COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

STATUTS

MEMBRES

RATIFICATIONS ET ADHÉSIONS

DES

CONVENTIONS MARITIMES DE BRUXELLES

CONFÉRENCE

DE

NEW YORK

TRAVAUX PRÉPARATOIRES ET AMENDEMENTS

PARTICIPANTS

PROCÈS-VERBAUX

PROJET DE CONVENTION

1965

ADDENDUM A LA PAGE 653

Texte adopté lors de la première lecture

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and hypothecs and such maritime liens and registered mortgages and hypothecs which comply with the requirements of Article 1 shall take priority over all other claims against the vessel.

Que l'Association de Droit Maritime des Etats-Unis veuille trouver ici l'expression de la gratitude de tous les membres du Comité Maritime International pour la magnifique hospitalité qu'elle leur a réservée.

I

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

STATUTS

MEMBRES

CONFERENCES

ETAT DES RATIFICATIONS

DES CONVENTIONS MARITIMES DE BRUXELLES

STATUTS

du Comité Maritime International

Article 1er

Le Comité Maritime International a pour but de contribuer par des conférences, des publications et par tous autres travaux et moyens appropriés, à l'unification du Droit Maritime et Commercial, tant par voie de traités ou d'accords internationaux que par la mise en concordance des législations internes, des usages, des coutumes et des pratiques. Il favorisera à cet effet la création d'associations nationales de droit maritime.

Article 2.

Le siège du Comité Maritime International est fixé à Anvers (Belgique).

Article 3.

Le Comité Maritime International se compose :

1) *d'Associations Nationales.*

Leur nombre est illimité.

Elles sont constituées sous le régime de leur loi nationale, mais leur but fondamental doit être conforme à celui visé à l'article 1er; elles peuvent, néanmoins, poursuivre des buts d'intérêt national pour autant que ceux-ci ne soient pas incompatibles avec le but fondamental.

Dans toute la mesure du possible, elles groupent des spécialistes notoires des affaires et du droit, afin de pouvoir refléter les vues des milieux intéressés de leurs pays respectifs et assurer au maximum l'efficacité de leur rôle. Elles doivent être en mesure d'entretenir toutes relations utiles avec leurs autorités gouvernementales.

Elles choisissent leurs membres et désignent leurs délégués; elles constituent leur bureau; elles organisent leurs travaux sur le plan international conformément au programme et aux directives générales tracés par les organes centraux du Comité Maritime International.

Au moins une fois l'an, elles sont tenues d'adresser au Conseil de Gestion un rapport circonstancié sur leur activité et sur les progrès accomplis dans leur pays.

2) *de membres titulaires.*

Ils sont nommés à vie par le Bureau Permanent, sur la proposition des associations nationales intéressées, à raison de douze au maximum par association, non compris les membres du Bureau Permanent, qui sont de droit membres titulaires.

La décision du Bureau Permanent sera inspirée par la considération des services que les candidats auront rendus au Comité Maritime International ou de la notoriété qu'ils auront acquise dans le domaine du droit ou des affaires maritimes.

Article 4.

Les organes centraux du Comité Maritime International sont : le Bureau Permanent et le Conseil de Gestion.

A. Le Bureau Permanent est composé :

1) a) d'un président;
   b) d'un ou plusieurs vice-présidents;
   c) d'un ou plusieurs secrétaires généraux et secrétaires;
   d) d'un trésorier;
   e) d'un secrétaire d'administration, dont les fonctions peuvent être dévolues à une personne morale.

Ils sont élus parmi les membres du Bureau Permanent, à la majorité des deux tiers des voix émises.

2) De membres nommés à raison d'un délégué pour chaque association nationale, sur la proposition de celle-ci.

B. Le président, les secrétaires généraux et secrétaires, le trésorier et le secrétaire d'administration forment le Conseil de Gestion.

C. Les membres actuels du Bureau Permanent sont ceux désignés à l'article 9 des présents statuts; leur nombre sera complété, le cas échéant, par voie de cooptation, à la majorité des deux tiers des voix émises.

Le mandat des membres du Bureau Permanent ne prendra fin que par une décision du Bureau Permanent à la majorité des 2/3 des voix émises ou par leur démission; en outre, il pourra être mis fin au mandat d'un membre délégué par une association nationale, par une décision, dûment notifiée de celle-ci.

Les fonctions des membres du Bureau Permanent ne sont pas rémunérées; les frais du secrétaire d'administration seront arrêtés annuellement par le Bureau Permanent.

Le Bureau Permanent peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à son Président ou au Conseil de Gestion.

Article 5.

Le Bureau Permanent est chargé de la direction générale du Comité Maritime International; il veille au maintien de rapports réguliers et d'une action concordante entre les associations nationales; il décide des sujets à mettre à l'étude, après consultation préalable des associations nationales par le Conseil de Gestion; il fixe la date, le lieu et l'ordre du jour des Conférences Internationales; il prend à cet effet, toutes mesures appropriées et décide de la constitution et de la composition des commissions internationales chargées des travaux préparatoires; il veille à l'exécution des résolutions prises par les Conférences Internationales; il décide de l'affiliation des associations nationales et des relations avec chacune d'elles; il fixe le montant des cotisations dues par les associations nationales et par les membres titulaires; il approuve les bilans et les budgets.

Le Bureau Permanent se réunit au moins une fois par an, sur convocation du président ou à la demande de la majorité de ses membres.

Les décisions du Bureau Permanent sont souveraines dans les limites de ses attributions; elles sont prises à la majorité des voix présentes ou valablement représentées sous réserve des dispositions particulières de l'article 4; en cas de parité des voix, celle du président est prépondérante. Chaque membre dispose d'une voix; en cas d'empêchement, il peut se faire remplacer, avec l'agrément du Conseil de Gestion par un membre titulaire, sans toutefois, pouvoir déléguer son droit de vote à un membre d'une association autre que celle qu'il représente.

Article 6.

Le Conseil de Gestion est chargé de la gestion journalière du Comité Maritime International, il assiste le Bureau Permanent dans l'accomplissement des tâches qui lui sont dévolues; il prépare en temps utile les matières qui seront soumises au Bureau Permanent en particulier le choix des sujets à mettre à l'étude, après consultation des associations nationales; il exécute les décisions du Bureau Permanent et les résolutions des Conférences Internationales; il assure la coordination des travaux et la transmission des informations et des documents; il veille à être régulièrement informé par les associations nationales de tout ce qui intéresse le Comité Maritime International et prend toutes mesures appropriées à cette fin; il surveille les travaux des commissions internationales, qui sont tenues de lui communiquer des rapports

périodiques sur l'état de leurs travaux et de lui transmettre leurs commentaires et avant-projets avec diligence, de manière à en permettre l'examen par les associations, préalablement aux Conférences Internationales; il dresse le bilan et propose le budget au plus tard le 31 décembre de chaque année; il rédige et publie les rapports des Conférences Internationales et prend soin de toutes autres publications reconnues utiles; il représente le Comité Maritime International auprès des autorités gouvernementales en vue ou à l'occasion de l'organisation de Conférences Diplomatiques.

Article 7.

Le Comité Maritime International se réunit périodiquement en Conférence Internationale, à l'initiative du Bureau Permanent ou à la demande d'au moins deux tiers des associations nationales affiliées, aux fins de délibérer des points de l'ordre du jour arrêté par le Bureau Permanent.

Chaque association nationale peut s'y faire représenter par quatorze délégués; dans ce nombre ne sont pas compris les membres du Bureau Permanent, ni les membres titulaires qui y assistent en vertu de leur droit propre.

Seules les associations nationales disposent du droit de vote; chaque association y dispose d'une voix, les délégués n'ayant pas droit de vote individuel. La délégation du droit de vote est interdite. Les résolutions des Conférences Internationales sont prises à la majorité des associations représentées, sauf le cas visé à l'art. 8.

Les Conférences Internationales sont présidées par le Président du Bureau Permanent ou, à son défaut, par l'un des vice-présidents selon leur rang d'ancienneté.

Le bureau de chaque Conférence se compose, outre les membres du Conseil de Gestion et les vice-présidents du Bureau Permanent, du Président de l'association chargée de l'organisation de la Conférence et des personnalités que ce dernier juge utile de s'adjoindre.

Chaque Conférence Internationale ordonne les mesures propres à assurer l'exécution de ses résolutions; à défaut, le Bureau Permanent ou le Comité de Gestion y pourvoit.

Article 8.

Seule la Conférence Internationale a le droit d'apporter des modifications aux présents statuts, mais sans pouvoir en changer l'objet.

Elle ne peut valablement délibérer sur les modifications aux statuts que si l'objet en a été porté à l'ordre du jour; la décision doit être approuvée par les trois quarts au moins des associations représentées.

Article 9.

