *et ce droit de rétention ne pourra nuire à l'exécution* de tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4, mais peut être préféré à, *ou être exercé contre* les mortgages, les hypothèques *ou les charges similaires inscrits sur le navire. Un tel privilège ou droit de rétention* s'éteindra lorsque le navire cessera d'être en la possession du constructeur de navire ou du réparateur de navire, selon le cas.

Article 7

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent effet, que les créances garanties par ces privilèges soient à la charge du propriétaire, ou à celle du locataire coque-nue ou autre affréteur, de l'armateur gérant ou de l'exploitant du navire.

2. Sous réserve des dispositions de l'article 11, les privilèges maritimes énumérés à l'article 3 suivent le navire nonobstant tout changement de propriété ou d'immatriculation.

Article 7

1. (sans changement)

2. (sans changement)

Article 8

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 sont éteints à l'expiration d'un délai d'un an à dater de la naissance de la créance garantie, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire ait été l'objet d'une saisie conduisant à une vente forcée.

2. Le délai d'un an prévu au paragraphe précédent n'est susceptible d'aucune suspension ni interruption ; toutefois ce délai ne court pas tant qu'un empêchement légal met le créancier privilégié dans l'impossibilité de saisir le navire.

Article 8

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ... (sans changement jusqu'à :) ...le navire ait été l'objet d'une saisie ou d'une mesure d'exécution conduisant à une vente forcée.

2. Le délai d'un an prévu ... (sans changement jusqu'à (in fine) : *tant que la saisie ou la mesure d'exécution n'est pas permise par la loi.*

Article 9

La cession d'une créance garantie par l'un des privilèges maritimes

Article 9

(sans changement)

lien set out in Article 4 entails the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien.

Article 10

Prior to the forced sale of a vessel in a Contracting State the competent authority of such State shall give, or cause to be given, at least thirty days written notice of the time and place of such sale to :

a) all holders of registered mortgages and « hypothèques » which have not been issued to bearer ;

b) such holders of registered mortgages and « hypothèques » issued to bearer and to such holders of maritime liens set out in Article 4 whose claims have been notified to the said authority ;

c) the registrar of the register in which the vessel is registered.

Article 11

1. In the event of the forced sale of vessel in a Contracting State all mortgages and « hypothèques », except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature shall cease to attach to the vessel, provided however that :

a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such Contracting State, and

b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention.

No charter party or contract for the use of the vessel shall be deemed a lien or encumbrance for the purpose of this Article.

2. The cost awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds shall first be paid out of the proceeds of such sale. The balance shall be distributed among the

lien set out in Article 4 entails the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien.

Article 10

Prior to the forced sale of a vessel in a Contracting State the competent authority of such State shall give, or cause to be given, at least thirty days written notice of the time and place of such sale to :

a) all holders of registered mortgages, « hypothèques » *or similar charges* which have not been issued to bearer ;

b) such holders of registered mortgages, « hypothèques » *and similar charges* issued to bearer and to such holders of maritime liens set out in Article 4 whose claims have been notified to the said authority ;

c) the registrar of the register in which the vessel is registered.

Article 11

1. In the event of the forced sale of vessel in a Contracting State all mortgages and « hypothèques » *or similar charges* except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature shall cease to attach to the vessel, provided however that :

a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such Contracting State, and

b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention.

2. The cost awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds shall first be paid out of the proceeds of such sale. The balance shall be distributed among the

énumérés à l'article 4 ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance emporte simultanément la transmission du privilège.

Article 10

Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Contractant, et au moins trente jours à l'avance, l'autorité compétente de cet Etat notifiera, ou fera notifier, par écrit la date et le lieu de vente :

a) à tous les bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur ;

b) aux bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits constitués au porteur, et les titulaires de privilèges maritimes énumérés à l'article 4, dont les créances ont été signifiées à ladite autorité ;

c) au conservateur du registre d'immatriculation du navire.

Article 11

1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant, tous les hypothèques et « mortgages » à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement du bénéficiaire, et tous les privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit, cessent de grever le navire, à condition toutefois :

a) qu'au moment de la vente le navire se trouve dans le ressort de cet Etat Contractant ;

b) que la vente ait été réalisée conformément aux lois dudit Etat et aux dispositions de la présente Convention.

Aucune charte-partie ou contrat conférant le droit d'utiliser le navire ne peut être considéré comme privilège ou charge aux termes du présent article.

2. Les dépens taxés par le tribunal et provoqués par la saisie, la vente qui l'a suivie et la distri-

Article 10

1er paragraphe : sans changement

a) à tous les bénéficiaires d'hypothèques, de mortgages *ou de charges similaires* inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur ;

b) aux bénéficiaires d'hypothèques, de mortgages *et de charges similaires* inscrits constitués au porteur et aux titulaires de privilèges maritimes énumérés à l'article 4 dont les créances ont été signifiées à ladite autorité;

c) au conservateur du registre dans lequel le navire est inscrit.

Article 11

1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant toutes les hypothèques, les mortgages *et les charges similaires* à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge ...

(tout le reste du § 1 sans changement)

sauf

la suppression du dernier § : aucune charte-partie ou contrat ... etc...

2. (sans changement *sauf* ajouter *ou charges similaires :*

holders of maritime liens, liens and rights of retention mentioned in paragraph 2 of Article 6 and registered mortgages and « hypothèques » in accordance with the provisions of this Convention to the extent necessary to satisfy their claims.

3. When a vessel registered in a Contracting State has been the object of a forced sale in a Contracting State, the Court or other competent authority having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages and « hypothèques » except those assumed by the purchaser, and of all liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs a) and b), have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been distributed in compliance with paragraph 2 of this Article or have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale. Upon production of such certificate the registrar shall be bound to delete all registered mortgages and « hypothèques », except those assumed by the purchaser, and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration for the purpose of reregistration, as the case may be.

Art. 12

1. Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to all seagoing vessels registered in a Contracting State or in a non Contracting State.

2. Nothing in this Convention shall require any rights to be conferred in or against, or enable any rights to be enforced against any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.

holders of maritime liens, liens and rights of retention mentioned in paragraph 2 of Article 6 and registered mortgages and « hypothèques » *or similar charges* in accordance with the provisions of this Convention to the extent necessary to satisfy their claims.

3. When a vessel registered in a Contracting State has been the object of a forced sale in a Contracting State, the Court or other competent authority having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages, « hypothèques » *or similar charges* except those assumed by the purchaser, and of all liens and other encumbrances provided that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs a) and b), have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been distributed in compliance with paragraph 2 of this Article or have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale. Upon production of such certificate the registrar shall be bound to delete all registered mortgages, « hypothèques » *or similar charges* except those assumed by the purchased, and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration for the purpose of reregistration, as the case may be.

Art. 12

1. Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to all seagoing vessels registered in a Contracting State or in a non Contracting State.

Alternative A

2. Nothing in this Convention shall require any rights to be conferred in or against, or enable any rights to be enforced against any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.

Alernative B

Delete this paragraph.

bution du prix seront payés en premier lieu, par prélèvement sur le produit de la vente. Le solde en sera distribué aux bénéficiaires des privilèges maritimes, des privilèges et droits de rétention mentionnés à l'article 6 paragraphe 2, et des hypothèques et « mortgages » inscrits conformément aux dispositions de la présente Convention à due concurrence des sommes qui leur sont dues.

... mentionnés à l'article 6 paragraphe 2, et des hypothèques, mortgages ou charges similaires inscrits conformément aux dispositions ..etc

3. Lorsqu'un navire, immatriculé dans un Etat Contractant, a fait l'objet d'une vente forcée dans un Etat Contractant, le tribunal compétent ou toute autre autorité compétente, délivrera à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire est vendu libre de tous hypothèques et « mortgages », à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, à la condition que les exigences mentionnées aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 ci-dessus, aient été respectées, et que le produit de la vente ait été distribué conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou ait été consigné entre les mains de l'autorité compétente, d'après les lois de l'Etat où a lieu la vente. Sur production de ce certificat, le conservateur sera tenu de radier tous les hypothèques et « mortgages inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, et d'immatriculer le navire au nom de l'acheteur ou de délivrer un certificat de radiation aux fins de nouvelle immatriculation selon le cas.

3. (sans changement) *sauf* ajouter après les mots hypothèques, mortgages ou *charges similaires* dans la 1ère la 2e phrase du §.

Article 12

1. Sauf stipulations contraires de la présente Convention, ses dispositions s'appliquent à tous navires, immatriculés ou non dans un Etat Contractant.

Article 12

1. (sans changement)

2. A l'égard des navires dont un Etat est propriétaire, exploitant ou affréteur et affectés à un service public non commercial, aucune disposition de la présente Convention

2. Alternative A (sans changement)

Alternative B : supprimer ce paragraphe.

Article 13

For the purposes of Articles 3, 10 and 11 of this Convention, the competent authorities of the Contracting States shall be authorized to correspond directly between themseives.

Article 14

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make only the following reservations :

1. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation ;

2. *to apply the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships signed at Brussels on 10th October 1957.*

Article 13

For the purposes of Articles 3, 10 and 11 of this Convention, the competent authorities of the Contracting States shall be authorized to correspond directly between themselves.

Article 14

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make only the following reservations :

1. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation ;

Alternaive A

2. *to apply any international convention relating to the limitation of the <global> liability of owners of sea-going ships.*

Alernative B

2. *not to apply the provisions of this Convention concerning the priority of claims secured by maritime liens to the distribution of a limitation fund.*

— d'une part n'impose que les droits soient attribués sur ou contre eux;

— d'autre part ne permet l'exécution d'aucun droit à leur encontre.

Article 13

En vue de l'application des dispositions des articles 3, 10 et 11 de la présente Convention, les autorités compétentes des Etats Contractants seront habilitées à correspondre directement entre elles.

Article 13

(sans changement)

Article 14

Toute Partie Contractante peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à cette Convention, émettre les réserves suivantes :

1. de mettre la présente Convention en vigueur soit en lui donnant force de loi ou en incluant les dispositions de la présente Convention dans sa législation nationale suivant une forme appropriée à cette législation ;

2. de faire application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Article 14

Toute Partie Contractante... (sans changement)

1. (sans changement)

2. Alternative A.
de faire application de toute convention internationale relative à la limitation de la responsabilité globale du propriétaire de navires.

Alternative B.

de ne pas faire application des dispositions de cette Convention concernant la priorité des créances garanties par des privilèges maritimes à la distribution d'un fonds de limitation.

ANNEX 2

AGREEMENT BETWEEN THE SECRETARY-GENERAL OF IMO AND THE SECRETARY-GENERAL OF UNCTAD REGARDING THE METHOD OF WORK TO BE FOLLOWED IN IMO AND UNCTAD ON MARITIME LIENS AND MORTGAGES

In the list of issues agreed by the secretariats of UNCTAD and IMO, a number of major objectives were identified as deserving priority consideration in any investigations regarding possible international action on maritime liens and mortgages. These were :

(a) to encourage ship financing by affording appropriate protection to persons providing finance ;

(b) to afford protection in respect of selected claims ;

(c) to encourage the provision of services to ships ;

(d) to protect the ship against multiple actions ; and

(e) to minimize the potential encumbrances to the operation of the ship.

The Report of the UNCTAD Secretariat, entitled « Maritime Liens and Mortgages » states that the Report is not intended to be a comprehensive analysis of these issues. In particular, it had not addressed itself to two major issues which are closely related to the objectives listed above. These major issues are :

(a) Whether there is any evidence from Governments, agencies of the United Nations or other financial institutions concerned with ship financing that the number of maritime liens currently recognized and their relationship with maritime mortgages constitute any major impediment to the acquisition of ship mortgages or other appropriate financing for ships, when all other technical and economic criteria and requirements have been fulfilled.

ANNEXE 2

ACCORD ENTRE LE SECRETAIRE GENERAL DE L'OMI ET LE SECRETAIRE GENERAL DE LA CNUCED CONCERNANT LA METHODE DE TRAVAIL A SUIVRE A L'OMI ET A LA CNUCED EN CE QUI CONCERNE LES PRIVILEGES MARITIMES ET LES MORTGAGES

Dans la liste des sujets retenus par les secrétariats de la CNUCED et de l'OMI, un certain nombre d'objectifs majeurs ont été définis comme devant être examinés en priorité dans toute recherche relative à la possibilité d'une action internationale dans le domaine des privilèges maritimes et mortgages. Ce sont :

a) encourager le financement des navires en procurant une protection appropriée aux personnes fournissant les moyens financiers ;

b) procurer une protection en ce qui concerne des créances déterminées ;

c) encourager la fourniture des services aux navires ;

d) protéger le navire contre des actions multiples ; et

e) réduire au minimum les charges potentielles de l'exploitation des navires.