Les membres du Bureau Permanent sont(*):

Président	:	Albert LILAR.
Vice-Président	:	Cyril T. MILLER.
Secrétaire général	:	Carlo VAN DEN BOSCH.
Secrétaire	:	Léo VAN VARENBERGH.
Trésorier	:	Léon GYSELYNCK.
Secrétaire administratif	:	Firme HENRY VOET-GENICOT.
Membres	:	Allemagne, Hans Georg RÖHREKE. Argentine, Atilio MALVAGNI. Belgique, Jean VAN RYN. Brésil, J.C. SAMPAIO DE LACERDA. Canada, Peter WRIGHT. Chili, Alfonso ANSIETA. Danemark, N.V. BOEG. Espagne, Ernesto ANASTASIO PASCUAL Etats-Unis, Arthur M. BOAL. Finlande, Herbert ANDERSSON. France, James Paul GOVARE. Grande-Bretagne, E.W. READING. Grèce, Kyriakos SPILIOPOULOS. Inde, Nagendra SINGH Irlande, J. Niall McGOVERN Israël, R. WOLFSON. Italie, Giorgio BERLINGIERI. Japon, Teruhisa ISHII. Maroc, M. Mexico, Ignaco L. MELO. Norvège, Alex REIN. Pays-Bas, J.T. ASSER. Pologne, Stanislav MATYSIK. Portugal, TABORDA FERREIRA. Suède, Kaj PINEUS. Suisse, Walter MÜLLER. Turquie, M.N. GÖKNIL. Uruguay, M. Yougoslavie, Vladislav BRAJKOVIC.

(*) à la date du 1er octobre 1965 : les membres du Bureau Permanent étant membres titulaires du C.M.I., la liste ci-après mentionne leur adresse.

ASSOCIATIONS NATIONALES

ARGENTINE

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

(Association Argentine de Droit Maritime)

Avenida Roque Saenz Peña, 615-esc. 607, Buenos Aires

Année de fondation: 1905

Comité de Direction

Président :

Dr. Alberto C. CAPPAGLI LANUSSE, Avocat, 25 de Mayo, 293, 2°, Buenos-Aires.

Vice-Président :

Dr. Antonio R. MATHÉ.

Trésorier :

Dr. Alfredo MOHORADE.

Secrétaire :

Mr. Rodolfo Gonzalez LEBRERO.

Nombre de membres: 23.

BELGIQUE

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

c/o Firme HENRY VOET-GENICOT,
Borzestraat, 17, Antwerpen

Année de fondation 1896

Comité de Direction :

Président :

Mr. Albert LILAR, Avocat, Sénateur, Professeur à l'Université de Bruxelles, Président du Comité Maritime International, 33, Jacob Jordaensstraat, Antwerpen.

Secrétaire-Général :

Mr. Jean VAN RYN, Avocat à la Cour de Cassation, Professeur à l'Université de Bruxelles, 62, Avenue du Vert-Chasseur, Bruxelles.

Secrétaire :

Mr. Carlo VAN DEN BOSCH, Avocat, Chargé de Cours à l'Université de Bruxelles, Membre de la Commission Bancaire, Secrétaire-Général du Comité Maritime International, 30, Schermersstraat, Antwerpen.

Trésorier :

Mr. Léon GYSELYNCK, Avocat honoraire, Professeur honoraire à l'Université de Bruxelles, Trésorier du Comité Maritime International, Président de l'Association Belge de Banques, 48, Meir, Antwerpen.

Nombre de membres :

Associations : 28

Membres à titre individuel : 68.

BRAZIL

ASSOCIAÇAO BRASILEIRO DE DIREITO MARITIMO

(Brazilian Maritime Law Association)

c/o Dr. Pedro Calmon Filho,
Av. Franklin Roosevelt, 194/VIII(Rio de Janeiro, ZC-39

Established : 1961

Officers

President :

Mr. José Candido SAMPAIO DE LACERDA, Magistrate in Rio de Janeiro, Professor of Commercial Law at the Law School of the University of Brazil and of the Law School of the Federal University of the State of Rio de Janeiro, Vice-President of the Aeronautical Law Society, Rua Jardim Botânico, 152, Rio de Janeiro.

First Vice-President :

Mr. Jorge DODSWORTH MARTINS, Naval Reserve Admiral, Ex-Navy-Minister, Ex-President of the Maritime Court, Av. Atlantica, 3892/K.

Second Vice-President :

Mr. João VICENTE CAMPOS, Lawyer in Rio de Janeiro, Member of the International Juridical Institute at The Hague and of the Honor Committee of A.I.D.A., Vice-President of the Brazilian Aeronautical Law Society and of Insurance Law, Rua Senador Dantas, 20/XIII.

Third Vice-President :

Mr. Carlos da ROCHA GUIMARÃES, Lawyer in Rio de Janeiro, Guanabara State Attorney General, Member of the Federal Council of the Bar Association, of the International Law Association and of the International Fiscal Association, Rua Assembléia, 93/XII.

Secretary General :

Mr. Pedro CALMON FILHO, Lawyer in Rio de Janeiro, Assistant Professor of Commercial Law at the Law School of the University of Brazil and at the Law School, of the Federal University of Rio de Janeiro, Deputy Judge of the Maritime Court, Shipowner, Av. Franklin Roosevelt, 194/VIII.

First Secretary :

Mr. Paulo Sergio de Araújo Silva FABIÃO, Lawyer in Rio de Janeiro, Attorney of the Nuclear Energy National Council, Av. Alte. Barroso, 81.

Second Secretary :

Mr. Aécio de Albuquerque ANTUNES, Commander, Naval Reserve Master Mariner, Head of the Merchant Service Control Office at Ishikawajima do Brazil, Estaleiros S.A., Rua Mexico, 41/XI.

Third Secretary :

Mr. Maurício DA COSTA FARIA, Lawyer in Rio de Janeiro, Director of the Section Council of the Bar Association, Av. 13 de Maio, 13/VI.

First Treasurer :

Mr. Acylino PESSOA FILHO, Lawyer in Rio de Janeiro, Attorney General of Lloyd Brasileiro, Director of the Association of Atorneys of Companies under Federal Control, Rua do Rosario, 1.

Second Treasurer :

Mr. Ruy DA CUNHA E MENEZES, Master Mariner, Professor of the Merchant Service School, President of the Professional Association of Master Mariners and Coastal Captains of the Merchant Service, Technical Assistant of the Merchant Service Committee, Rua Eugênio Hussak, 22/IX.

Membership :

Physical Members : 117

Life Members : 19

Juridical Entity Members : 10

Correspondent Members : 5.

CANADA

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

St. James Street West, 620, Sixth Floor, Montreal 8, Quebec

Established : 1951

Officers

President :

Mr. A. Stuart HYNDMAN, 129, St. James Street West, Montreal, Quebec.

Past-President :

Mr. Peter WRIGHT, Q.C., Barrister, 365, Bay Street, Toronto, Ontario.

Vice-Presidents :

Hon. J.V. CLYNE, Company Director, c/o MacMillan & Bloedel Ltd, 1199, West Pender Street, Vancouver, British Columbia.

Mr. A.L. LAWES, President, Lawes Shipping Ltd, Coristine Building, 1509, Sherbrooke Street, West Montreal, Quebec.

Secretary :

Mr. W.T. SMITH, 620, St. James Street West, Montreal 1, P. Quebec.

Treasurer :

Mr. John STAIRS Q.C., Barrister, c/o Senecal, Turnbull, Mitchell, Stairs, Kierans & Claxton, 715, Victoria Square, Montreal, Quebec.

Members Representing :

Mr. R.F. JONES, Canadian Board of Marine Underwriters.

Mr. W.J. FISHER, Canada Shipowners Association.

Mr. J.J. MAHONEY, Dominion Marine Association.

Mr. M.G. ANGUS, Shipping Federation of Canada.

Mr. D.C. BRODIE, Vancouver Chamber of Shipping.

Mr. W. BAATZ, Individual Member.

Honorary Members :

Hon. C.J. BURCHEL, Q.C., Honorary Life President, Canadian Pacific Building, Halifax, N.S.

Hon. J.V. CLYNE, MacMillan, Bloedel and Power River Limited, 1199, West Pender Street, Vancouver, B.C.

Hon. G.R.W. OWEN, Court House, Montreal, P.Q.

Hon. R.A. RITCHIE, Supreme Court Building, Ottawa, Ontario.

Hon. Arthur I. SMITH, Court House, Montreal, P.Q.

Hon. D.C. WELLS, The Supreme Court of Ontario, Osgoode Hall, Toronto 1, Ontario.

Mr. Paul BECK,, Thos. R. Miller & Son, 14/20, St. Mary Axe, London E.C. 3, England.

Hon. W.R. JACKETT, President, Exchequer Court of Canada, Ottawa.

Membership :

Bodies : 10

Members : 81

CHILE

ASSOCIATION CHILIENNE DE DROIT MARITIME

B.P. 75, Valparaiso

Année de fondation : 1965

Comité exécutif provisoire

Presidente :
Don Enrique BARROILHET.

Vice Presidente :
Don Félix GARCIA INFANTE.

Tesorero :
Don Arturo EWING.

Secretario :
Don Charles TURNER.

DENMARK

DANSK SØRETSFORENING

(Danish Branch of Comité Maritime International)

Skoubogade, 1, Copenhagen K.

Established : 1899

President :

Mr. N.V. BOEG, Justice of Appeal, Ceresvej, 9, Kobenhavn V.

Treasurer and Secretary :

Mr. Axel KAUFMANN, Barrister, Taarbaek Strandvej 26, Klampenborg.

Members :

Mr. Dan BJØRNER, Director, Axelborg, Copenhagen K.

Mr. Oscar A. BORUM, Professor, Dr. Jur. Ehlersvej 17, Hellerup.

Mr. Per FEDERSPIEL, Barrister, Golthergade, 109, Copenhagen K.

Mr. Bernhard GOMARD, Professor, Dr. Jur., Grunstrupsvej, 18, Hellerup.

Mr. Herbert P.A. JERICHOW, Director, Helleruplandalle 15, Hellerup.

Mr. Niels KLERK, Barrister, Amaliegade, 4, Copenhagen K.

Mr. Peter LETH, Amaliegade 4, Copenhagen.

Mr. Allan PHILIP, Professor, Dr. Jur., Strandvej 149, Hellerup.

Mr. C. RASTING, Professor, Dr. Jur., Mynstervej 3, Copenhagen V.

Mr. Alf ROSS, Professor, Dr. Jur. & Phil., I.H. Mundtsvej 10A, Kgs. Lynghy.

Mr. Kjeld RØRDAM, Barrister, Bredgade 41, Copenhagen K.

Mr. André M. SØRENSEN, Director, Barrister, Frederiksborggade 15, Copenhagen K.

Mr. Max SØRENSEN, Professor, Dr. Jur., Højagervej 9, Riisskov, Aarhus.

Mr. Niels TYBJERG, Average Adjuster, Højbro Plads, 21, Copenhagen K.

Mr. V. WENZEL, Director of the Danmarks Rederiforening, Amaliegade 33, Copenhagen K.

Membership : about 100

ESPAGNE

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARITIMO

(Association Espagnole de Droit Maritime)

Avda José Antonio, 1, Madrid 14

Presidente de Honor Nato :
Don Antonio ITURMENDI BAÑALES, Ministro de Justicia.

Presidente de Honor :
Don Ernesto ANASTASIO PASCUAL.

Miembros de Honor :
Don Juan ABELLO PASCUAL.
Don H. Francisco ALDECOA Y BERASALUCE.
Don Eduardo de AZNAR Y COSTE.
Don Leopoldo BOADO ENDEIZA.
Don Federico CASTEJON Y MARTINEZ DE ARIZALA.
Don Francisco FARINA GUITIAN.
Don Raimundo FERNANDEZ-CUESTA Y MERELO.
Don Joaquín GARRIGUES DIAZ-CAÑABATE.
Don Ramón GORBENA RENOVALES.
Don Bartolomé MARCH SERVERA.
Don Jesús RUBIO Y GARCIA-MINA.

JUNTA DE GOBIERNO

Presidente :
Don Ernesto ANASTASIO PASCUAL.

Vicepresidentes :
Don Ignacio BERTRAND BERTRAND.
Don Rodrigo URIA GONZALEZ.

Secretario General :
Don Juan Bautista MONFORT BELENGUER.

Tesorero :
Don José Luis ESTEVA DE LA TORRE.

Vocales :
Don Carlos ANGULO GARCIA-OGARA.
Don Miguel ARIAS GANZALEZ.
Don Ignacio ARTAZA CORTES.

Don José Luis de AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE.
Don Miguel BAEZA DAVERAT.
Don Pelegrín BENITO SERRES.
Don Marcelino CABANAS RODRIGUEZ.
Don Alvaro CALVO ALFAGEME.
Don Buenaventura José CASTRO RIAL.
Don José María GARIBI UNDABARRENA.
Don Antonio GOMEZ GUTIERREZ.
Don Emilio GOMEZ ORBANEJA.
Don Alfonso GUEL Y MARTOS.
Don José GUTIERREZ DEL ALAMO GARCIA.
Don Gabriel JULIA ANDREU.
Don Enrique de LARRAGAN Y GIL DELGADO.
Don Juan de LEYVA Y ANDIA.
Don Antonio LOPEZ BLANCO.
Don Gregorio MARAÑON MOYA.
Don Juan NAVARRO DAGNINO.
Don Tomás OGAYAR Y AYLLON.
Don Miguel de PARAMO CANOVAS.
Don Francisco PARGA RAPA.
Don José María RUIZ BRAVO.
Don Fernando RUIZ-GALVEZ Y LOPEZ DE OBREGON.
Don Baltasar RULL VILLAR.
Don Raimundo VIDAL PAZOS.

FINLAND

COMITE MARITIME INTERNATIONAL
SUOMEN OSASTO - AVDELNING FINLAND
(International Maritime Committee - Finnish Branch)

c/o Mr. Bertel APPELQVIST, Finland Sydamerika Linjen Ab, Södra Kajen, 8, Helsinki

Established : 1939

Officers

President :

Mr. Herbert ANDERSSON, Director of the Finnish Steam Ship C° Lawyer, F.A.A., Södra Kajen, 8, Helsinki.

Vice-Présidents :

Mr. Sigurd VON NUMERS, Doctor of Laws, Head of the Legal Department of the Ministry of Foreign Affairs, Topeliusgatan, 9A, Helsinki.

Mr. Olaf RISKA.

Secretary :

Mr. Bertel APPELQVIST, Lawyer of the Finland-Southamerica Line Ltd, Finland-Sydamerika Linjen Ab, Södra Kajen, 8, Helsinki.

Members :

Mr. Eric CASTREN, Professor of Law, Wecksell.t., 4, Helsinki.

Mr. Christian ZITTING, Advocate, Glog. 3, Helsinki.

Mr. Heikki MAATTA, Lawyer of the Pohjola Insurance Company Pohjola Vakuutus Oy, Aleksant,k., 44, Helsinki.

Treasurer :

(not member of the Board) Mr. Nils-Gustav PALMGREN, Lawyer of the Finnish Steam Ship C°, F.A.A., Södra Kajen, 8, Helsinki.

Membership

Firms : 22

Private persons : 39

FRANCE

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

78, Boulevard Haussmann, Paris 8me

Année de fondation: 1897

Comité de Direction

Président :

Mr. Paul CHAUVEAU, Doyen honoraire, Professeur à la Faculté de droit de Bordeaux, Avocat à la Cour d'Appel de Paris, 78, rue de Passy, Paris 16me, Villa Larrecq-Espoey (B.P.).

Vice-Présidents :

Mr. Jacques MARCHEGAY, Vice-Président du Comité Central des Armateurs de France, 73, Boulevard Haussmann, Paris 8me.

Mr. Pierre LUREAU, Président d'honneur de l'Association des Dispacheurs Français, Président de l'Association Internationale des Dispacheurs Européens, Bourse Maritime, Bordeaux (Gironde).

Présidents honoraires :

Mr. Francis SAUVAGE, Avocat honoraire à la Cour, 26, Boulevard Raspail, Paris 6me.

Mr. James Paul GOVARE, Ancien Président de l'Académie de Marine, Avocat à la Cour, 5, rue de Lasteyrie, Paris 16me.

Mr. Marcel PITOIS, Président Directeur Général de la Cie Navale d'Afrique du Nord, 32, Avenue de Wagram, Paris 17me.

Secrétaire-Général :

Mr. Jean WAROT, Avocat à la Cour, Acien Secrétaire de la Conférence, 71, Boulevard Raspail, Paris 6me.

Trésorier :

Mr. Ménélas PRODROMIDES, Conseil Juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, Docteur en Droit, Rue St. Marc, Paris 2me.

Secrétaires-Généraux Adjoints :

Mr. Pierre LATRON, Docteur en Droit, Comité Central des Assureurs Maritimes de France, Rue St. Marc, 24, Paris 2me.

Mlle Claire LEGENDRE, Docteur en Droit, Secrétaire au Comité Central des Armateurs de France, Boulevard Haussmann, 73, Paris 8me.

Membres :

Mr. Claude BOQUIN, Directeur de la Compagnie Louis Dreyfus & Cie, Rue Rabelais, 6, Paris 8me.

Mr. Pierre BOULOY, Avocat à la Cour, Rue Jean Goujon, 3, Paris 8me.

Mr. Michel DUBOSC, Avocat, 97, Rue Jules Siegfried, Le Havre (S.M.).

Mr. GRELLET, Directeur de la S.A. Jokelson et Handtsaem, 8, Rue Auber, Paris 9me.

Mr. Christian HARREL-COURTES, Assureur Maritime, 23, Boulevard Malesherbes, Paris 8me.

Mr. JAMBU-MERLIN, Professeur à la Faculté de Droit, 10, Rue Colonel Bonnet, Paris 16me.

Mr. André MESTREJEAN, Vice-Président du Syndicat des Sociétés Françaises d'Assurance Maritime et de Transport, Directeur de « La Concorde », 5, Rue de Londres, Paris 8me.

Mr. Michel PIERRON, Secrétaire Général du Comité des Assureurs Maritimes de Bordeaux, Docteur en Droit, Bourse Maritime, Place Lainé, Bordeaux (Gironde).

Mr. Jacques POTIER, Directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis, 3, Boulevard Malesherbes, Paris 8me.

Mr. René RODIÈRE, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, Directeur de l'Institut du Droit Comparé, 29, Boulevard de Saint-Julien, Bellevue (S & O).

Mr. André SIMONARD, Professeur à la Faculté de Droit de Liège, Jurisconsulte du Secrétariat Général de la Marine Marchande, 3, Rue Danton, Paris 5me.

Mr. Jacques VILLENEAU, Avocat à la Cour, Rue Scheffer, 39, Paris 16me.