Le Rapport du Secrétariat de la CNUCED, intitulé « Privilèges maritimes et mortgages » indique que le Rapport n'entend pas être une analyse complète de ces sujets. En particulier, il n'a pas abordé deux sujets majeurs qui sont étroitement liés aux objectifs énumérés ci-dessus.

Ces sujets majeurs sont :

a) savoir s'il y a quelque preuve de la part des Gouvernements, des agences des Nations Unies ou d'autres institutions financières intéressées au financement des navires que le nombre des privilèges maritimes couramment reconnus et leurs relations avec les mortgages maritimes constitue en quelque façon un empêchement majeur à l'acquisition de mortgages sur les navires ou autres moyens de financement appropriés pour les navires, lorsque tous les autres criteria

(b) Whether the abolition or displacement of any or all of the existing internationally recognized maritime liens in favour of mortgages would contribute to, or adversely affect, the ability of developing countries to run their shipping efficiently and profitably at the international level, taking into account reasonable operational needs and the revenue possibilities likely to be required by funding institutions.

On the basis of their assessment of the principal issues identified in their consultations, and taking account of certain preliminary conclusions drawn from the studies currently being undertaken by the CMI, the secretariats of UNCTAD and IMO have reached agreement on a method of dealing with the subject which is most likely to avoid duplication of work by UNCTAD and IMO and, at the same time, facilitate effective co-operation between the two organizations.

In the consultations between the secretariats and in the discussions in the CMI, it has been established that a major concern of governments, particularly those of developing countries, is the need to facilitate ship financing for the acquisition of ships. In this connexion, it has been noted that « long-term financing is essential for the development of the merchant marines and that the security most readily available and less expensive is the ship itself ». Accordingly mortgages play a key role in ship financing and a study of mortgages would be essential in any consideration of the possible international action to improve the availability of ship financing to developing countries. Such a study would relate primarily to the extent to which mortgages are currently utilized for ship financing, the arrangements for the creation of mortgages in various countries and the advantages and disadvantages of mortgages, as compared with possible alternative forms of security for ship finance. The studies would also cover the law and procedure relating to the creation and application of maritime mortgages and the means by which respective national régimes can be made more responsive to the special circumstances of the countries concerned. In the light of the undoubted economic and commercial implications of these matters, UNCTAD would be the most appropriate body to undertake the necessary studies, to identify the problems in relation to ship financing and to suggest international measures to facilitate the increased availability of financing on terms acceptable both to those who receive and to those who provide such financing.

et exigences techniques et économiques ont été satisfaits.

b) savoir si la suppression ou le déplacement de quelques uns ou de tous les privilèges maritimes reconnus internationalement en faveur des mortgages contribuerait, ou au contraire nuirait, à la capacité des pays en voie de développement de mener avec efficacité leur industrie maritime, et de la mener d'une façon qui soit profitable à un niveau international, tout en tenant compte des besoins d'une exploitation raisonnable et des possibilités de revenus qui peuvent être normalement attendus lorsqu'on fonde des institutions.

Sur base de leur évaluation des principaux sujets définis dans leurs délibérations et tenant compte de certaines conclusions préliminaires tirées des études actuellement en cours au CMI, les secrétariats de la CNUCED et de l'OMI sont tombés d'accord sur une méthode de traiter le sujet qui a le plus de chance d'éviter un double travail par la CNUCED et l'OMI, et, en même temps, faciliterait une coopération effective entre les deux organisations.

Dans les consultations entre les secrétariats et dans les discussions au CMI, il a été établi qu'une préoccupation majeure des gouvernements, particulièrement de ceux des pays en voie de développement, est le besoin de faciliter le financement des navires pour l'acquisition des navires. A cet égard, il a été noté que « le financement à long terme est essentiel pour le développement des marines marchandes et que la sûreté la plus immédiatement disponible et la moins chère est le navire lui-même ». De ce fait les mortgages jouent un rôle clé dans le financement des navires et une étude des mortgages serait essentielle dans tout examen de la possibilité d'une action internationale pour accroître la possibilité de financement des navires pour les pays en voie de développement. Une telle étude se rattacherait tout d'abord au point de savoir dans quelle mesure les mortgages sont couramment utilisés pour le financecement des navires, les aménagements pour la création des mortgages dans différents pays et les avantages et désavantages des mortgages, comparés avec des formes alternatives possibles de sûreté pour le financement des navires. Les études devraient également couvrir la loi et la procédure relative à la création et à l'application des mortgages maritimes et aux moyens par lesquels les régimes nationaux respectifs pourraient être plus sensibles aux circonstances particulières des pays concernés. A la lumière du caractère indubitable des implications économiques et commerciales de ces matières, la

However, it has been recognized that the treatment of maritime mortgages, once concluded, in particular the entry and deletion of mortgages on the national shipping register of States, has technical as opposed to commercial implications. IMO, in co-operation with UNCTAD, will deal with such technical aspects while UNCTAD, in co-operation with IMO, will deal with the commercial features.

On the other hand, maritime liens relate principally to the safe and efficient operation of the ship, in that they enable requisite services and facilities to be provided for the ship under conditions which are essential for the safe navigation of the ship and its efficient and aninterrupted operation.

In view of the technical nature of the services and facilities which give rise to maritime liens and their implications on the safe and efficient operation of the ship, IMO is the most appropriate body to undertake any studies which may be necessary on these aspects. Such studies will examine the existing régime on maritime liens, including the need and desirability of maintaining lien status for the claims currently enjoying that status, the ranking of different maritime liens *inter se*, and the possibility or otherwise of extending lien status to other claims.

In undertaking their respective studies, and in considering proposals for international action, the secretariats and the relevant inter-governmental bodies of IMO and UNCTAD will operate on the basis that the relationship between maritime liens and mortgages, as provided in the existing conventions on the subject, has been found to be satisfactory and should, therefore, be maintained. Accordingly, any future international action on maritime liens and mortgages and any new régime of securities in respect of the ship should operate on the basis that claims which are accorded the status of maritime liens will, in principle, have priority over mortgages and other forms of security attached to the ship.

In view of the very close link between maritime liens and mortgages, it is essential that the studies and examination within UNCTAD and IMO be co-ordinated to the maximum extent possible. Both organizations will. therefore, be expected to maintain close and continuous dialogue and exchange of views both with regard to the results of their studies and with regard to the proposals and suggestions for action which may be made in the light of such studies.

Furthermore, it is considered that, should the respective investigations in UNCTAD and IMO reveal the need for international

CNUCED devrait être l'institution la plus appropriée pour entreprendre les études nécessaires, pour définir les problèmes relatifs au financement des navires et pour proposer des mesures internationales pour faciliter la disponibilité accrue de financement en termes acceptables à la fois pour ceux qui reçoivent et pour ceux qui fournissent un tel financement.

Cependant, il a été reconnu que le traitement applicable aux mortgages maritimes, un fois qu'ils ont été constitués, en particulier l'entrée et la radiation des mortgages sur le registre maritime national des navires, a des implications techniques qui s'opposent aux implications commerciales. L'OMI, en coopération avec la CNUCED, traitera de ces aspects techniques tandis que la CNUCED, en coopération avec l'OMI, traitera des questions commerciales.

D'autre part, les privilèges maritimes se rapportent principalement à l'exploitation sûre et efficace du navire, en ce qu'ils rendent possible les services nécessaires et les commodités qui doivent être fournies au navire dans des conditions qui sont essentielles pour la sécurité de la navigation du navire et son exploitation efficace et ininterrompue.

A raison de la nature technique des services et des commodités qui donnent naissance aux privilèges maritimes et de leurs implications sur l'exploitation sûre et efficace du navire, l'OMI est l'institution la plus appropriée pour entreprendre toutes les études qui peuvent se révéler nécessaires sur ces aspects particuliers. De telle études conduiront à l'examen du régime existant des privilèges maritimes, y compris le besoin et le caractère désirable du maintien du statut du privilège pour les créances bénéficiant couramment de ce statut, le rang des différents privilèges maritimes entre eux, la possibilité ou tout autre moyen d'étendre le statut du privilège à d'autres créances.

En entreprenant leurs diverses études et en examinant les propositions pour une action internationale, les secrétariats et les institutions compétentes intergouvernementales de l'OMI et de la CNUCED travailleront sur la base que la relation entre les privilèges et les mortgages, telle qu'elle résulte des conventions existantes sur le sujet, ont été trouvées satisfaisantes et devraient être, par conséquent, maintenues. Par conséquent, toute action internationale future sur le sujet des privilèges et des mortgages et tout nouveau régime de sûreté relatif au navire devraient agir sur la base que les créances auxquelles est accordé le statut de créances maritimes privilégiées, ont priorité, en principe sur les mortgages et autres formes de sûreté attachée au navire.

legislation or other appropriate action, it would be necessary and desirable that the nature and scope of such action be determined by the two organizations in close consultation and co-operation. This is essential in order to secure the requisite uniformity and to maintain the relationship between maritime liens on the one hand and mortgages and other securities attaching to the ship on the other hand.

A raison du lien très étroit entre les privilèges maritimes et les mortgages, il est essentiel que les études et examens au sein de la CNUCED et de l'OMI soient coordonnées dans la plus grande mesure possible. Les deux organisations, par conséquent, devront maintenir un dialogue étroit et continu et des échanges de vues à la fois en ce qui concerne les résultats de leurs études et en ce qui concerne les propositions et suggestions pour une action qui peut être poursuivie à la lumière de telles études.

En outre, il est considéré que, à supposer que les investigations respectives de la CNUCED et de l'OMI révèlent le besoin d'une législation internationale ou toute autre action appropriée, il serait nécessaire et désirable que la nature et l'étendue d'une telle action soit déterminées par les deux organisations au cours de consultations rapprochées et d'une étroite coopération. Ceci est essentiel, de façon à assurer l'uniformité requise et à maintenir la relation entre les privilèges maritimes d'une part et les mortgages et les autres sûretés attachées au navire d'autre part.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS

(Brussels, May 10th, 1952)

The High Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of sea-going ships,

Have decided to conclude a convention for this purpose and thereto have agreed as follows :

Article 1

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

1° « Maritime Claim » means a claim arising out of one or more of the following :

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

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

c) salvage ;

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

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

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

g) general average ;

h) bottomry ;

i) towage ;

j) pilotage ;

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

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER

(Bruxelles, 10 mai 1952)

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la saisie conservatoire de navires de mer,

Ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit :

Article 1

Dans la présente Convention les expressions suivantes sont employées avec les significations indiquées ci-dessous :

1° « Créance Maritime » signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes :

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement :

b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire ;

c) assistance et sauvetage ;

d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement ;

e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement ;

f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire ;

g) avarie commune ;

h) prêt à la grosse ;

i) remorquage ;

j) pilotage ;

k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien ;

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

m) wages of Masters, Officers, or crew ;

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

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

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

q) the mortgage or hypothecation of any ship.

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

3° « Person » includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.

4° « Claimant » means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2

A ship flying the flag of one of the contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim ; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or Powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3

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

l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale ;

m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage ;

n) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire ;

o) la propriété contestée d'un navire ;

p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété ;

q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.

2° « Saisie » signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.

3° « Personne » comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les administrations et établissements publics.

4° « Demandeur » signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

Article 2

Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, autorités publiques ou autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

Article 3

1° Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 et de l'article 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

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

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

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

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4

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

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1, 1°, o) and p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

2° Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

3° Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même demandeur ; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou tout autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

4° Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 4

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Article 5

Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article premier ci-dessus, sous les lettres o) et p) ; en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

In default of agreement between the Parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6

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

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and 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.

Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Article 6

Toutes contestations relatives à la responsabiiltés du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 7

1° Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès :

— soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée ;

— soit dans les cas suivants, nommément définis :

a) si le demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée ;

b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie ;

c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite ;

d) si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910 ;

e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage ;

f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

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

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

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

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

Article 8

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

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

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

4° Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relatin 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.

2° Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas de compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.

3° Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

4° Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

5° Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention revisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

Article 8

1° Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat contractant.

2° Un navire battant pavillon d'un Etat non-contractant peut être saisi dans l'un des Etats contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article premier, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

3° Toutefois, chaque Etat contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non-contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat contractant.

4° Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.

5° When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residene or principal place of businees as the original claimant.

Article 9

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

Article 10

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit of 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.

5° Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.

Article 9

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

La présente Convention ne confère aux demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.

Article 10

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver

a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o) et p) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale ;

b) le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article premier.

Article 11

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Article 12

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime. Le procès-verbal de signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

Article 13

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

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 in after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 15

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

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

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

Article 16

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

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

Article 17

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

Article 18

a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of

Article 14

a) La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.

b) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 15

Tout Etat non représenté à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'article 14, a).

Article 16

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la conférence dans les six mois.

Article 17

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge qui en avisera les autres Parties Contractantes par la voie diplomatique.

Article 18

a) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Conven-

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 theirein, 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 a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter déclare 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 at Brussels, on May 10, 1952 in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

(Follow the signatures)

---

tion s'applique aux territoire ou à certains des territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

b) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe a) de cet article pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'article 17.

c) Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Fait à Bruxelles, le 10 mai 1952, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

(Suivent les signatures)

International convention for the unification of certain rules relating to

Arrest of sea-going ships

Brussels, May 10th, 1952
entered into force
24 February, 1956

Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la

Saisie conservatoire des navires de mer

Bruxelles, 10 mai 1952
entrée en vigueur
24 février 1956

RATIFICATION :

Allemagne (République Fédérale d') : *voir Germany*	
Belgium	April 10th, 1961
Egypt (1)	August 24th, 1955
Espagne : *voir Spain*	
France	May 25th, 1957
Germany (Federal Republic of (2)	October 6th, 1972
Great Britain and Northern Ireland (3)	March 18th, 1959
Greece	February 27th, 1967
Holy Seat	August 10th, 1956
Italy (4)	November 9th, 1979
Netherlands (5)	January 20th, 1983
Pays-Bas : *voir Netherlands*	
Portugal	May 4th, 1957
Saint Siège : *voir Holy Seat*	
Spain	December 8th, 1953
Yugoslavia (6)	July 25th, 1967

ACCESSION - ADHESION :

Algeria	August 18th, 1964
Allemagne (République Fédérale d') : *voir Germany*	
Land Berlin	
Bahamas (7)	May 12th, 1965
Benin	April 23rd, 1958
Cameroon	April 23rd, 1958
Centrafrica Republic	April 23rd, 1958
Comore Isles	April 23rd, 1958
Congo Popular Republic	April 23rd, 1958
Costa Rica (8)	July 13th, 1955
Côte d'Ivoire : *voir Ivory Coast*	
Cuba (12)	November 21st, 1983

Djibouti	April 23rd, 1958
Dominican Republic (9)	May 12th, 1965
Fiji (9)	October 10th, 1970
France	
Overseas Territories	April 23rd, 1958
Gabon	April 23rd, 1958
Germany (Federal Republic of)	
Land Berlin (10)	October 6th, 1972
Great Britain and Northern Ireland	
(Overseas Territories)	
Antigua, Caiman Islands, Montserrat (9), Anguilla (9), St. Helena, St. Vincent (9)	May 12th, 1965
Beize, Turk's Isles and Caicos (7)	September 21st, 1965
Bermuda (9)	May 30th, 1963
British Virgin Islands (9)	May 29th, 1963
Falkland Islands and dependencies (9)	October 17th, 1969
Gibraltar, Hong Kong (9)	March 29th, 1963
Guernsey (9)	December 8th, 1965
Grenada (9)	May 12th, 1965
Guiana (7)	March 29th, 1963
Guinea Republic	April 23rd, 1958
Haiti	November 4th, 1954
Haute-Volta	April 23rd, 1958
Ivory Coast	April 23rd, 1958
Khmere Republic (11)	November 12th, 1956
Kiribati (7)	September 21st, 1965
Malgache Republic	April 23rd, 1958
Mauritania	April 23rd, 1958
Mauritius (9)	March 29th, 1963
Niger	April 23rd, 1958
Nigeria (9)	November 7th, 1963
North Borneo (9)	March 29th, 1963
Paraguay	November 22nd, 1967
Poland	July 16th, 1976
Sarawak (9)	August 28th, 1962
Senegal	April 23rd, 1958
Seychelles (7)	March 29th, 1963
Solomon Isles (7)	September 21st, 1965
St. Christopher-Nevis (13)	May 12th, 1965
St. Lucia (9)	May 12th, 1965
Sudan	April 23rd, 1958
Switzerland	May 28th, 1954
Syrian Arabic Republic	February 3rd, 1972
Tchad	April 23rd, 1958
Togo	April 23rd, 1958
Tonga (9)	June 13th, 1978
Tuvalu (7)	September 21st, 1965
Zaïre Republic	July 17th, 1967

(1) Egypt : Au moment de la signature le Plénipotentiaire égyptien a déclaré formuler les réserves prévues à l'article 10. Confirmation expresse des réserves faites au moment de la signature.

(2) Germany (Federal Republic of) : *(Traduction)* : « ...sous réserve du prescrit de l'article 10, alinéas a et b. »

(3) Great Britain and Northern Ireland : Her Majesty's Government in the United Kingdom reserve the right not to apply the provisions of this convention to warships or to vessels owned by or in the service of a State.

- ... subject tot the following reservations :

« (1) The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland reserve the right not to apply the provisions of the said Convention to Warships or to vessels owned by or in the service of a State.

(2) The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland reserve the right in extending the said Convention to any of the territories for whose international relations they are responsible to make such extension subject to the reservations provided for in Article 10 of the said Convention. »

(4) Italy : Le Gouvernement de la République d'Italie se réfère à l'article 10, par, (a) et (b), et se réserve :

(a) le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o) et p) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie sa loi nationale ;

(b) le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 à la saisie pratiquée sur son territoire en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article 1.

(5) Netherlands : Réserves formulées conformément à l'article 10, paragraphes (a) et (b) :

- les dispositions de la Convention précitée ne sont pas appliquées à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux alinéas o) et p) de l'article 1, saisie à laquelle s'applique la loi néerlandaise ; et

- les dispositions du premier paragraphe de l'article 3 ne sont pas appliquées à la saisie pratiquée sur le territoire du Royaume des Pays-Bas en raison des créances prévues à l'alinéa q) de l'article 1.

(6) Yougoslavie : « ... en réservant conformément à l'article 10 de ladite Convention, le droit de ne pas appliquer ses dispositions à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une créance maritime visée au point o) de l'article premier et d'appliquer à cette saisie la loi nationale. »

(7) Bahamas,
Great Britain and Northern Ireland : Belize, Turk's Isles and Caicos,
Guyana, Kiribati, Seychelles, Solomon Isles,

Tuvalu : « ...with reservation of the right not to apply the provisions of this Convention to warships or to vessels owned by or in service of a State. »

(8) Costa-Rica : *(Traduction)* : « Premièrement : le 1er paragraphe de l'article 3 ne pourra pas être invoqué pour saisir un navire auquel la créance ne se rapporte pas et qui n'appartient plus à la personne qui était propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, conformément au Registre Maritime du pays dont il bat pavillon et bien qu'il lui ait appartenu. »

« Deuxièmement : que Costa-Rica ne reconnaît pas le caractère obligatoire des alinéas a), b), c), d), e) et f) du paragraphe 1er de l'article 7, étant donné que conformément aux lois de la République les seuls tribunaux compétents quant au fond pour connaître des actions relatives aux créances maritimes, sont ceux du domicile du demandeur, sauf s'il s'agit des cas visés sub o), p)

et q) à l'alinéa 1er de l'article 1, ou ceux de l'Etat dont le navire bat pavillon. »
« Le Gouvernement de Costa-Rica, en ratifiant ladite Convention, se réserve le droit d'appliquer la Législation en matière de Commerce et de Travail relative à la saisie des navires étrangers qui arrivent dans ses ports. »

(9) Dominican Republic, Fiji,
Great Britain and Northern Ireland : Antigua, Caiman Islands, Montserrat, St. Christopher-Nevis, Anguilla, St. Helena, St. Vincent, Bermuda, British Virgin Islands, Falkland Islands and Dependencies, Gibraltar, Hong Kong, Guernsey. Grenada, Mauritius, Nigeria, North Borneo, Sarawak, St. Lucia, Tonga : « ... reserve the right not to apply the provisions of this Convention to warships or to vessels owned by or in the service of a State. »

(10) Germany (Federal Republic of)
Land Berlin : *(Traduction)* : « ... sous réserve du prescrit de l'article 10, alinéa a et b. »

(11) Khmere Republic : « Le Gouvernement de la République Khmère en adhérant à cette convention formule les réserves prévues à l'article 10. »

(12) Cuba : (traduction) : L'instrument d'adhésion contient les réserves prévues à l'article 10 de la Convention celles de ne pas appliquer les dispositions de la Convention aux navires de guerre et aux navires d'Etat ou au service d'un Etat, ainsi qu'une déclaration relative à l'article 18 de la Convention.

(13) St. Christopher-Nevis : « ... reserve the right not to apply the provisions of this Convention to warships or to vessels owned by or in the Service of a State. »

REVISION OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATON OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS

(Brussels, 10th May, 1952)

Report of the Chairman of the International Sub-Committee

I. — INTRODUCTION

1. Following the decision of IMO and UNCTAD to place on their work programme the revision of the 1926 and of the 1967 Brussels Conventions on Maritime Liens and Mortgages, and of the 1952 Brussels Convention on Arrest of Ships, the CMI decided to offer its co-operation to both those Intergovernmental Organizations, and two International Sub-Committees were appointed by the Assembly under the chairmanship respectively of the President of the CMI and of Prof. Allan Philip.

The Assembly of the CMI held in Venice on 2nd June 1983 resolved to place both subjects on the Agenda of the next CMI Conference, which will be held in Lisbon in May of this year.

II. — SUMMARY OF THE WORK OF THE INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE

2. The study on the revision of the 1952-Convention of arrest of seagoing ships started with the distribution to National Associations of a questionnaire drawn up by a working group and supplemented by a paper by Francesco Berlingieri containing an analysis of the 1952-Convention and a paper by the chairman of the sub-committee on Maritime Jurisdiction in the EEC.

REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA SAISIE DES NAVIRES DE MER

(Bruxelles, 10 mai 1952)

Rapport du Président de la Commission Internationale

I. — INTRODUCTION

1. A la suite de la décision de l'I.M.O. et de celle de la CNUCED de faire figurer dans leur programme de travail la révision des Conventions de Bruxelles de 1926 et de 1967 sur les privilèges maritimes et les mortages, et de la Convention de Bruxelles de 1952 sur la saisie des navires, le C.M.I. a décidé d'offrir sa coopération à ces deux organisations intergouvernementales, et deux Commissions internationales ont été désignées par l'Assemblée sous la présidence respective du Président du C.M.I. et du Professeur Allan Philip.

L'Assemblée du C.M.I. tenue à Venise le 2 juin 1983 a décidé de placer les deux sujets à l'ordre du jour de la prochaine Conférence du C.M.I., qui se tiendra à Lisbonne, en mai de cette année.

II. — RESUME DU TRAVAIL DE LA COMMISSION INTERNATIONALE

2. L'étude de la révision de la Convention de 1952 sur la saisie des navires de mer a débuté par la distribution aux Associations Nationales d'un questionnaire établi par un groupe de travail et complété par une note par Francesco Berlingieri contenant une analyse de la Convention de 1952 et une note par le président de la Commission sur la compétence maritime dans la C.E.E.

The questionnaire raised especially the following questions :

1. Should the list of maritime claims be expanded ?
2. To which extent should arrest be possible when the claim for which arrest is requested is against someone other than the owner of the ship ?
3. What should be the future of the sister ship rule ?
4. Should the Convention be concerned with the consequences of wrongful arrest ?
5. Should the Convention regulate jurisdiction of courts in respect of cases concerning the underlying claim for which arrest is made and regulate recognition of judgments ?

Replies to the questionnaire have been received from the following National Associations :

Belgium, Italy, German Democratic Republic, Canada, Japan, Portugal, Argentina, the Soviet Union, Sweden, United Kingdom, Yougoslavia, Spain, Korea, United States, Czechoslovakia, Australia and New Zealand, and France.

3. Most National Associations thought that certain additions ought to be made to the list of maritime claims in the 1952 Convention. Views were divided as to the permissibility of arresting a ship for claims against persons other than the owner. Practically all Associations agreed that the sister ship rule should be continued. Many Associations believed that the Convention should contain rules about wrongful arrest. A majority thought that arrest should create jurisdiction and a considerable number thought that the Convention should provide for recognition and enforcement of judgments. The question of arrest of foreign government owned ships was raised by Italy and the Soviet Union.

4. On the 4th and 5th of April 1984 a meeting of the sub-committee was held in Brussels. Due to the illness of Prof. Philip, professor J.C. Schultsz took the chair. At that meeting the possibility was mentioned of replacing the list of maritime claims in art. 1 by a general clause. It was agreed that arrest should be possible also for claims against bareboat charterers. It was also agreed to include a provision permitting bilateral agreements on guarantees issued by a State to be deemed sufficient security to avoid arrest.