Nombre de membres: 300

GERMANY

DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

(German International Maritime Law Association)

4. Stock, 86, Neuer Wall, Hamburg 36

Established : 1898

Officers

President :

Prof. Dr. Hans GRAMM, Judge at Hanseatisches Oberlandesgericht, 39, Heilwigstrasse, Hamburg 20.

Vice-President :

Dr. Otto DETTMERS, Barrister, Börsenhof C, 3, Marktstrasse, 3, Bremen.

Members :

Mr. J. Alfred EDEYE, Shipowner, Baumwall, 3, Hamburg 11.

Dr. Hans Georg RÖHREKE, Manager of the German Shipowner Association, Neuer Wall, 86, Hamburg 36.

Mr. Oscar von STRITZKY, Manager of the Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Alter Wall, 12, Hamburg 11.

Mr. Reinhart VOGLER, President of Hanseatisches Oberlandesgericht, Lindenstrasse, 10, Aumühle b. Hamburg.

Secretary :

Dr. Bernd KROEGER, 86, Neuer Wall, Hamburg 36.

Membership : 250

GREAT BRITAIN

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

14/20 St. Mary Axe, London, E.C. 3

Officers

Established : 1908

President :

Patrick Arthur DEVLIN, The Rt.Hon., The Lord Devlin, P.C., Lord at Appeal in Ordinary, House of Lords, London, S.W. 1.

Vice-Presidents :

Sir William Lennox McNAIR, The Hon. Mr. Justice McNair, Judge of the Queen's Bench Division, Royal Courts of Justice, Strand, London, W.C. 2.

Sir Kenneth DIPLOCK, The Rt. Hon. Lord Justice Diplock, Lord Justice of Appeal, Royal Courts of Justice, Strand, London, W.C. 2.

Hon. Secretary :

Mr. Cyril MILLER, Manager of the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association and of The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association Ltd., Barrister at Law, 14-20, St. Mary Axe, London, E.C. 3.

Treasurer and Secretary :

Mr. William BIRCH REYNARDSON, Manager of the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Ltd., Barrister at Law, 14-20, St. Mary Axe, London, E.C. 3.

Bodies represented :

Lloyd's Underwriters Association
Institute of London Underwriters
Liverpool Underwriters' Association
Association of Average Adjusters
Chamber of Shipping of the United Kingdom
British Shippers' Council
London Chamber of Commerce
Birmingham Chamber of Commerce
Dock & Harbour Authorities Association
Protecting & Indemnity Associations
Shipbuilders' Conference
London Maritime Arbitrators Association

GRECE

HELLINIKI ENOSIS NAUTIKOU DIKAIOU

(Association Hellénique de Droit Maritime)

1. Rue Vissarionos, Athinai

Année de la fondation: 1908; reconstitutée en 1950

Comité de Direction

Président :

Prof. Kyriakos SPILIOPOULOS, Ancien Recteur de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, Ancien Président de l'Organisation du Développement Industriel, Avocat à la Cour, 1, rue Vissarionos, Athinai.

Vice-Présidents :

Mr. Evangelos STRATIGIS, Ancien Ministre de la Marine Marchande, Avocat à la Cour, 98, rue Solonos, Athinai.

Mr. Stephanos MACRYMICHALOS, Docteur en Droit, Directeur de Compagnies d'Assurances, 6, rue Dragatsaniou, Athinai.

Secrétaire Général :

Mr. Phocion POTAMIANOS, Professeur Agrégé à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, Avocat, 19, rue Stissichorou, Athinai.

Secrétaires :

Mr. Theodoros KARATZAS, Avocat à la Cour, 6, rue Homirou, Athinai.

Mr. Eustratios STRATIGIS, Docteur en Droit, Avocat, 98, rue Solonos, Athinai.

Trésorier :

Mr. Christos ACHIS, Licencié en Droit, Docteur ès Sciences Economiques, Assureur, 4, rue Nikis, Athinai.

Nombre de membres: 50

INDIA

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF INDIA

Tughlak Crescent, 30, New Delhi

Established : 1960

Officers

President :

Sir A. Ramaswami MUDALIAR, D.C.L. (Oxon) K.C.S.I., India Steamship House, Old Court House Street, 21, Calcutta.

Vice-President :

Dr. Nagendra SINGH, M.A., LL.M. (Cantab); LL.D. (Dublin), D. Litt., D. Phill. (Cal), Barrister at Law, Director-General of the Shipping and Additional Secretary of the Transport Ministry, Government of India, Tughlak Crescent, 30, New Delhi.

Executive-Secretary :

Miss K.P. SAROJINI, B.Sc., B.L. (Madras), LL.M. (New York University). 2nd Floor 9.10/3 Asaf Ali Road, New Delhi 1.

Treasurer :

Mr. Shri V.V. ACHARYA, B.A.

IRELAND

IRISH MARINE LAW ASSOCIATION

c/o Irish Shipping Ltd., Aston Quay, 19/21, Dublin 2

Established : 1963

Officers

President :

Mr. Justice John KENNY, Judge of the High Court of Justice, Nutley Lane, 69, Donnybrook, Dublin 4.

Vice-President :

Mr. P.W. REDMOND, A.C.A., President of the Irish Institute of Marine Underwriters & Asst. Gen. Manager of the Insurance Corporation of Ireland Ltd., 14, Granville Road, Stillorgan, Co. Dublin.

Secretary :

Mr. J. Niall Mc. GOVERN, Barrister-at-Law, Claims Dept. Manager, Irish Shipping Ltd., 10, Holyrood Park, Ballsbridge, Dublin 4. (home address), Aston Quay, 19/21, Dublin (business address).

Treasurer :

Lieut. Col. J.E. ARMSTRONG, President, Assn. of Chambers of Commerce of Ireland, Director John Jameson & Son Ltd., 27, Ailesbury Road, Ballsbridge, Dublin 4, (home address), Bow Street Distillery, Dublin 7 (business address).

Bodies represented :

Irish Institute of Marine Underwriters
Dublin Chamber of Commerce
Northern Ireland Shipowners' Association
Irish Banks Standing Committee
Irish Exporters' Association
Irish Fresh Meat Exporters Society Ltd.
Caltex (Ireland) Ltd.
Irish Association of Shipping & Forwarding Agents
Shipping Services Ltd.
Coras Iompair Eireann
Irish Port Authorities Assn.
Minister of Transport & Power
Maritime Institute of Ireland
Irish Shipowners' Association.

ISRAEL

HA-AGUDA HA ISRAELIT LE MISPHAT YAMI

(Israel Maritime Law Association)

P.O.B. 4993, Haïfa

Established : 1955

Officers

President :

Dr. Rudolf GOTTSCHALK LL.M. (London), Barrister-of-Law, Advocate, Haifa, 26, Ibn Sina Street, P.O.B. 4993.

Vice-Presidents :

Mr. Yaacov SASSOVER, Managing Director Sassover Ltd., Haazmauth Road, 37, Haifa.

Mr. Abba BEN-EPHRAIM, Advocate, Ramchalstreet, 4, Tel-Aviv.

Treasurer :

Mrs. M. MEYERSTEIN, Company Director, Bankstreet, 5, Haifa.

Honorary Secretary :

Mr. M. HASAN c/o Shoham Ltd., Haazmuth Road, 9, Haifa.

Members :

Mr. Y. MINTZ, Advocate, Legal Adviser, Ministry of Transport, Jerusalem.

Captain M. EKDISH, Ministry of Transport, Haifa.

Mr. R. WOLFSON, Advocate, Haazmauth Road, 63, Haifa.

Mr. A. TOVBIN, Advocate, 8, Hassan Shukristreet, Haifa.

Mr. A. YANOVSKI, Advocate, 31, Haazmauth Road, Haifa.

Mr. A. MEYERSTEIN, Company Director, 5, Bankstreet, Haifa.

Mr. M. EDER, c/o Zim Navigation Ltd., Haifa.

Mr. K. KIESLER M.E., Assessor & Surveyor, P.O.B. 448, Haifa.

Membership : 70.

ITALIE

ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO

(Association Italienne de Droit Maritime)

Piazza Firenze, 27, Roma

Année de fondation : 1899

Comité de Direction

Président :

Prof. Avv. Giorgio BERLINGIERI, Avocat, Via Roma, 10, Genova.

Vice-Présidents :

Prof. Antonio LEFEBVRE D'OVIDIO, Avocat, Professeur à l'Université de Rome, Via del Nuoto, 11 (Duc Pini), Rome.

Dott. Francesco MANZITTI, Dispacheur, Président du « Consorzio Autnomo del Porto di Genova », Via C.R. Ceccardi, 4/25, Genova.

Secrétaire :

Melle Camilla DAGNA, Avocat, Via Quattro Fontane, 15, Rome.

Conseillers :

S.E. Antonio AZARA, Sénateur, Piazza Capponi, 3, Roma.

Prof. Francesco BERLINGIERI, Avocat, Professeur à l'Université de Gênes, Via Roma, 10, Gênes.

Dott. Giovanni BORRIELO, Agent Maritime, Secrétaire du Comité de l'A.I.D.M. de Naples, Via Depretis, 62, Napoli.

Avv. Placido CIVILETTI, Avocat, Via Ippolito d'Aste, 8/5, Genova.

Avv. Emilio PASANISI, Directeur Général des Assurances d'Italie, Via Tibullo, 16, Roma.

Prof. Carlo VENDITTI, Avocat, Professeur, Via Rione Sirignano, 6, Napoli.