During the meeting in Brussels a joint meeting with the International Sub-committee on maritime liens and mortgages was

Le questionnaire soulevait particulièrement les questions suivantes :

1. La liste des créances maritimes devrait-elle être étendue ?
2. Dans quelle mesure la saisie pourrait être possible lorsque la créance pour laquelle la saisie est demandée est contre quelqu'un d'autre que le propriétaire du navire ?
3. Quel devrait être l'avenir de la règle du « sister ship » ?
4. La Convention devrait-elle traiter des conséquences d'une saisie fautive ?
5. La Convention devrait-elle réglementer la compétence des tribunaux en ce qui concerne des affaires relatives à des créances qui sont le fondement de la saisie et réglementer la reconnaissance des jugements ?

Des réponses au questionnaire ont été reçues des Associations Nationales suivantes :

Belgique, Italie, République Démocratique Allemande, Canada, Japon, Portugal, Argentine, Union Soviétique, Suède, Royaume-Uni, Yougoslavie, Espagne, Corée, Etats-Unis, Tchécoslovaquie, Australie et Nouvelle Zélande, et France.

3. La plupart des Associations Nationales ont pensé que certaines additions devaient être faites à la liste des créances maritimes dans la Convention de 1952. Les opinions ont été partagées en ce qui concerne la possibilité de saisir un navire pour des créances contre des personnes autres que le propriétaire. Pratiquement, toutes les Associations ont été d'accord pour que la règle du « sister ship » soit maintenue. De nombreuses Associations ont pensé que la Convention devrait contenir des règles au sujet de la saisie fautive. Une majorité a pensé que la saisie devrait donner compétence et un nombre considérable ont pensé que la Convention devrait prévoir la reconnaissance et l'exécution des jugements. La question de la saisie des navires appartenant à des gouvernements étrangers a été soulevée par l'Italie et l'Union Soviétique.

4. Une réunion de la Commission s'est tenue à Bruxelles les 4 et 5 avril 1984. Etant donné la maladie du Prof. Philip, le Professeur J.C. Schultsz a pris la présidence. A cette réunion la possibilité de remplacer la liste des créances maritimes figurant à l'article 1. par une clause générale a été mentionnée. On a été d'accord sur ce point que la saisie devrait être possible aussi pour des créances exercées contre des affréteurs coque nue. On a également été d'accord pour insérer une disposition permettant des accords bilatéraux pour que des garanties données par un Etat soient considérées comme une sûreté suffisante pour éviter la saisie.

held in the afternoon of the 5th April, when matters of common interest were discussed, especially whether there should be one or two Conventions and, if there were to be two, whether a better co-ordination should be ensured between them.

In the joint meeting it was by a very large majority decided that it was preferable to keep the two conventions separate, but that they should be better co-ordinated.

5. On the basis of the replies to the questionnaires and Mr. C. W. H. Goldie's report of the Brussels meeting the chairman prepared a first report and draft convention which were discussed at a meeting in Copenhagen on the 24th August 1984. Based upon the discussions and with the invaluable assistance of Mr. Goldie, the chairman prepared a new report and draft (hereinafter draft 2) which were distributed to National Associations for comments. Comments were received from the National Associations of Japan, Federal Republic of Germany, France, Sweden, United Kingdom, Czekoslovakia, Spain, Canada and Italy. A meeting of the international sub-committee was then held in Copenhagen on the 11 th January, 1985, to discuss the draft. In the light of these discussions the present report and draft (hereinafter draft 3) has been prepared by the chairman in conjunction with Mr. Goldie for submission to the Lisbon conference.

6. In the work of the international sub-committee delegates of the following National Associations have taken part: Belgium (L. Delwaide), Danemark (J. Erlund), France (J. S. Rohart), Federal Republic of Germany (V. Looks), Italy (E. Vincenzini), Japan (S. Ochiai), Netherlands (K.E. Japikse), Nigeria (F. Sasegbon), Norway (K.J. Gombrii), Poland (S. Suchorzewski), Portugal (J.T. Batista da Silva), Spain (E. Albors and J.L. Goñi), United Kingdom (C.W.H. Goldie), United States (Th. A. Le Gros), U.S.S.R. (I. Barinova and A. Kolodkin), Yugoslavia (Mr. Kapetanovic).

In addition, Dr. R. Vigil of UNCTAD participated in the first meeting of the International Sub-Committee.

III. — THE ARREST CONVENTION, 1952

In most countries not parties to the 1952 Convention ships are subject to arrest regardless of the character of the claim for which arrest is made. The primary purpose of the 1952 Convention was to protect the interests of both ship and cargo in

Pendant la réunion à Bruxelles, une réunion conjointe avec la Commission internationle sur les privilèges maritimes et les mortgages s'est tenue dans l'après-midi du 5 avril, où ont été discutées des matières d'intérêt commun, en particulier le point de savoir s'il devrait y avoir une ou deux Conventions et, s'il devrait y en avoir deux, si une meilleure coordination pourrait être assurée entre elles.

Dans la réunion conjointe, il a été décidé à une très large majorité qu'il était préférable de maintenir les deux Conventions séparées, mais qu'elles devraient être mieux coordonnées.

5. Sur la base des réponses au questionnaire et du rapport de Monsieur C.W.H. Goldie relatif à la réunion de Bruxelles, le Président prépara un premier rapport et un projet de Convention qui ont été discutés à une réunion tenue à Copenhague le 24 août 1984. Se basant sur les discussions et avec l'inappréciable concours de Monsieur Goldie, le Président a préparé un nouveau rapport et un nouveau projet (ci-dessous, projet 2) qui ont été distribués aux Associations Nationales pour être commentés. Des commentaires ont été reçus des Associations Nationales du Japon, de la République Fédérale d'Allemagne, de la France, de la Suède, du Royaume-Uni, de la Tchécoslovaquie, de l'Espagne, du Canada et de l'Italie. Une réunion de la Commission internationale a été tenue alors à Copenhague le 11 janvier 1985 pour discuter le projet. A la lumière de ces discussions le présent rapport et le projet (ci-dessous, projet 3) ont été préparés par le Président en liaison avec Monsieur Goldie pour être soumis à la Conférence de Lisbonne :

6. Les délégués des Associations Nationales dont les noms suivent ont pris part au travail de la Commission internationale :

Belgique (L. Delwaide), Danemark (J. Erlund), France (J.S. Rohart), République Fédérale d'Allemagne (V. Looks), Italie (E. Vincenzini), Japon (S. Ochiai), Pays-Bas (R.E. Japikse), Nigeria (F. Sasegbon), Norvège (K.J. Gombrii), Pologne (E. Suchorzewski), Portugal (Batista da Silva), Espagne (E. Albors et J.L. Goñi), Royaume-Uni (C.Q.H. Goldie), Etats-Unis (Th.A. Le Gros), U.R.S.S. (Melle I. Barinova et A. Kolodkin), Yougoslavie (Kapetanovic).

En outre, le Dr. R. Virgil de la CNUCED a participé à la première réunion de la Commission internationale.

III. — LA CONVENTION SUR LA SAISIE, 1952

Dans la plupart des pays qui ne sont pas partie à la Convention de 1952, les navires sont susceptibles d'être saisis quelque soit

avoiding interruption of the voyage by arrest for claims without any relationship to the operation of the ship.

Art. 1 of the 1952-Convention lists a mumber of so-called maritims claims and art. 2 provides that arrest may be made in respect of such claims but for no other claims. This is the principal rule of the Convention.

According to art. 3 arrest may be made in most cases either of the ship in respect of which the maritime claim arose or other ships in the same ownership. In the case of ships under bareboat charter and other cases where the owner is not liable for the claim, other ships in the same ownership may not be arrested but instead ships in the ownership of the bareboat charterer or other person liable may be arrested.

Art. 3 also prevents arrest from being made twice. Art. 4 provides that ships may only be arrested under judicial authority and art. 5 contains rules on the release of a ship against security.

According to art. 6 procedural problems and all questions concerning liability for wrongful arrest are referred to the law of the forum arresti.

Art. 7 contains rules on jurisdiction in respect of the merits of the case and the recognition of foreign judgments with respect to any security given to obtain the release of the ship.

Art. 8 regulates the scope of the Convention based upon the principle of reciprocity and makes it possible for States to exclude certain cases from the Convention. And art. 9 provides that the Convention must not be construed as creating rights of action or maritime liens which do not exist under the law of the forum arresti.

The Convention has been ratified or acceded to by 63 countries.

IV. — THE PROPOSED DRAFT FOR REVISION OF THE 1952-CONVENTION

The revised draft takes its point of departure in the 1952-Convention. However, it has not been found possible to limit the revision to a protocal containing certain additions or modifi-

le caractère des créances pour lesquelles la saisie est effectuée. Le premier objectif de la Convention de 1952 était de protéger les intérêts du navire en même temps que ceux de la cargaison en évitant l'interruption du voyage par une saisie pour des créances sans aucun rapport avec l'exploitation du navire.

L'article 1 de la Convention de 1952 énumère un certain nombre de créances, désignées sous le nom de créances maritimes et l'article 2 prévoit que la saisie peut être faite en vertu de ces créances mais d'aucunes autres. Ceci est la règle principale de la Convention.

Selon l'article 3, la saisie peut être opérée dans la plupart des cas ou bien sur le navire au sujet duquel la créance maritime est née ou sur d'autres navires du même propriétaire. Dans le cas de navires affrétés coque nue et d'autres cas où le propriétaire n'est pas responsable pour la créance, d'autres navires du même propriétaire ne peuvent pas être saisis mais, au contraire, des navires appartenant à l'affréteur coque nue ou à une autre personne responsable peuvent être saisis.

L'article 3 empêche également que la saisie soit faite deux fois. L'article 4 prévoit que les navires peuvent seulement être saisis avec l'autorisation d'une autorité judiciaire et l'article 5 contient des règles sur la mainlevée de la saisie contre une caution.

Selon l'article 6 les problèmes de procédure et toutes les questions concernant la responsabilité pour saisie fautive sont renvoyées à la loi du forum arresti.

L'article 7 contient des règles de compétence en ce qui cocerne le fond de l'affaire et la reconnaissance des jugements étrangers relatifs à toute garantie donnée pour obtenir la mainlevée de la saisie sur le navire.

L'article 8 réglemente l'étendue de la Convention basée sur le principe de réciprocité et permet aux Etats d'exclure certains cas de la Convention. Et l'article 9 prévoit que la Convention ne doit pas être interprétée comme créant des droits à des actions ou des privilèges maritimes qui n'existe pas selon la loi du forum arresti.

La Convention a été ratifiée ou il y a adhéré par 63 pays.

IV. — LE PROJET PROPOSE POUR LA REVISION DE LA CONVENTION DE 1952

Le projet révisé prend son point de départ dans la Convention de 1952. Toutefois, il n'a pas paru possible de limiter la

cations. Both from the point of view of presentation, language, and substance it has been found that the Convention is in need of a thorough revision. A new Convention has been drafted using such parts of the old Convention as have been found acceptable. A conversion table between the articles of the old Convention and the draft is attached.

Art. 1

Para 1 corresponds to art. 1, para 1 of the 1952-Convention.

Draft 2 contained several alternative drafts. The choice is between a clause defining in general terms what a maritime claim is and a clause containing a detailed list of maritime claims.

The argument for a general clause is that such a clause makes it possible, without having to revoke the Convention, to take into consideration new developments in shipping when in future new types of claims, not foreseen at present, arise. The argument against such a clause is that it may lead to different interpretations of the Convention in different countries, while a list to a larger extent ensures uniformity of interpretation.

The international sub-committee has come to the conclusion that it is desirable to have a rule which permits adaptability to future developments, i.e. a general clause. However, in order to ensure uniformity to as large an extent as possible the suggestion is to supplement the general clause with a non-exhaustive list of claims which according to the Convention are deemed to be maritime claims. The list found in the 1952-Convention has, therefore, been supplemented by additional categories of claim which have been proposed by National Associations, as well as some others.

In draft 2, the third alternative draft of para 1 contained an attempt at a more systematic and logical drafting of the list. However, in order not to create too many uncertainties in relation to existing case law the list contained in the present draft is based upon the list in the 1952-Convention with only minor changes.

The definition of "court" in **para 5** is made purely for drafting purposes.

révision à un protocole contenant certaines additions ou modifications. A la fois du point de vue de la présentation, du langage et du fond, on a considéré que la Convention avait besoin d'une complète refonte. Une nouvelle Convention a été rédigée utilisant les parties de l'ancienne Convention qui ont été jugées acceptables. Une table de conversion entre les articles de l'ancienne Convention et le projet est jointe à ce rapport.

Article 1

Le paragraphe 1 correspond à l'article 1, paragraphe 1 de la Convention de 1952.

Le projet n° 2 contenait plusieurs rédactions alternatives. Le choix devra être fait entre une clause définissant en termes généraux ce qu'est une créance maritime et une clause contenant une liste détaillée des créances maritimes.

L'argument en faveur d'une clause générale est qu'une telle clause permet, sans avoir à dénoncer la Convention, de prendre en considération des développements nouveaux du trafic maritime lorsque dans l'avenir de nouveaux types de créances, qui ne sont pas prévues actuellement, prendront naissance. L'argument contre cette clause est qu'elle peut conduire à différentes interprétations de la Convention dans différents pays, tandis qu'une liste assure dans une plus large mesure une uniformité d'interprétation.

La Commission internationale a abouti à la conclusion qu'il était souhaitable d'avoir une règle qui permette l'adaptation à des développements futurs, c'est-à-dire, une clause générale. Cependant, afin d'assurer une uniformité dans une mesure aussi étendue que possible on suggère de compléter la clause générale par une liste non exhaustive de créances qui, selon la Convention, sont considérées comme des créances maritimes. La liste qui se trouve dans la Convention de 1952 a donc été élargie par des catégories supplémentaires de créances qui ont été proposées par les Associations Nationales, ainsi que d'autres.

Dans le projet 2, la troisième rédaction alternative du paragraphe 1 contenait un essai en vue d'une rédaction plus systématique et logique de la liste. Toutefois, en vue de ne pas créer trop d'incertitudes par rapport à la jurisprudence existante, la liste contenue dans la rédaction actuelle est basée sur la liste qui se trouve dans la Convention de 1952 avec seulement quelques changements mineurs.

It has not been found necessary to include a definition of ship in the convention. It is left to the law of the forum to determine what is to be understood by that term.

Art. 2

Para 5 is new. It is thought to be in conformity with the law of most countries.

Art. 3

Art. 3 corresponds to para 1, 2 and 4 of the 1952-Convention.

According to the 1952-Convention it seems that arrest may always be made of the ship in respect of which the maritime claim arose, regardless whether the owner is liable for the claim for which arrest is made, and regardless whether the ownership has changed since the claim arose.

The significance of the rule as contained in the 1952-Convention is uncertain : Is it merely a rule permitting arrest in these cases or are national courts bound to arrest a ship even where the owner is not personally liable ? Must the ship be arrested even if the claim cannot be enforced against the ship by its forced sale because the law of the forum does not permit enforcement of claims against one person by action against the property of another person ? Or does the right of arrest under the Convention imply a right of enforcement if the arrest is justified ?

The last question, at least, must be answered in the negative. Art. 9 of the 1952-Convention makes it clear that the Convention does not create any new rights of action or any new maritime liens. If arrest of a ship were to mean that the claim could also be enforced against the ship even if the owner of the ship were not liable for the claim and even if the claim was not protected by a maritime lien in the ship under the applicable law, it would, in fact, mean that a new maritime lien had been created.

If arrest may be made even in cases where the claim cannot be enforced against the arrested ship, it means that the owner of the ship who is not liable for the claim for which arrest is made will have to put up security to obtain the release of his

La définition du mot « cour » dans le paragraphe 5 est établie seulement dans un but rédactionnel.

On n'a pas trouvé nécessaire d'insérer une définition du navire dans la Convention. Cela est laissé à la loi du forum qui déterminera ce qui doit être entendu par ce terme.

Article 2

Le paragraphe 5 est nouveau. On pense qu'il est conforme aux lois de la plupart des pays.

Article 3

L'article 3 correspond aux paragraphes 1, 2 et 4 de la Convention de 1952.

Selon la Convention de 1952 il semble que la saisie du navire au sujet duquel la créance maritime est née puisse toujours être effectuée, sans égard au fait que le propriétaire est responsable pour la créance pour laquelle la saisie est faite et sans égard au fait que la propriété du navire a changé depuis que la créance est née.

Le sens de la règle telle qu'elle est contenue dans la Convention de 1952 est incertain : c'est simplement une règle permettant la saisie dans ces cas ou bien est-ce que les cours nationales sont obligées de saisir un navire même lorsque le propriétaire du navire n'est pas responsable personnellement ? Faut-il saisir le navire même si la créance ne peut être exercée contre le navire par le moyen de la vente forcée parce que la loi du forum ne permet pas l'exercice des créances contre une personne par l'action dirigée contre la propriété d'une autre personne ? Ou bien est-ce que le droit de saisie selon la Convention implique-t-il un droit de mise en œuvre si la saisie est justifiée ?

La dernière question, au moins, doit recevoir une réponse négative. L'article 9 de la Convention de 1952 rend bien clair que la Convention ne crée aucuns nouveaux droits d'action ou aucuns nouveaux privilèges maritimes. Si la saisie d'une navire devait signifier que la créance pouvait aussi être mise en œuvre contre le navire même si le propriétaire du navire n'était pas responsable pour la créance et même si la créance n'était pas protégée par un privilège maritime sur le navire selon la loi applicable, cela signifierait, en fait, qu'un nouveau privilège maritime aurait été créé.

Si la saisie peut être effectuée même dans les cas où la créance ne peut pas être mise en œuvre contre le navire saisi, cela signifie que le propriétaire du navire qui n'est pas respon-

ship. The result is that the Claimant by means of the arrest is able to obtain a security, a kind of maritime lien, which otherwise he has no right to get.

Some of the National Associations represented in the international sub-committee were of the opinion that arrest should always be possible even if it means that the ship thereby, directly or indirectly, will serve as security for a claim for which the owner is not liable and even if a maritime lien or mortgage does not exist. That was true, especially, of representatives of countries having predominant cargo interests. Other representatives were of the opinion that it should only be possible to arrest a ship if the claim can be enforced against the ship when a final judgment has been obtained, i.e. either because the owner is personnaly liable for the claim or because the claim is protected by a maritime lien in the ship.

The discussion reflects not only the different interests of cargo owners and ship owners but also the conflict between those who want to extend maritime liens as much as possible and those who want to limit the number of maritime liens. An unlimited right of arrest brings the maritime lien in by the back door.

The above discussion is reflected in the proposed text of art. 3 in the two alternative texts of para (1) (a) and in para (3).

Para 1 regulates the case in which arrest may be made of the ship in respect of which the maritime claim arose. Para 2 contains the so-called sister ship rule. Para 3 provides that arrest may only be made if the claim can also be enforced against the arrested ship.

The principal text of **para 1** permits arrest when the person liable for the claim was owner when the claim arose and still is owner (a), or there is a maritime lien (b), or mortgage (c) against the ship. A lien or mortgage may be connected with a personal claim against the owner but may also exist as security for the debt of a third party, thus without a personal claim against the owner.

The alternative text of para (1) (a) goes further.

It permits arrest of the ship even if the owner is not personnally liable for the claim and even if no lien or mortgage exists, provided the owner at the time of arrest is the same as at the time when the maritime claim arose. The rule is intended to meet the wishes of those who tink arrest should always be

sable pour la créance pour laquelle la saisie est faite, aura à fournir une garantie pour obtenir la mainlevée de la saisie du navire. Le résultat est que le créancier par le moyen de la saisie peut obtenir une garantie, une sorte de privilège maritime, qu'autrement il n'a pas le droit d'obtenir.

Plusieurs Associations Nationales représentées dans la Commission internationale ont été de l'opinion que la saisie devrait toujours être possible même si cela signifie que le navrie, de cette façon, directement ou indirectement servira de sûreté pour une créance pour laquelle le propriétaire n'est pas responsable et cela même si un privilège maritime ou un mortgagne n'existe pas. Cela a été vrai, tout spécialement des représentants des pays ayant des intérêts prédominants dans la marchandise. D'autres représentanst ont été d'avis qu'il serait seulement possible de saisir un navire si la créance pouvait être exercée contre le navire lorsqu'un jugement définitif avait été obtenu, c'est-à-dire, soit parce que le propriétaire est personnellement responsable pour la créance ou parce que la créance est protégée par un priviège maritime dans le navire.

La discussion reflète non seulement les intérêts différents des propriétaires de marchandises et des propirétaires de navires, mais aussi le conflit entre ceux qui souhaitent étendre les privilèges maritimes autant que possible et ceux qui veulent limiter le nombre des privilèges maritimes. Un droit illimité de saisir fait rentrer le privilège maritime par la porte de derrière.

La discussion ci-dessus se retrouve dans le texte proposé de l'article 3, dans les deux textes alternatifs du paragraphe (1) (a) et dans le paragraphe (3).

Le paragraphe 1 réglemente les cas dans lesquels la saisie peut être effectuée sur le navire au sujet duquel la créance maritime est née. Le paragraphe 2 contient la règle dites de sister ship. Le paragraphe 3 prévoit que la saisie peut seulement être faite si la créance peut aussi être exécutée contre le navire saisi.

Le texte principal du **paragraphe 1** permet la saisie quand la personne responsable pour la créance était propriétaire lorsque la créance est née et est toujours propriétaire a(), ou lorsqu'il y a un privilège maritime (b), ou un mortgage (c) contre le navire. Un privilège ou mortgage peut être lié à une créance personnelle contre le propriétaire mais peut également exister comme garantie pour la dette d'un tiers, donc sans une créance personnelle contre le propriétaire.

Le texte alternatif du paragraphe (1) (a) va plus loin.

Il permet la saisie du navire même si le propriétaire n'est pas personnellement responsable pour la créance et même si n'existent ni privilège, ni mortgage, pourvu que le propriétaire au

possible but is somewhat restrictive as it prohibits arrest if there has been a change of ownership since the claim arose.

It is not all maritime liens that should give rise to arrest, cf. (b). It seems natural in this respect to connect the Convention to the Convention on maritime liens and mortgages. However, it might be possible also to refer to such maritime liens as are recognized by the forum arresti.

Para 1 also permits arrest when the claim relates to the ownership or possession of the ship (d) or when the claim is against bareboat charterer (e).

The sister ship rule in **para 2** makes it possible to arrest the debtor's other ships. The rule is the same as in the 1952-Convention. However, between square brackets an extension of the rule is suggested. The text within square brackets would make it possible to arrest a ship owned by a subsidiary of the debtor or, if the debtor is a person, by a company owned by him. It would also make it possible to arrest a ship in his possession, i.e. by virtue of a charter party. At least the latter extension may be thought to go too far.

In draft 2 an attempt was made to formulate a rule on the lifting of the veil. In the present draft this attempt has been limited to the text in square brackets.

The provision in **para 3** is intended to ensure that arrest is not made as a means of putting pressure on the owner in cases where the ship itself if not released against security would not be the subject of enforcement when the case has been determined as its merits.

Art. 4

Art. 4 corresponds to the present art. 5.

It has not been found necessary to distinguish, as in the present art. 5, between arrest in ownership disputes and in other cases. Security in the sense used in art. 4 includes a limitation fund according to one of the Conventions on global limitation of liability.

When a ship has been arrested in a state, art. 5 prevents its rearrest in a contracting state. No such assurance exists

moment de la saisie soit le même qu'au moment où la créance maritime est née. La règle est censée répondre au souhait de ceux qui pensent que la saisie devrait toujours être possible mais est dans une certaine mesure restrictive puisqu'elle interdit la saisie s'il y a eu un changement dans la propriété depuis que la créance est née.

Ce ne sont pas tous les privilèges maritimes qui devraient donner naissance à une saisie cf. (b). Il semble naturel, à cet égard, de lier la Convention à la Convention sur les privilèges maritimes et les mortgages. Cependant, il pourrait être possible également de se référer à des privilèges maritimes tels que ceux qui sont reconnus par le forum arresti.

Paragraphe 1 permet également la saisie lorsque les créances sont relatives à la propriété ou la possession du navire (d) ou quand la créance est contre l'affréteur coque nue (e).

La règle du sister ship, dans le **paragraphe 2**, permet de saisir les autres navires du débiteur. La règle est la même que dans la Convention de 1952. Toutefois, entre parenthèses, une extension de la règle est proposée. Le texte entre parenthèses rendrait possible la saisie d'un navire appartenant à une filiale du débiteur ou, si le débiteur est une personne, par une société dont il est propriétaire. Cela rendrait également possible de saisir un navire en sa possession, par exemple en vertu d'une charte-partie. Du moins la dernière extension peut être considérée comme allant trop loin.

Dans le projet 2 une tentative a été faite pour formuler une règle sur le lever du rideau. Dans le projet actuel cette tentative a été limitée au texte entre parenthèses.