Avv. Camilla DAGNA, Avocat, Secrétaire de l'A.I.D.M., Via Quattro Fontane, 15, Roma.

Nombre de membres: 219

JAPAN

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

Faculty of Law of the University of Tokyo

1, Motofuji-chô, Bukyô-ky, Tokyo

Established : 1901

Officers

President :

Mr. Teruhisa ISHII, Formerly Dean, Professor of the Faculty of Law of the University of Tokyo. 1466, Yoyogi-Tomigaya-chô, Shibuya-ku, Tokyo, Japan.

Vice-Presidents :

Mr. Sôzô KOMACHIYA, Emeritus, Professor of the University of Tôhoku, 56, Benten-chô, Shinjuku-ku Tokyo, Japan.

Mr. Takeo SUZUKI, Formerly Dean, Professor of the Falcuty of Law of the University of Tokyo, 28, Azabu Fujimi-chô, Minato-ku, Tokyo, Japan.

Mr. Kiyoshi MORI, Formerly Dean, Professor of the Faculty of Law of Chûô University, 1170, Bessho, Urawa City, Saitama Prefecture, Japan.

Mr. Fujio YONEDA, President of the Japanese Shipowners' Association, 131, Kakinokizaka, Meguro-ku, Tokyo, Japan.

Secretary :

Mr. Tsuneo OHTORI, Professor of the Faculty of Law of the University of Tokyo WA 37, 850 Komabo-chô, Meguro-ku, Tokyo, Japan.

Treasurer :

Mr. Kôzaburo MATSUNAMI, Professor of the Electric Tokyo Engineering University, 3-178, Onden, Shibuya-ku, Tokyo, Japan.

Membership : 79.

MAROC

ASSOCIATION MAROCAINE DE DROIT MARITIME

(Association of Maritime Law of Morocco)

Boulevard Mahommed V, 34, Casablanca

MEXICO

ASOCIACION MEXICANA DE DERECHO MARITIMO

(Mexican Maritime Law Association)

Apartado Postal 20926, Admon. 32, Mexico 1, D.F

Established : 1961

President :
Mr. Luis RUIZ RUEDA.

Secretary General :
Mr. Juan A. PALERM VICH.

NETHERLANDS

NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEERECHT

(Netherlands' Maritime Law Association)

Herengracht, 499, Amsterdam C.

Established : 1905

Officers

President :

Mr. J.T. ASSER, Advocate, Keizersgracht, 391, Amsterdam C.

Vice-President :

Mr. J.A.L.M. LOEFF, Advocate, Beursgebouw, Meent, 132, Rotterdam 1.

Secretary-Treasurer :

Mr. F. baron VAN DER FELTZ, Advocate, Herengracht, 499, Amsterdam C.

Members :

Mr. W.E. BOELES, Advocate, Van Vollenhovenstraat, 31, Rotterdam 2.

Mr. T. DRION, legal adviser, Unilever, Burgemeester s'Jacobsplein, 1, Rotterdam.

Mr. B. DUPUIS, Manager of the Rotterdamsche Scheepshypotheekbank, Haringvliet, 98, Rotterdam.

Mr. B.F. EVERTS, underwriter, Rokin, 75-79, Amsterdam C.

Mr. A. GREEBE, legal adviser, E.V.O., Stadhouderslaan, 162, 's Gravenhage.

Mr. J. KLEINGELD, Hereweg, 8d, Groningen.

Prof. H.K. KOSTER, Professor, Joh. Vermeerstraat, 11, Heemstede.

Mr. J.P. KRUSEMAN, Director of the K.N.S.M., Prins Hendrikkade, 108-114, Amsterdam C.

Mr. A. LOEFF, Parklaan, 22, Rotterdam.

Mr. C.A. DE MEIJERE, Judge at the Supreme Court, Rapenburg, 104, Leiden.

Jhr. P.H.G. NAHUYS, underwriter, Firm M. Van Marle, Blaak, 101, Rotterdam.

Prof. H. SCHADEE, Advocate and Average Adjuster, Wijnstraat, 8, Rotterdam.

Mr. H.E. SCHEFFER, Counsellor to the Ministry of Justice, Plein, 2b, 's Gravenhage.

Joint-Secretary :

Mr. L. HARDENBERG, Advocate, Willemsparkweg, 136, Amsterdam Z.

NORWAY

DEN NORSKE SJØRETTS-FORENING

(Norwegian Maritime Law Association)

Kronprinsesse Märthas plass, 1, Oslo

Established : 1899

Officers

President :

Mr. Alex REIN, Advocate, (Firm Wikborg & Rein), Kronprinsesse Märthas plass, 1, Oslo.

Vice-President :

Mr. E.F. ECKHOFF, Supreme Court Judge, Tinghuset, Grubbestr., 1, Oslo.

Secretary :

Mr. Frode RINGDAL, Advocate (Firm Wikborg & Rein), Kronprinsesse Märthas plass, 1, Oslo.

Members of the Board :

Mr. Hendrik AMELN, Advocate, P.O.B. 10, Bergen.

Mr. Arne BECH, Advocate, Akersgt. 16 IV, Oslo.

Mr. Sjur BRAEKHUS, Professor, Dr. Juris, University of Oslo.

Mr. Hans Chr. BUGGE, Advocate, Director, Prinsengt. 7, Oslo.

Mr. Per GRAM, Advocate, Rädhusgt., 25, Oslo.

Mr. Sverre HOLT, Director, Wilh. Wilhelmsens, P.O.B. 1359 Vika, Oslo.

Mr. Annar POULSSON, Director, Stortingsgt. 18, P.O.B. 1376 Vika, Oslo.

Mr. Knut RASMUSSEN, Norges Rederforbund, Rädhusgt. 25, Oslo.

Membership

Company members : 116

Personal members : 406

POLOGNE

POLSKIE STOWARZYSZENIE PRAWA MORSKIEGO

(Association Polonaise de Droit Maritime)

Wyzsza Szkola Ekonomiczna, Katedra Prawa
Armii Czerwonej, 101, Sopot

Année de fondation : 1957

Comité de Direction

Président :

Mr. Stanislaw MATYSIK, Docteur en Droit, Professeur de Droit Maritime à l'Ecole Supérieure d'Economie à Sopot.

Vice-Présidents :

Mr. Jacek SIEDLECKI, Avocat, Conseiller Juridique de Polish Steamship Company, Szczecin.

Mr. Jozef GORSKI, Docteur en Droit, Professeur à l'Université à Poznan.

Mme Maria ROSZKOWOSKA, Avocat, Conseiller Juridique au Ministère de la Marine Marchande, Warszawa.

Secrétaire-général :

Mr. Stanislaw SUCHORZEWSKI, Avocat, Conseiller Juridique de Polish Ocean Lines, Gdynia.

Secrétaire adjoint :

Mr. Jerzy MEYNARCZYK, Docteur en Droit.

Membres :

Mr. Remigiusz ZAORSKI, Docteur en Droit, Professeur et Directeur de l'Institut Maritime à Gdansk.

Mr. Maciej CHORZELSKI, Docteur en Droit, Avocat.

Mr. Zygmunt LICHNIAK, Directeur de Section au Ministère du Commerce Extérieur, Warszawa.

Mr. Kazimierz MICHALSKI, Conseiller Juridique au Ministère du Commerce Extérieur, Waszawa.

Nombre de membres : 60

PORTUGAL

COMISSAO PERMANENTE DE DIREITO MARITIMO INTERNACIONAL

(Commission Permanente de Droit Maritime International)

Ministerio de Marinha, Lisboa

Année de fondation: 1924, réogarnisée en 1928

Comité de Direction

Président :

Dr. Carlos Renato Gonçalves PEREIRA, Conseiller au « Supremo Tribunal de Justiça », Lisboa.

Vice-Président :

Contre-Amiral de R.A. Artur Leonel BARBOSA CARMONA, Lisboa.

Membres :

Dr. Franciso DE ALMEIDA CARMO E CUNHA, Professeur à l'Institut Supérieur des Sciences Economiques et Financières.
Dr. Antonio Judice BUSTORFF SILVA, Avocat.
Dr. Antonio VIEGAS CALCADA, Avocat.
Dr. Fernando Olavo CORREIA DE AZEVEDO, Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Lisbonne.
Dr. Vasco J. Scazzola TABORDA FERREIRA, Avocat.
Dr. Virgilio DA CRUZ BAIAO, Avocat.
Engº Antonio LEMOS VIANA.
Dr. Victor Augusto PEREIRA NUNES, Avocat.
Dr. Joaquim MOREIRA DA SILVA CUNHA, Professeur à l'Institut Supérieur des Etats d'Outremer.
Cap.ton. Jaquim CORMICHO BOAVIDA.
Dr. Ruy ENNES ULRICH, Président de la « Companhia Nacional de Navegacão ».
Dr. José Augusto CORREA DE BARROS.
Dr. Manuel VIEGAS PIMENTEL, Juge auditeur de la Marine.
Cap.ten. Eduardo Henrique SERRA BRANDAO, Professeur de Droit Maritime International à l'Ecole Navale.
Comod. Iilidio DE OLIVEIRA BARBOSA.

Secrétaire :

Cap.frag.eng.const.nav. Felix José HOPFFER ROMERO, Chef de Bureau à la Direction de la Marine Marchande.