La disposition du **paragraphe 3** a pour but d'assurer que la saisie n'est pas faite comme un moyen d'exercer une pression sur le propriétaire dans des cas où le navire lui-même, s'il n'est pas libéré de toute sûreté, ne pourrait être l'objet d'une exécution lorsque l'affaire aurait été jugée au fond.

Article 4

L'article 4 correspond à l'actuel article 5.

Il n'a pas paru nécessaire de distinguer, comme c'est le cas dans le présent article 5, entre la saisie dans des litiges sur la propriété et dans d'autres cas.

Sûreté dans le sens utilisé dans l'article 4 comprend un fond de limitation établi conformément à l'une des Conventions sur la limitation globale de responsabilité.

against rearrest in a non-contracting state. **Para 4,** therefore, provides for the release of security already given in a contracting state if the ship is arrested in a non-contracting state or released there only after giving security.

Art. 5

Art. 5 corresponds to the present art. 3 para 3.

Art. 6

Art. 6 provides rules with respect to wrongful arrest.

The problem of security for wrongful arrest was also discussed before the adoption of the 1952-Convention. In the end, art. 6 para 1 of that convention left the problem to be determined by the state of arrest.

Some countries automatically require security for wrongful arrest as a condition for arrest. In other countries the question is left to the discretion of the courts.

The draft contains alternative texts in this respect. The first draft gives the court complete discretion while the alternative draft only gives the courts a very limited discretion.

In para **(2) and (3)** questions of jurisdiction and choice of law are regulated. **Para (4)** permits staying of the proceedings while awaiting a decision by another court as to the merits of the case.

Art. 7

This article corresponds to art. 7 of the present Convention. It gives the courts of the forum arresti jurisdiction to determine the merits of the case but permits them to refuse jurisdiction if that may be done under the law of the forum. The latter rule is within square brackets because such discretion in the courts is unusual in many countries.

Para (3) and (4) protects the shipowner be ensuring that the case on the merits will not be unreasonably delayed. Corres-

Lorsqu'un navire a été saisi dans un état, l'article 5 empêche qu'il soit à nouveau saisi dans un état contractant. Une telle assurance existe contre une nouvelle saisie pratiquée dans un état non contractant. Le **paragraphe 4**, par conséquent, prévoit la levée de la garantie déjà donnée dans un état contractant si le navire est saisi dans un état non contractant ou que mainlevée est donnée là seulement après qu'une garantie ait été donnée.

Article 5

L'article 5 correspond à l'article 3 paragraphe 3 actuel.

Article 6

L'article 6 prévoit des règles en ce qui concerne la saisie fautive.

Le problème de la sûreté pour le cas de saisie fautive a aussi été discuté avant l'adoption de la Convention de 1952. Finalement, l'article 6, paragraphe 1 de cette Convention a laissé à l'état de la saisie le soin de trancher ce problème.

Plusieurs pays exigent automatiquement une sûreté pour saisie fautive comme une condition de la saisie. Dans d'autres pays, la question est laissée à la discrétion des tribunaux.

Le projet contient des textes alternatifs à cet égard. Le premier projet donne aux tribunaux la décision complète tandis que la rédaction alternative donne seulement aux tribunaux des pouvoirs limités.

Dans les paragraphes **(2) et (3)** sont traitées les questions de compétence et de choix de la loi applicable. Le **paragraphe 4** permet d'arrêter les procédures engagées pendant que l'on attend une décision par une autre juridiction sur l'affaire au fond.

Article 7

Cet article correspond à l'article 7 de la présente Convention. Il confie aux tribunaux du forum arresti compétence pour décider l'affaire au fond mais les autorise à refuser la compétence si cela peut être fait selon la loi du forum. La dernière règle est entre parenthèses parce qu'un tel pouvoir n'appartient habituellement pas aux tribunaux, dans de nombreux pays.

Les **paragraphes (3) et (4)** protègent l'armateur en lui garantissant que l'affaire sur le fond du litige ne sera pas déraisonnablement retardée. Des dispositions correspondantes se trouvent dans la présente Convention à l'article 7, paragraphe 3 et 4.

ponding provisions are found in the present Convention art. 7 para 3 and 4.

Para 5 provides that where the decision as to the merits of the case must be taken by the courts of a country other than that where the ship was arrested or security given, then that decision shall be enforceable with respect to the ship or security. This rule corresponds to art. 7 para 2 of the present Convention. It follows that the decision will, thus, not by virtue of the Arrest Convention be enforceable against other property of the defendant. However, other rules may lead to such more far reaching recognition of the foreign judgment; cf. para (6).

Art. 8

This rule is included as a result of an initiative by the Soviet Association. The Soviet Union has already concluded 21 conventions of this type.

The Soviet Association has proposed a rule making state guarantees sufficient security by virtue of the terms of the Convention itself, subject only to allowing the possibility that states may make a reservation against the automatic acceptance of such state guarantees. The international subcommittee has found it more prudent to suggest that the acceptance of a state guarantee should always be left to bilateral agreement.

Art. 9

It is proposed that the application of the rules of the Convention should not be dependant upon reciprocity or subject to other restriction, cf. **para (1)**.

It is thought prudent in **para (3)** to retain a provision corresponding to art. 9 of the present Convention.

February 1985.

Prof. Allan PHILIP.

Le **paragraphe 5** prévoit que lorsque la décision au fond doit être prise par les tribunaux d'un pays autre que celui où le navire a été saisi ou bien où la garantie a été donnée, alors cette décision pourra être exécutée en ce qui concerne le navire ou la sûreté. Cette règle correspond à l'article 7 paragraphe 2 de la présente Convention. Il s'en suit que la décision sera ainsi exécutée, non pas en vertu de la Convention sur la saisie, contre la propriété du défendeur. Toutefois, d'autres règles peuvent conduire beaucoup plus loin à la reconnaissance de jugements étrangers ; cf. paragraphe (6).

Article 8

Cette règle a été insérée comme le résultat d'une initiative prise par l'Association Soviétique. L'Union Soviétique a déjà conclu 21 Conventions de ce type.

L'Association Soviétique avait proposé une règle faisant des garanties données par un état une sûretré suffisante en vertu des termes de la Convention elle-même, sous la seule condition de permettre la possibilité que des états puissent faire une réserve contre l'acceptation automatique de telles garanties étatiques. La commission internationale a trouvé plus prudent de proposer que l'acceptation d'une garantie d'était soit toujours laissée à un accord bilatéral.

Article 9

Il est proposé que l'application des règles de la Convention ne dépende pas de la réciprocité ou ne soit pas sujette à d'autres restriction, cf. **paragraphe (1)**.

L'application de la Convention est soumise aux règles générales du droit international relatif aux immunités. On a pensé que la règle figurant au **paragraphe (2)** correspond à l'état présent du droit.

On considère qu'il est prudent, dans le **paragraphe (3)** de retenir une disposition correspondant à l'article 9 de la présente Convention.

Le **paragraphe 4** correspond à l'article 2 de la présente Convention.

Février 1985.

Prof. Allan PHILIP.

Draft	1952-Convention
art. 1 para 1	art. 1 para 1
art. 1 para 2	art. 1 para 2
art. 1 para 3	art. 1 para 3
art. 1 para 4	art. 1 para 4
art. 1 para 5	----
art. 2 para 1	art. 4
art. 2 para 2	----
art. 2 para 3	art. 2
art. 2 para 4	art. 3 para 1
art. 2 para 5	----
art. 2 para 6	art. 6 para 2
art. 3	art. 3 paras 1, 2 and 4
art. 4	art. 5
art. 5	art. 3 para 3
art. 6	art. 6 para 1
art. 7	art. 7
art. 8	----
art. 9 para 1	art. 8
art. 9 para 2	----
art. 9 para 3	art. 9
art. 9 para 4	art. 2

Projet	Convention 1952
art. 1 para 1	art. 1 para 1
art. 1 para 2	art. 1 para 2
art. 1 para 3	art. 1 para 3
art. 1 para 4	art. 1 para 4
art. 1 para 5	-----
art. 2 para 1	art. 4
art. 2 para 2	-----
art. 2 para 3	art. 2
art. 2 para 4	art. 3 para 1
art. 2 para 5	-----
art. 2 para 6	art. 6 para 2
art. 3	art. 3 paras 1, 2 et 4
art. 4	art. 5
art. 5	art. 3 para 3
art. 6	art. 6 para 1
art. 7	art. 7
art. 8	-----
art. 9 para 1	art. 8
art. 9 para 2	-----
art. 9 para 3	art. 9
art. 9 para 4	art. 2

DRAFT REVISION OF INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS

Article 1

DEFINITIONS

(1) "Maritime claim" means any claim arising out of the ownership, construction, possession, mortgage or hypothecation, management, operation or trading of any ship, or out of salvage operations relating to any ship, including but not restricted to :

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

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

(c) salvage operations or any salvage agreement ;

(d) liability to pay compensation or other remuneration in respect of the removal or attempted removal of a threat of damage, or of preventive measures or similar operations, whether or not arising under any international convention, enactment or agreement ;

(e) costs or expenses relating to the raising, removal or destruction of the wreck of any ship ;

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

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

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

(i) general average ;

(j) towage ;

(k) pilotage ;

(l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) or services supplied to any ship for her operation or maintenance);

PROJET DE REVISION DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA SAISIE DE NAVIRES DE MER

Article 1

DEFINITIONS

(1) « Créance maritime » signifie toute créance née de la propriété, de la construction, de la possession, d'un mortgage ou d'une hypothèque, la gestion, l'exploitation ou le commerce de tout navire, ou d'opérations de sauvetage relatives à tout navire, y compris mais pas limité à :

a) dommages causés par un navire (soit par abordage soit autrement) ;

(b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par l'exploitation ou la gestion de tout navire ;

(c) opérations de sauvetage et d'assistance ou tout contrat de sauvetage ;

(d) responsabilté pour le paiement d'une indemnité ou de toute autre rémunération relative à l'enlèvement ou à la tentative d'enlèvement d'une menace de dommage, ou de mesures préventives ou d'opérations similaires, résultant ou non d'une Convention internationale, d'une loi ou d'un contrat ;

(e) frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement et à la destruction de l'épave de tout navire ;

(f) tout contrat relatif à l'usage ou à la location de tout navire (soit par charte-partie, soit autrement) ;

(g) tous contrats relatifs au transport de marchandises ou de passagers par un navire (en vertu d'une charte-partie, ou autrement) ;

(h) pertes ou dommages aux marchandises (y compris les bagages) transportés par tout navire ;

(i) avarie commune ;

(j) remorquage ;

(k) pilotage ;

(l) marchandises, matériels, approvisionnements, soutes, équipements (y compris les containers) ou services fournis à tout navire pour son exploitation ou son entretien ;

(m) construction, repair, converting or equipping of any ship ;

(n) port and dock charges and dues ;

(o) wages or other sums relating to their employment payable to or on behalf of or for the benefit of the master, officers, or crew ;

(p) disbursements made on behalf of any ship, her owner, bare boat or other charter or agent ;

(q) insurance premiums payable by or on behalf of the shipowner or bare boat charterer in respect of any ship ;

(r) agency fees or commissions payable by or on behalf of the shipowner or bare boat charterer in respect of any ship ;

(s) any dispute as to the ownership or possession of any ship ;

(t) any dispute between the co-owners of any ship as to the employment or earnings of that ship ;

(u) the mortgage or hypothecation of any ship ;

(v) any dispute arising out of a contract for the sale of any ship.

(2) "Arrest" for the purpose of this Convention means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim. It does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of an enforceable judgment or of an arbitral award.

(3) "Person" include individuals, partnerships, unincorporated associations and bodies corporate, governments, their departments and public authorities.

(4) "Claimant" means any person making a maritime claim.

(5) "Court" means any Court or other appropriate judicial authority of a State.

Article 2

POWERS OF ARREST

(1) A ship may be arrested or released from arrest only by or under the authority of a Court of the State in which the arrest is made or applied for.

(2) A ship may only be arrested when at the time of arrest it is within the territorial jurisdiction of the State in which arrest is applied for.