Nombre de membres: 18

SWEDEN

SVENSK FÖRENING FÖR INTERNATIONELL SJÖRÄTT

(Swedish Association of International Maritime Law)

1, Wahrendorffsgatan, Stockholm C.

Established : 1900

Officers

President :

Mr. Kaj PINEUS, Average Adjuster, Skeppsbroplatsen, 1, Göteborg.

Vice-President :

Mr. Erik HAGBERGH, Judge at the Supreme Court, Lützengatan 5A, Stockholm NO.

Secretary :

Mr. Claës PALME, Advocate, Wahrendorffsgatan, 1, Stockholm C.

Members :

Mr. Torsten ANDERSSON, Manager of Svenska Esso AB, Nybrogatan, 55, Stockholm O.

Mr. Allan BJÖRKLUND, Councellor at the Court of Appeal, Rederi AB Nordstjernan, Box 7196, Stockholm 7.

Mr. Nils GRENANDER, Doctor of Law, Managing Director of the Swedish Shipowners Association, Kungsportavenyen, 1, Göteborg.

Mr. Kurt GRÖNFORS, Professor at the University of Economics at Göteborg Handelshögstrolan, Vasagatan 3, Göteborg.

Mr. Per-Erik HEDBORG, Managing Director of the Swedish Steamship Owners' Insurance Association, Box 1094, Göteborg 4.

Mr. Rainer HORNBORG, Manager of AB Indemnitas, Box 7036, Stockholm 7.

Mr. Emanuel HÖGBERG, General Manager of the Stockholm Rederi AB Svea, Box 2065, Stockholm 2.

Mr. Niklas KIHLBOM, Managing Director of the Atlantic Insurance Company Ltd., Hamngatan, 5, Göteborg C.

Mr. Folke LINDAHL, Manager of the Stockholm Rederi AB Svea, Box 2065, Stockholm 2.

Mr. Helge LINDER, Director of the Port of Stockholm, Sollerövägen, 13, Bromma.

Mr. Sten RUDHOLM, Attorney-General, Valhallarvägen, 85, Stockholm Ö.

Mr. G.F. von SYDOW, Undersecretary of State, Skeppargatan, 68, Stockholm Ö.

Mr. Lorenz ZETTERMAN, Managing Director of Sjöförsäkerings AB Ägir, Box 16031, Stockholm 16.

Membership : 150

SUISSE

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME

SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG FÜR SEERECHT
Rittergasse, 21, Basel

Année de fondation: 1952

Comité de Direction

Président :

Dr. Walter MÜLLER, Avocat et Notaire, chargé de cours, St. Albangraben, 8, Basel.

Vice-Président :

Mr. Rolf RINGIER, Directeur de la Maison d'Expédition Danzas S.A., Holbeinplatz, Basel.

Secrétaire :

Dr. Rudolf SARASIN, Avocat, Vice-Directeur de la Bâloise, Compagnie d'Assurances, Aeschenplatz, 7, Basel.

Nombre de membres: 30

TURQUIE

TURK DENIZ TICARETI HUKUKU DERNEGI

(Association Turque de Droit Maritime)

Prof. SAMI OKAY
Devletler Hukuku Enstitüsü — Inst. Univ. Hukuk Fakültesi
Beyazit — Istamboul

UNITED STATES OF AMERICA

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

52, Wall Street New York, City 5, New York

Established : 1899

Officers

President :

Mr. Nicholas J. HEALY, 52, Wall Street, New York 5, New York.

First Vice-President :

Mr. William G. SYMMERS, 37, Wall Street, New York 5, New York.

Second Vice-President :

Mr. Benjamin W. YANCEY, Whitney Bank Bldg., New Orleans 12, La.

Secretary :

Mr. James J. HIGGINS, 120 Broadway, New York 5, New York.

Treasurer :

Mr. J. Joseph NOBLE, 99, John Street, New York 38, New York.

Membership Secretary :

Mr. J. Edwin CAREY, 96, Fulton Street, New York 38, New York.

Executive Committee

Term Expiring 1966 :

Mr. Thomas E. BYRNE, Jr. of Philadelphia.
Mr. John W. CASTLES, III of New York.
Mr. James J. DONOVAN, Jr. of New York.

Term Expiring 1967 :

Mr. Walter E. MALONEY of New York.
Mr. Stuart B. BRADLEY of Chicago.
Mr. Clarence MORSE of San Francisco.

Term Expiring 1968 :

Mr. Sweeney J. DOEHRING of Houston.
Mr. Alfred A. LOHNE of New York.
Mr. Gray WILLIAMS of New York.

Membership

Active Members : 1700

Hon. Members and Associate Members : 163.

URUGUAY

ASOCIACION URUGUAYA DE DERECHO MARITIMO

(Association de Droit Maritime de l'Uruguay)

Colon 1486 — Peso 3° — Montevideo

Président :
Mr. R. MEZZERA ALVAREZ.

Secrétaire :
Mr. J. RACHETTI PIREZ.

YOUGOSLAVIE

JUGOSLAVENSKO UDRUZENJE ZA POMORSKO PRAVO

(Association Yougoslave de Droit Maritime)

Opaticka, 18, Zagreb

Année de fondation : 1924; reconstituée en 1954

Comité de Direction

Président :
Mr. Vladislav BRAJKOVIC, Professeur à l'Université de Zagreb, Cvjetna cesta, 29, Zagreb 1.

Secrétaires :
Mr. Emile PALLUA, Chargé de recherches à l'Institut Adriatique de Zagreb, Palmoticeva, 27, Zagreb 1.
Mr. Ive KISIC, Conseiller Juridique de la « Jugolinija » Rijeka, Palaca « Jadran », Rijeka.

Trésorier :
Mr. Ladislav TAMBACA, Dispacheur, Professeur à l'Ecole Supérieure Maritime à Rijeka, Zrtava fasizma, 4, Rijeka.

Nombre de membres :

Institutions et entreprises : 32

Membres à titre individuel : 120

MEMBRES TITULAIRES

du Comité Maritime International

H.C. ALBRECHT
Advocate, Drs. Hasche, Albrecht, Fischer-Zernin, Vogeler, Drobnig, Katharinenstrasse, 13, Hamburg 11, Germany.

Ernesto ANASTASIO PASCUAL
Avocat, Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Capitaine au long cours, Président de la Cie Transméditerranéenne, Président de la Cie La Union Y El Fénix Español, Almagro, 23, Madrid, Espagne.

Herb. ANDERSSON
Shipowner, Director of the « Finnish Steamship C° » Lawyer, Finska Angfartygs Aktiebolaget, Sodra Kajen 8 - P.O. Box, 6290, Helsingfors 31, Finland

Alfonso N. ANSIETA
Advocate, Professor of Commercial Law, Catholic University of Valparaiso, Urriola 142, Valparaiso, Chile.

Ignacio ARTAZA CORTES
Avocat, Plaza de Federico Moyúa, 8, Bilbao, Espagne.

J.T. ASSER
Advocate, President of the Netherlands' Maritime Law Association, Keizersgracht, 391, Amsterdam, Netherlands

José Luis de AZCARRAGA
Avocate, Président du Syndicat National de la Marine Marchande, Juan Bravo, 6, Madrid, Espagne.

Algot BAGGE
Former President of the Swedish Maritime Law Association, Judge at the Supreme Court, Floragatan, 2, Stockholm, Sweden

William BAATZ
Vice-President, Saguenay Shipping Ltd., 1060 University Street, Montreal 3 Canada.

M. BARTOS
Professeur à l'Université de Belgrade, Membre de la Commission du Droit International des N.U., Membre de l'Academie Serbe des Sciences et des Arts, Knez Mihailova, 35, Beograd, Yougoslavie.

Lucien BEAUREGARD
Advocate, 620, St. James Street West, Montreal, 3, Quebec, Canada

Arne BECH
Advocate, Akersgt. 16, IV Oslo, Norway.

Paul BECK
Thos. R. Miller & Son, 14/20 St Mary Axe, London E.C. 3, England.

Einar BEHRENDT-POULSEN
Advocate, Jaegerborg allé, 128, Gentofte, Denmark

Pelegrin de BENITO SERRES
Avocat, Auditeur au Conseil d'Etat, Auditeur de la Marine, Hermanos Miralles, 36, Madrid, Espagne.

Francesco BERLINGIERI
Avocat, Professeur à l'Université de Gênes, 10, Via Roma, Gênes, Italie.

Giorgio BERLINGIERI
Avocat, Professeur, Président de l'Association Italienne de Droit Maritime, 10, Via Roma, Gênes, Italie.

Henry C. BLACKISTON
Former President of the American Maritime Law Association, Partner in the firm of Lord, Day & Lord, 25, Broadway, New York 4, N.Y., U.S.A.

Arthur M. BOAL
Advocate, Former President of the American Maritime Law Association, 116, John Street, New York 38, N.Y., U.S.A.

N.V. BOEG
Conseiller à la Cour d'Appel, Président de l'Association Danoise de Droit Maritime, Ceresvej, 9, Copenhague, Danemark.

Willem E. BOELES
Advocate, Van Vollenhovenstraat, 31, Rotterdam 2, Netherlands.

Raymond BOIZARD
Docteur en Droit, Directeur général de l'A.T.I.C.A.M., 12, rue de la Bourse, Paris (2ème), France.

Sjur BRAEKHUS
Professor of Maritime Law at the University of Oslo, Former President of the Norwegian Maritime Law Association, Nordiske Institutt for Sjørett, Universitetet, Oslo, Norway.

Vladislav BRAJKOVIC
Professeur à l'Université de Zagreb, Président de l'Association Yougoslave de Droit Maritime, Cvjetna cesta, 29, Zagreb, Yougoslavie.

Per BRUNSVIG
Advocate, Partner in the Firm Höyesterettsadvokatene, Ö Thommessen, R. Karlsend, Jens P. Heyerdahl jr. and Per Brunsvig, Tallbugaten, 27, Oslo, Norway.

Hans Christian BUGGE
Managing-Director of the Insurance Companies « Christiana » and « Poseidon », Prinsensgt, 7, Oslo, Norway.

C.J. BURCHELL
Advocate, Canadian Pacific Building, Halifax, Nova Scotia, Canada

Max CAILLE
Docteur en Droit, Ancien Secrétaire général de l'Association Marocaine de Droit Maritime, 37, Quai de la Douane, Brest, France.

Alberto Carlos CAPPAGLI
Avocat, Président de l'Association Argentine de Droit Maritime, 25 de Mayo, 293, 2°, Buenos Aires, Argentine.

Paul CHAUVEAU
Doyen Honoraire. Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Bordeaux, Avocat, 78, rue de Passy, Paris XVI°, France, Président de l'Association Française de Droit Maritime.

Roland CHAUVIN
Barrister, c/o Messrs. Chauvin and Hurtubise, 901, Square Victoria, Montreal, Quebec, Canada.

Placido CIVILETTI
Avocat, 85, Via Ippolito d'Aste, Gênes, Italie

R.P. CLEVERINGA
Professor at the University of Leiden, de Stins, De Steeg (Gelderland), Netherlands.

José-Augusto CORREA DE BARROS
Président de la Companhia Nacional de Navegaçao, Rua de Olivenço, 7, Estoril, Portugal.

Carlos Theodoro da COSTA
Commodore, Ancien Secrétaire-général de la Comissâo Permanente de Direito Maritimo Internacional, Rua 4 d'Infanteria, 110, Lisbôa 3, Portugal.

Camilla DAGNA
Avocat, 15, Via delle Quattro Fontane, Rome, Italie.

Egidio DAGNA
Professeur, Conseiller d'administration et Directeur Général de la « Finmare », Via Quattro Fontane, 15, Rome, Italie.

Georges DANIOLOS
Avocat au Barreau d'Athènes, 29, Rue Ioannou Drossopoulou, Athènes, Grèce

Atilio DELL'ORO MAINI
Avocat, Avenida de Mayo, 651 - 2° p., Buenos-Aires, Argentine

Nikolaos DELOUCAS
Professeur à l'Université de Thessaloniki, 37, rue Akadimias, Athènes, Grèce.

Robert DE SMET
Avocat, Maître de conférences à l'Université de Louvain, 100, Avenue Franklin Roosevelt, Bruxelles 5, Belgique.

Otto DETTMERS
Advocate, Vice-President of the German International Maritime Law Association, 3, Markstrasse, Börsenhof C., Bremen, Germany

Patrick DEVLIN
The Rt. Hon., The Lord DEVLIN, P.C., President of the British Maritime Law Association, Lord of Appeal in ordinary, House of Lords, London, S.W.I., England

Henry DEVOS
Docteur en Droit, Directeur général honoraire de l'Administration de la Marine, 85, Bd St Michel, Bruxelles 4, Belgique

Sir Kenneth DIPLOCK
The Rr. Hon. Lord Justice DIPLOCK, Lord Justice of Appeal, Royal Courts of Justice, Strand, London, W.C. 2., England

M. DRAGUSTIN
Manager of the Anglo-Yugoslav Shipping Cy, London, Stone House, Bishopsgate, London E.C. 2, England.

Michel DUBOSC
Avocat, 97, Rue Jules Siegfried, Le Havre, France.

Herbert DUTTWYLER
Directeur de l'Office Suisse de la Navigation Maritime, Elisabethenanlage, 7, Bâle, Suisse.

Nils DYBWAD
Advocate, Managing Director of the Nordsk Skibrederforening, Postbox 379, Oslo, Norway

E.F. ECKHOFF
Judge at the Supreme Court, 1, Grubbegt, Oslo, Norway

Horace B. EDMUNDS
Adjuster of Claims, 157, Cliffords Inn, Fleet Street, London, E.C. 4, England

Joaquim GARRIGUES DIAZ-CANABATE
Professeur à l'Université de Madrid, Vice-Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, 16, Antonio Maura, Madrid, Espagne

A. GÄRTNER
Managing secretary of the East Asiatic Company, Holbergsgade, 2, Copenhagen K., Denmark.

John F. GERITY
Attorney, Kirlin, Campbell & Keating 120, Broadway, New York N.Y. U.S.A.

Ernst GESSLER, Prof. Dr.
Ministerialdirektor, Professor at the University of Bonn, Bundesjustizministerium, Rosenburg, 5300 Bonn/Rhein, Germany.

Mazhar Nédim GÖKNIL
Maritime Law Association of Turkey, Turk Deniz Ticareti Hukuku Dernegi, Beyazit, Istanbul, Turkey.

Bernhard GOMARD
Professor, Dr. Jur., University of Copenhagen, Grunstrupsvej, 18, Hellerup, Denmark.

Harold GORICK
Joint Secretary of the British Liner Committee, Secretary General of the International Chamber of Shipping, Director of the Chamber of Shipping of the United Kingdom, 3/6, Bury Court, London, E.C. 3., England

Rudolf GOTTSCHALK
Barrister at Law, President of the Maritime Law Association of Israël, 26, Ibn Sina Street, P.O.B. 4993, Haïfa, Israël

James-Paul GOVARE
Avocat, Président Honoraire de l'Association Française du Droit Maritime, Rue de Lasteyrie, 5, Paris XVI, France.

H. GRAMM
Judge at the Hanseatisches Oberlandesgericht, President of the German Maritime Law Association, 39, Heilwigstrasse, Hamburg 20, Germany

Per GRAM
Advocate, Nordisk Skibrederforening, Rädhusgatan, 25, Oslo, Norway

Cyril Thomas GREENACRE
Average Adjuster, Alliance Assurance Co. Ltd., 40, Lime Street, London, E.C. 3., England.

Nils GRENANDER
Juris Doctor, Managing Director of the Swedish Shipowners' Association, Administrator delegate of the Sveriges Redareförening, Kungsport avenyen, 1, Gothenburg C, Sweden.

Etienne GUTT
Avocat, Professeur à l'Université de Bruxelles, Avenue Bel Air, 70, Bruxelles, Belgique.

Léon GYSELYNCK
Avocat honoraire, Professeur émérite à l'Université de Bruxelles, Trésorier du Comité Maritime International et de l'Association Belge de Droit Maritime, Président de l'Association Belge des Banques, 48, Meir, Antwerpen, Belgique.

Erik HAGBERGH
Judge of the Supreme Court, Lützengatan, 5A, Stockholm, Sweden

Charles S. HAIGHT
Advocate, Haight, Gardner, Poor & Havens, Former President of the Maritime Law Association of the U.S.A., 80, Broad Street, New York, N.Y., U.S.A.

Nicholas J. HEALY
President of the « Maritime Law Association of the United States », Attorney, Healy & Baillie, Adjunct Professor of Law, New-York University, 29, Broadway, New York, U.S.A.

Wilbur H. HECHT
Advocate, Mendes & Mount, Former President of the American Maritime Law Association, 27, William Street, New-York, 5, N.Y., U.S.A.

Per Erik HEDBORG
Managing Director of the Swedish Steamship Owners' Insurance Association, Box 1094, Gothenburg 4, Sweden

Jacques HEENEN
Professeur à l'Université de Bruxelles, Place Loix, 10, Bruxelles, Belgique.

Darre HIRSCH
Manager of the Norwegian Shipowners' Association, Radhusgatan, 25 VI, Oslo, Norway

Martin HILL
Hill, Dickinson & C°., Waterstreet, 10, Liverpool, England

Leif HOEGH
Shipowner, 55, Parkveien, Oslo, Norway

Em. HÖGBERG
Managing Director of the Svea Line, Box 2065, Stockholm 2, Sweden

Sverre HOLT
Director Wilh. Wilhemsen, Roald Amundsensgate, Oslo 1, Norway.

Rainer HORNBORG
Director of « Sjöförsäkrings AB Hansa-Mälaren », Postbox 14021, Stockholm 14, Sweden.

Oscar R. HOUSTON
Advocate, former President of the Maritime Law Association of the United States, Partner in the firm of Bigham, Englar, Jones & Houston, 99, John Street, New York 7, U.S.A.

A. Stuart HYNDMAN
Advocate, President of the Canadian Maritime Law Association, Holden, Hutchison, Cliff, McMaster, Meighen & Minnion, 129, St James Street West, Montreal, Canada.

Teruhisa ISHII
President of the Japanese Maritime Law Asosciation, Former Dean, Professor at the Faculty of Law of the Tokyo University, 1466, Yoyogi Tomigaya-Chô, Shibuya - ku, Tokyo, Japan.