(m) construction, réparation, transformation ou équipement de tout navire ;

(n) charges et droits de port et de dock ;

(o) gages ou autres sommes relatives à leur emploi payables à ou en leur nom ou au bénéfice du capitaine, des officiers ou de l'équipage ;

(p) paiements effectués au nom du tout navire, de son propriétaire, affréteur en coque nue ou au nom de tout autre affréteur ou agent ;

(q) primes d'assurance payables par ou au nom du propriétaire du navire ou de l'affréteur en coque nue relatives à tout navire ;

(r) frais d'agence ou commissions payables par ou au nom du propriétaire du navire ou de l'affréteur coque nue relatifs à tout navire ;

(s) tout litige au sujet de la propriété ou possession de tout navire ;

(t) tout litige entre copropriétaires de tout navire en ce qui concerne l'emploi ou les profits de ce navire ;

(u) le mortgage ou l'hypothèque de tout navire ;

(v) tout litige découlant d'un contrat de vente de tout navire ;

(2) « Saisie » pour l'objet de cette Convention, signifie la détention d'un navire par une procédure judiciaire pour garantir une créance maritime. Elle ne comprend pas la main mise sur un navire en exécution ou en paiement à la suite d'un jugement exécutoire ou d'une sentence arbitrale.

(3) « Personne » comprend des individus, des associés, des associations sans personnalité civile et des institutions ayant la personnalité civile des Gouvernements, leurs départements et des autorités publiques.

(4) « Créancier » signifie toute personne exerçant une créance maritime.

(5) « Jurisdiction » signifie toute Cour ou autre autorité judiciaire compétente d'un Etat.

ARTICLE 2
POUVOIRS DE SAISIE

(1) Un navire peut être saisi ou libéré de la saisie seulement par ou sous l'autorité d'un tribunal de l'état dans lequel la saisie est faite ou demandée.

(2) Un navire peut seulement être saisi lorsque, au moment de la saisie il est dans la juridiction territoriale de l'Etat dans lequel la saisie est demandée.

(3) A ship may be arrested as provided in this Convention in respect of a maritime claim but in respect of no other claim.

(4) A ship may be arrested even though it is ready to sail.

(5) A ship may be arrested in accordance with this Convention for the purpose of obtaining security notwithstanding that by virtue of a jurisdiction clause, arbitration clause or choice of law clause in any relevant contract the maritime claim in respect of which the claim is made is to be adjudicated upon in a Court in a State other than the State where the arrest is made or in arbitration or is to be adjudicated upon subject to the law of another State.

(6) 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 is made or applied for.

ARTICLE 3

EXERCISE OF RIGHT OF ARREST

(1) Arrest may be made of any ship in respect of which a maritime claim has arisen if:

(a) (i) the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is personally liable for claim, and

(ii) the person still owns the ship at the time when arrest proceedings are commenced, or

[ALTERNATIVE TEXT FOR ART. 3 (1) (a): —

(a) the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is still the owner of the ship at the time when arrest proceedings are commenced, or]

(b) the claim gives rise to a maritime lien against the ship according to [the Lisbon Convention 1985 on Maritime Liens and Mortgages], or

(c) the claim is based upon a [registered] mortgage or hypothecation of the ship, or

(d) the claim relates to the ownership or possession of the ship, or

(e) the claim is against a person who

(i) was bare boat charterer of the ship at the time when the claim arose, and

(3) Un navire peut être saisi comme il est prévu dans cette Convention en vertu d'une créance maritime mais en vertu d'aucune autre créance.

(4) Un navire peut être saisi même s'il est prêt à appareiller.

(5) Un navire peut être saisi conformément à la Convention dans le but d'obtenir une sûreté bien que en vertu d'une clause de compétence, d'une clause d'arbitrage ou d'une clause de référence à une loi insérée dans tout contrat considéré, la créance maritime, en vertu de laquelle l'action était introduite, doit être décidée par une juridiction se trouvant dans un Etat autre que l'Etat où la saisie est effectuée ou en arbitrage ou doit être jugée selon la loi d'un autre Etat.

(6) Selon les dispositions de cette Convention la procédure relative à la saisie du navire ou à la levée de la saisie sera soumise à la loi de l'Etat dans lequel la saisie est effectuée ou demandée.

Article 3

EXERCICE DU DROIT DE SAISIE

(1) Peut être effectuée la saisie de tout navire au sujet duquel une créance maritime est née si :

(a) (i) la personne qui possède le navire au moment où la créance maritime est née, est personnellement responsable pour la créance, et

(ii) cette personne possède toujours le navire au moment où les procédures de la saisie ont commencé, ou

[ALTERNATIVE POUR L'ARTICLE 3 (1) (a) : —

(a) la personne qui est propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née est encore le propriétaire du navire au moment où les procédures de la saisie ont commencé, ou]

(b) la créance donne naissance à un privilège maritime contre le navire selon [la Convention de Libonne 1985 sur les privilèges et les mortgages], ou

(c) la créance est fondée sur un mortgage ou une hypothèque [enregistrée] sur le navire, ou

(d) la créance est relative à la propriété ou la possession du navire, ou

(e) la créance est contre une personne qui

(i) était affréteur coque-nue du navire au moment où la créance est née, et

(ii) still is bare boat charterer of the ship at the time when arrest proceedings are commenced.

(2) Arrest may be made of any ship which at the time when arrest proceedings are commenced is owned [or controlled] by [or in the possession of] the person who, at the time when the maritime claime arose was

(i) owner of [or in control or possession of] the ship is respect of which the maritime claim arose, or

(ii) bare boat charterer, time charterer or voyage charterer of that ship

and is personally liable for that claim.

(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 demanded the claim can be enforced against that ship or by the forced sale of that ship.

Article 4

RELEASE FROM ARREST

(1) The Court within whose jurisdiction the ship has been arrested shall order the release of the ship when sufficient security has been furnished in a satisfactory form.

(2) In this absence of agreement between the interested parties as to the sufficiency and form of the security, the Court shall determine the nature and amount thereof.

(3) Any request for the ship to be released upon security being provided shall not be construed as an acknowledgment of liability nor as a waiver of any defence or any right to limit liability.

(4) (a) If a ship has been arrested in a non-Contracting State and is not released although security has been given in a Contracting State, that security shall be ordered to be released on application to the Court in the Contracting State.

(b) In a non-Contracting State the ship is released upon satisfactory security being provided, any security given in a Contracting State shall be ordered to be released

(ii) est encore affréteur coque-nue du navire au moment où les procédures de la saisie ont commencé.

(2) Il peut être effectué une saisie de tout navire qui, au moment où les procédures de la saisie ont commencé est la propriété [ou est contrôlée] par [ou en possession de] la personne qui, au moment où la créance maritime est née était

(i) propriétaire du [ou avait sous son contrôle ou était en possession de] navire au sujet duquel la créance maritime est née

(ii) affréteur coque nue, affréteur à temps ou au voyage de ce navire

et est personnellement responsable pour cette créance .

(3) Malgré les dispositions des paragraphes (1) et (2) de cet article, la saisie d'un navire qui n'est pas la propriété d'une personne responsable pour la créance ne pourra être autorisée que si, selon la loi de l'Etat où la saisie est demandée, la créance peut être exécutée contre ce navire ou par la vente forcée de ce navire.

Article 4

LEVÉE DE LA SAISIE

(1) Le tribunal dans la jurisdiction duquel le navire a été saisi ordonnera la libération du navire lorsqu'une garantie suffisante a été fournie dans une forme satisfaisante.

(2) En l'absence d'accord entre les parties intéressées en ce qui concerne la suffisance et la forme de la sûreté, le tribunal déterminera la nature et le montant de celle-ci.

(3) Toute demande tendant à la libération du navire contre une garantie qui devrait être fournie ne devra pas être interprétée comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation à toute défense ou à tout droit de limiter sa responsabilité.

(4) (a) Si un navire a été saisi dans un Etat non contractant et n'est pas libéré de la saisie bien qu'une garantie ait été donnée dans un Etat contractant, cette sûreté devra être libérée sur demande au tribunal dans l'Etat contractant.

(b) Si dans un Etat non contractant le navire est libéré, une garantie suffisante ayant été fournie, toute sûreté donnée dans un Etat contractant devra être libérée dans

to the extent that the total amount of security given in the two States exceeds

(i) the claim for which the arrest has been made, or

(ii) the value of the ship,

whichever is the lower.

(5) Where pursuant to paragraph (1) of this article security has been provided, the party providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, varied or dispensed with.

Article 5

RIGHT OF RE-ARREST

(1) Where in any State a ship has already been arrested and released or bail or other security has already been given to a Claimant in respect of a maritime claim, neither the same ship nor a ship which would otherwise be subject to arrest pursuant to paragraph (2) of Article 3 shall thereafter be arrested nor threatened with arrest in that or any other State, nor shall security be demanded in any such State, by the same Claimant in respect of the same maritime claim unless

(a) the amount of the security already obtained is inadequate ; or

(b) the person who has already given the security is or is reasonably believed by the Claimant to be, unable to fulfil some or all of the obligations undertaken by such person in respect of such security ; or

(c) the ship arrested or the security previously given 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) "Release" for the purpose of paragraph (1) above shall not include any unlawful escape or release from arrest.

Article 6

PROTECTION OF OWNERS AND BARE BOAT CHARTERERS OF ARRESTED SHIPS

(1) The Court may as a condition of the arrest of a ship, or of permitting an arrest already made to be continued, impose

la mesure où le montant total de la sûreté donnée dans les deux Etats dépasse

(i) la créance pour laquelle la saisie a été faite, ou

(ii) la valeur du navire,

selon que l'une ou l'autre est la moins élevée.

(5) Lorsque conformément au paragraphe (1) de cet article une sûreté a été fournie, la partie ayant fournie une telle sûreté peut à tout moment demander au Tribunal de réduire cette sûreté, de la modifier ou d'en être dispensée.

Article 5
DROIT DE NOUVELLE SAISIE

(1) Lorsque dans un Etat un navire a déjà été saisi et libéré ou qu'une caution ou une autre sûreté a déjà été donnée à un créancier à raison d'une créance maritime, ni le même navire, ni un navire qui aurait autrement été susceptible d'être saisi aux termes du paragraphe 2 de l'article 3 ne pourra par la suite être saisi ou menacé de l'être dans cet Etat ou aucun autre, et une sûreté ne pourra pas non plus être demandée dans aucun de ces Etats, par le même créancier en vertu de la même créance maritime à moins que

(a) le montant de la sûreté déjà obtenu soit inadéquat ; ou

(b) la personne qui a déjà donné la sûreté est ou est raisonnablement considérée par le créancier comme étant, incapable de remplir partie ou toutes les obligations assumées par une telle personne en vertu d'une telle sûreté, ou

(c) le navire saisi ou la sûreté préalablement donnée a été libérée soit que

(i) à la demande ou avec le consentement du créancier agissant sur les bases raisonnables ou

(ii) parce que le créancier ne pouvait pas en prenant des mesures raisonnables empêcher la libération.

(2) « Levée » en vertu du paragraphe (1) ci-dessus ne comportera pas le fait d'avoir échappé illégalement à la saisie ou une levée illégale d'une telle saisie.

Article 6
PROTECTION DES PROPRIETAIRES ET AFFRETEURS COQUE NUE DES NAVIRES SAISIS

(1) Le Tribunal peut comme une condition de la saisie du navire, ou de l'autorisation de continuer une saisie déjà

upon the claimant who seeks to arrest or who has arrested 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, and for which the claimant may be found liable, as a result of the arrest, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of

(i) the arrest having been wrongful or unjustified, or

(ii) excessive security having been demanded and obtained.

[ALTERNATIVE TEXT FOR ARTICLE 6 (1)

(1) Unless the Court determines otherwise in exceptional cases, arrest shall only be made if the claimant

[(a) shows a good arguable case, or]

(b) provides security of a kind and for an amount, and upon such terms, as may be determined by the defendant, and for which the claimant may be found liable, as a result of the arrest, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of

(i) the arrest having been wrongful or unjustified, or

(ii) excessive security having been demanded and obtained.]

(2) The Court of the State in which an arrest has been made 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 my be caused in consequence of

(i) the arrest having been wrongful or unjustified, or

(ii) excessive security having been demanded and obtained.

(3) The liability, if any, of the defendant in accordance with paragraph (2) of article 6 shall be determined by application of the law of the State where the arrest was made.

(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 of this Convention then proceedings relating to the liability of the claimant in accordance with paragraph (2) of article 6 may be stayed pending that decision.

effectuée, imposer au créancier qui cherche à saisir ou qui a saisi le navire, l'obligation de fournir une sûreté d'une sorte et pour un montant, et en tels termes qui pourront être fixés par ce Tribunal pour toute perte que pourrait subir le défendeur, et pour laquelle le créancier pourrait être trouvé responsable, comme une conséquence de la saisie, y compris mais pas limité à, telle perte ou dommage que pourrait subir le défendeur en conséquence de

(i) la saisie qui aurait été fautive ou injustifiée, ou

(ii) la sûreté excessive qui aurait été demandée et obtenue.

[ALTERNATIVE POUR L'ARTICLE 6 (1)

(1) A moins que le Tribunal en décide autrement dans des cas exceptionnels, la saisie pourra seulement être faite si le créancier

[(a) prouve que l'affaire est bonne et défendable, ou]

(b) fournit une sûreté d'une sorte et pour un montant, et dans des termes, tels qu'ils peuvent être fixés par le Tribunal pour toute perte qui pourrait être subie par le défendeur, ou pour laquelle le créancier pourrait être trouvé responsable, en conséquence de la saisie, y compris, mais pas limité à une telle perte ou dommage qui pourrait être subi par ce défendeur en conséquence de

(i) la saisie fautive ou injustifiée, ou

(ii) une sûreté excessive demandée et obtenue.]

(2) Le Tribunal de l'Etat dans lequel une saisie a été faite aura compétence pour déterminer l'étendue de la responsabilité, s'il y en a une, du créancier pour perte ou dommage causé par la saisie d'un navire, y compris mais pas limité à une telle perte ou un tel dommage qui pourrait être causé en conséquence de

(i) la saisie fautive ou injustifiée, ou

(ii) la sûreté excessive demandée et obtenue.

(3) La responsabilité, s' il y en a une, du défendeur résultant du paragraphe (2) de l'article 6 sera fixée par application de la loi de l'Etat où la saisie a été effectuée.

(4) Si un Tribunal dans un autre Etat ou un Tribunal arbitral doit trancher l'affaire au fond en vertu des dispositions de l'article 7 de cette Convention, alors les procédures relatives à la responsabilité du créancier conformes au paragraphe (2) de l'article 6 peuvent être arrêtées dans l'attente de cette décision.

(5) Where pursuant to paragraph (1) of this article security has been provided, the party providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, varied or dispensed with.

Article 7

JURISDICTION ON MERITS OF CASE

(1) The courts of the State in which an arrest has been made or security given to avoid arrest or obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the interested parties validly agree or have agreed to submit the dispute to the Courts of another State or to arbitration.

[(2) Notwithstanding the provisions of paragraph (1) of this article, the Courts of the State in which an arrest has been made or security given to avoid arrest or obtain the release of the ship may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by their own law.]

(3) In cases where the Courts of the State where an arrest has been made or security given to avoid arrest or obtain the release of the ship do not have jurisdiction to determine the case upon its merits, the Court to which the application for arrest was made shall upon request order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before an appropriate Court or tribunal.

[ALTERNATIVE TEXT FOR ARTICLE 7 (3), TO BE USED IF PARAGRAPH (2) OF THIS ARTICLE IS ADOPTED :

(3) In cases where the Courts of the State where an arrest has been made or security given to avoid arrest or obtain the release of the ship

(a) do not have jurisdiction to determine the case upon its merits, or

(b) have refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article,

the Court to which the application for arrest was made shall upon request order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before an appropriate Court or tribunal.]

(5) Lorsque, en vertu du paragraphe (1) de cet article, une sûreté a été fournie, la partie fournissant cette sûreté peut à tout moment demander au Tribunal de réduire cette sûreté, de la modifier ou de l'en dispenser.

Article 7

COMPETENCE SUR LE FOND DU LITIGE

(1) Les Tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été effectuée ou une sûreté a été donnée pour éviter la saisie ou obtenir la libération du navire seront compétents pour juger le litige au fond, à moins que les parties intéressées soient valablement d'accord ou se soient mises d'accord pour soumettre le litige aux Tribunaux d'un autre Etat ou à l'arbitrage.

[(2) Malgré les dispositions du paragraphe (1) de cet article, les Tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été effectuée ou une sûreté a été donnée pour éviter la saisie ou obtenir la libération du navire peuvent refuser d'exercer cette compétence lorsque un tel refus est permis par leur propre loi.]

(3) Dans le cas où les Tribunaux de l'Etat où une saisie a été faite ou une sûreté donnée pour éviter la saisie ou obtenir la libération du navire n'ont pas de compétence pour juger le litige au fond, les Tribunaux auxquels la demande en vue de la saisie a été présentée pourront, sur demande, ordonner un délai dans lequel le créancier portera les procédures devant une Cour ou un Tribunal approprié.

[ALTERNATIVE POUR L'ARTICLE 7 (3), QUI POURRAIT ETRE UTILISÉE SI LE PARAGRAPHE 2 DE CET ARTICLE ETAIT ADOPTÉ :

(3) Dans le cas où les Tribunaux de l'Etat où une saisie a été faite ou une sûreté donnée pour éviter la saisie ou obtenir la libération du navire

(a) n'ont pas compétence pour juger le litige au fond, ou

(b) ont refusé d'exercer leur juridiction conformément aux dispositions du paragraphe (2) de cet article,

les Tribunaux auxquels la demande en vue de la saisie a été présentée pourront, sur demande, ordonner un délai dans lequel le créancier portera les procédures devant une Cour ou un Tribunal compétent.]

(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 given 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, and if such proceedings satisfy general requirements in respect of due process of law, then any final decisions resulting therefrom shall be recognised and given effect with respect to the arrested ship or to security given in order to avoid its arrest or obtain its release.

(6) Nothing contained in the provisions of paragraph (4) of this article shall restrict any wider effect given to a foreign judgment or arbitration award under the law of the State where the arrest was made or security given to avoid or prevent arrest.

[Article 8

INTER STATE AGREEMENTS

(1) Notwithstanding the preceding articles, any State may enter into agreement with one or more other States providing that a guarantee issued by the Government of a State, its departments or other institutions in respect of ships owned by that State shall be sufficient security for claims in respect of such ships.

(2) Where a guarentee is issued in accordance with the provisions of paragraph (1) of this article, such ships may not be arrested within the jurisdiction of the State which has entered into the agreement with the State issuing he guarantee.

(3) Notwithstanding paragraphs (1) and (2) of this article, the provisions of this Convention shall otherwise apply as if the ship had been released upon the giving of security.]

Article 9

APPLICATION

(1) This Convention shall apply to any sea-going ship, whether or not that ship is flying the flag of a Contracting State.

(4) Si les procédures ne sont pas engagées dans le délai fixé conformément au paragraphe (3) de cet article, alors le navire saisi ou la sûreté donnée pourra, sur demande, devoir être libérée.

(5) Si les procédures sont engagées dans le délai fixé conformément au paragraphe (3) de cet article, et si de telles procédures remplissent les conditions générales exigées en ce qui concerne le déroulement normal du procès, alors toutes les décisions définitives en résultant seront reconnues et il leur sera donné effet en ce qui concerne le navire saisi ou la sûreté donnée pour éviter sa saisie ou obtenir sa libération.

(6) Rien de ce qui se trouve dans les dispositions du paragraphe (4) de cet article ne limitera tout effet plus large donné à un jugement étranger ou à une sentence arbitrale selon la loi de l'Etat dans lequel la saisie a été faite ou la sûreté donnée pour éviter ou prévenir la saisie.

Article 8

ACCORDS ENTRE ETATS

(1) Malgré les articles qui précèdent, tout Etat peut passer un accord avec un ou plusieurs autres Etats prévoyant qu'une garantie donnée par le Gouvernement d'un Etat, ses départements ou d'autres institutions en ce qui concerne des navires qui appartiennent à cet Etat, seront une sûreté suffisante pour des créances relatives à ces navires.

(2) Lorsqu'une garantie est donnée conformément aux dispositions du paragraphe (1) de cet article, de tels navires ne peuvent être saisis dans la juridiction de l'Etat qui a passé un accord avec l'Etat donnant la garantie.

(3) Malgré les paragraphes (1) et (2) de cet article, les dispositions de cette Convention s'appliqueront d'autre part, comme si le navire avait été libéré en fonction de la remise d'une sûreté.]

Article 9

APPLICATION

(1) Cette Convention s'appliquera à tout navire de mer, que ce navire batte pavillon d'un Etat contractant, ou non.

(2) This Convention shall not apply to State owned ships exclusively used for governmental non-commercial service.

(3) Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action or as creating a maritime lien.

(4) This Convention does not affect any rights or powers vested otherwise than under this Convention, or any law enacting the same, in any Government or its departments, or in any public authority, or in any dock or harbour authority, under any domestic law or regulation or international convention, to detain or otherwise prevent from sailing any ship within their jurisdiction.

---

(2) Cette Convention ne s'appliquera pas aux navires appartenant à un Etat et exclusivement utilisés à un service gouvernemental non commercial.

(3) Rien dans cette Convention ne sera interprété comme créant un droit d'agir ou un privilège maritime.

(4) Cette Convention est sans influence sur aucun droits ou pouvoirs dévolus autrement que selon cette Convention, ou toute loi ordonnant la même chose, dans tout gouvernement ou ses départements, ou dans toute autorité publique, ou dans toute autorité des docks et portuaire, selon toute loi nationale ou réglementation ou convention internationale, pour détenir ou empêcher autrement tout navire d'appareiller dans le domaine de leur juridiction.

INDEX

Pages

1. General Information 2
2. Programme of the Conference 4
3. Working Papers concerning the subjects on the Agenda of the Conference.

   A. Revision of the Conventions for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages of 10th April, 1926 and 27th May, 1967.

   — Text of the Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages of 10th April, 1926 6
   — Statement of Ratifications, Denunciations and Accessions 22-23
   — Statement of Ratifications and Accessions. (Maritime Liens and Mortgages) 24
   — Text of the Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages of 27th May, 1967 26
   — Final Report of the Chairman of the International Sub-Committee (incl. Annexes I & II), Professor Francesco BERLINGIERI - MLM document 1926/1967-66/II-1985 44
      — Annex I : Text of the 1967 Convention and proposed changes - MLM document 1926/1967-66bis/II-1985 102
      — Annex II : Agreement between the Secretary General of UNCTAD - MLM document 1926/1967-66ter/II-1985 118

   B. Revision of the Convention for the unification of certain rules relating to Arrest of sea-going ships of 10th May, 1952.

   — Text of the Convention for the unification of certain rules relating to Arrest of sea-going ships of 10th May, 1952 126
   — Statement of Ratifications and Accessions . 142
   — Final Report of the Chairman of the International Sub-Committee, Professor Allan PHILIP - document ARREST-31/II-1985 146
   — Draft Revision of International Convention - document ARREST-32/II-1985 168

TABLE DES MATIERES

Pages

1. Informations générales 3
2. Programme de la Conférence 5
3. Documents de travail concernant les sujets mis à l'ordre du jour de la Conférence.

   A. Revision des Conventions pour l'unification de certaines règles relatives aux Privilèges et Hypothèques maritimes des 10 avril 1926 et 27 mai 1967.

   — Texte de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux Privilèges et Hypothèques maritimes du 10 avril 1926 . . 7
   — Etat des Ratifications, Dénonciations et Adhésions 22-23
   — Etat des Ratifications et Adhésions. (Privilèges et Hypothèques maritimes) 24
   — Texte de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux Privilèges et Hypothèques maritimes du 27 mai 1967 . . 27
   — Rapport final du Président de la Commission internationale (y compris Annexes I et II) - document MLM-1926/1967-66/II-1985 . . . 45
      — Annexe I : Texte de la Convention de 1967 et des changements proposés - document MLM-1926/1967-66bis/II-1985 . . . 103
      — Annexe II : Accord entre le Secrétaire Général de OMI et le Secrétaire Général de CNUCED - document MLM 1926/1967-66ter (tra)/II-1985 119

   B. Revision de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la Saisie Conservatoire des navires de mer du 10 mai 1952.

   — Texte de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la Saisie Conservatoire des navires de mer du 10 mai 1952 . 127
   — Etat des Ratifications et Adhésions . . . 142
   — Rapport final du Président de la Commission internationale, le Professeur Allan PHILIP - document ARREST-31/II-1985 147
   — Projet de Revision de la Convention Internationale - document ARREST-32/II-1985 (tra) . 169

Imprimerie E. HEYVAERT & Fils
(s.p.r.l.)
Rue de la Victoire 102
1060 Bruxelles

SUBSCRIPTIONS TO C.M.I. PUBLICATIONS

The applications for subscriptions are being dealt with by the editors Almqvist & Wiksell International, please apply to Mrs. Karin Dechow, The Almqvist & Wiksell Periodical Company, P.O. Box 45150, S-104 30 Stockholm, Sweden - Telephone: Stockholm 23 79 90 - Telex: 12430 Almqwik S.

ABONNEMENTS AUX PUBLICATIONS DU C.M.I.

Le service des abonnements est assuré par la maison d'édition Almqvist & Wiksell International, à l'attention de Madame Karin Dechow, The Almqvist & Wiksell Periodical Company, P.O. Box 45150, S-104 30 Stockholm, Suède - Téléphone: Stockholm 23 79 90 - Telex: 12430 Amqwik S.