Theodore K. JACKSON, Jr.
Attorney, Armbrecht, Jackson, McConnel & De Mony, Former Vice-President, M.L.A. of the United States, Merchants National Bank Bldg, Mobile, Ala. U.S.A.

K. JANSMA
Advocate, Huize Zuidwijck, 96/1, De Lairessestraat, Amsterdam, Netherlands

J.J. KAMP
President of the A.I.R.B.R., Minervahuis II, Meent 94, Rotterdam, Netherlands

Natko KATICIC
Professeur à l'Université de Zagreb, Secrétaire de l'Association Yougoslave de Droit Maritime, 51, Gornje Prekrizje, Zagreb, Yougoslavie

Charles M. KELLER
Directeur, Président de la Keller Shipping Ltd., Holbeinstrasse, 68, Bâle, Suisse.

Niklas KIHLBOM
Underwriter, Managing Director of the Atlantic Insurance Cy. Ltd., 5, S. Hamngatan, Gothenburg C., Sweden

Niels KLERK
Advocate at the Supreme Court, 4, Ameliegade, Copenhagen K., Denmark

Werner KOELMAN
Avocat, Tabakvest, 26, Antwerpen, Belgique.

Sôzô KOMACHIYA
Professor at the Faculty of Law of the University of Hosei, Emeritus Professor at Tôhoku University, 56, Benten cho, Shinjuku-ku, Tokyo, Japan

A.L. LAWES
Advocate, 1509, Sherbrooke Street, Montreal, Quebec, Canada

Antonio LEFEBVRE d'OVIDIO
Avocat, Professeur à l'Université de Naples, Via del Nuoto, 11 (Due Pini), Rome, Italie.

Mlle Claire LEGENDRE
Secrétaire Général Adjoint de l'Association Française du Droit Maritime, Secrétaire au Comité Central des Armateurs de France, 45, rue de Sèvres, Paris, 6me, France

Léon LESIEUTRE
Société Cherifienne de Remorquage et d'Assistance, 11, Rue Tronchet, Paris, 8me, France

Peter LETH
Underwriter, 2, Palaegade, Copenhagen, Denmark

Albert LILAR
Avocat, Sénateur, Professeur à l'Université de Bruxelles, Président du Comité Maritime International et de l'Association Belge de Droit Maritime, 33, Jacob Jordaensstraat, Antwerpen, Belgique.

Folke LINDAHL
Manager of the Svea Line, Box 2065, Stockholm, 2, Sweden

A. LOEFF
2, Ungerplein - Flat 7, Rotterdam 4, Netherlands.

J.A.L.M. LOEFF
Advocate, Meent, 132, Beursgebouw, Rotterdam 9, Netherlands.

Pierre LUREAU
Dispacheur, Président d'honneur de l'Association des Dispacheurs Français, Président de l'Association des Dispacheurs Européens, Vice-Président de l'Association Française du Droit Maritime, Bourse Maritime, Place Lainé, Bordeaux, Gironde, France.

J. Niall McGOVERN
Advocate, Manager of the Claims Department Irish Shipping Ltd, Aston Quay, 19-21, Dublin 2, Ireland.

John C. McHOSE
Attorney, Lillick, Geary, McHose & Roethke, 600 South Spring Street, Los Angeles, Calif. U.S.A.

Sir William Lennox McNAIR, The Hon. Mr. Justice Mc. Nair
Vice-President of the British Maritime Law Association, Judge of the Queen's Bench Division, Royal Courts of Justice, Strand, London, W.C. 2, England

Atilio MALVAGNI
Avocat, Ancien Président de l'Association Argentine de Droit Maritime, Avenida de Roque Saenz Peña, 615, esc.-607, Buenos-Aires, Argentine.

Plinio MANCA
Professeur, Avocat, Studio Legale Manca, Via Assarotti 5, Gênes (Tuscany) Italie.

Francesco MANZITTI
Dispacheur, Président de la Chambre de Commerce de Gênes et du Conseil de la Marine Marchande à Gênes, 4/25, Via C.R. Ceccardi, Gênes, Italie

Jacques MARCHEGAY
Délégué-général du Comité Central des Armateurs de France, Boulevard Hausmann, 73, Paris, France

Leonard J. MATTESON
Advocate, Partner in the firm of Bigham, Englar, Jones & Houston, 99, John Street, New York 38, N.Y., U.S.A.

Stanislaw MATYSIK
Professeur, Président de l'Association Polonaise de Droit Maritime, Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego c/o Rectorat Wyzszej Szkoly Ekonomicznej, 101, Szerwonej, 17, Sopot, Pologne

Conrado MEIER
Maestro Lasalle, 16, Madrid, Chamartin, Espagne

H.G. MELLANDER
Jur. Kand., Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, Göteborg 8, Sweden.

Ignacio L. MELO
Docteur en droit, Asociacion National de Agentes Consignatarios de Buques, A.C., Av. Juarez 76, 5° piso, Mexico 1 D,F., Mexique.

Cyril T. MILLER
Manager of the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited and of The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association Limited, Vice-President of the International Maritime Committee, Secretary General of the British Maritime Law Association, 14/20, St Mary Axe, London E.C. 3, England

Eduardo Basualdo MOINE
Avocat, 710, Avenida Roque Saenz Peña, 1° p., Buenos-Aires, Argentine.

Juan Bautista MONFORT BELENGUER
Avocat, Secrétaire Général de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Salamanca, 7, Valencia, 5, Espagne.

John C. MOORE
Advocate, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N.Y., U.S.A.

Sir Ramaswami MUDALIAR
Advocate, President of the Maritime Law Association of India, 21, Old Court House Street, Calcutta, India

Walter MÜLLER
Avocat, Président de l'Association Suisse de Droit Maritime, 8, St. Albangraben, Bâle, Suisse

J. OFFERHAUS
Professeur à l'Université d'Amsterdam, Ancien Président de l'Association Néerlandaise de Droit Maritime, 16, Prinses Margrietlaan, Amstelveen, Pays-Bas

Tsuneo OHTORI
Professor at the Faculty of Law of the University of Tokyo, WA 37, 850, Komaba-chô, Meguro-ku, Tokyo, Japan

Emile PALLUA
Chargé de recherches à l'Institut Adriatique de Zagreb, Palmoticeva 27, Zagreb, Yougoslavie

Claës PALME
Advocate, Honorary Secretary of the Swedish Maritime Law Association, 1, Wahrendorffsgatan, Stockholm C., Sweden

Emilio PASANISI
Avocat, 16, Via Tibullo, Rome, Italie

Heinz PFLUEGER
Advocate, 1, Alstertor, Hamburg 1, Germany

Allan PHILIP
Advocate, Professor at the University of Copenhagen, Strandvej, 149, Copenhagen, Denmark

Kaj PINEUS
Average Adjuster, President of the Swedish Maritime Law Association, Skeppsbrohuset, Gothenburg, Sweden

Marcel PITOIS
Armateur, Président Honoraire de l'Association Française de Droit Maritime, 35, Avenue Paul Doumer, Paris 9e, France.

Antonio POLO DIEZ
Membre d'Honneur de l'Association Espagnole de Droit Martiime, Catedrático de Derecho Mercantil, Valencia, 176, Barcelona 11, Espagne.

Phocion POTAMIANOS
Avocat, Armateur, Secrétaire Général de l'Association Hellénique de Droit Maritime, 19, rue Stissichorou, Athènes, Grèce.

Jacques POTIER
Directeur de la Cie. Maritime des Chargeurs Réunis, 3, Boulevard Malesherbes, Paris VIII, France

Annar POULSSON
Director of the Assuranceforenungen Skuld, 18, Stortingsgatan, Oslo, Norway

Ménélas PRODROMIDES
Docteur en droit, Trésorier de l'Association Française de Droit Maritime, Conseiller juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France, Avocat, 24, Rrue Saint Marc, Paris 2e, France.

Robert RANQUE
Assureur, Avocat, 170, Rue de Javel, Paris XVe, France.

Knut RASMUSSEN
Advocate, The Norwegian Shipowners Federation, Rådhusgatan, 25, Oslo, Norway.

José Domingo RAY
Advocate, Professor of Maritime Law at the Faculty of Law of Buenos-Aires, Hon. Secretary of the Argentine Maritime Law Association, 25 de Mayo, 1489, Buenos-Aires, Argentine.

Carl RASTING
Professor at the University of Copenhagen, 3, Mynstersvej, Copenhagen V., Denmark

C.D. RAYNOR
Underwriter, Lloyd's, London, E.C. 3., England

E.W. READING
Average Adjuster, Partner in the firm of Hogg, Lindley & Co., Palmerston House, 51, Bishopsgate, London E.C. 2, England

Alex REIN
Advocate, President of the Norwegian Maritime Law Association, 1, Kronprinsesse Mäthas pl., Oslo, Norway.

Frode RINGDAL
Advocate, Partner in the Firm Advokatene Wikborg & Rein, Kronprinsesse Märthas plass, 1, Oslo, Norway.

Constantinos N. ROCAS
Professeur de Droit Commercial et Maritime à l'Université d'Athènes, 15, rue Ferron, Athènes, Grèce.

René RODIERE
Professeur à la Faculté de Droit de Paris, 12, Place du Panthéon, Paris V^{e}, France.

Hans Georg RÖHREKE
Manager of the German Shipowners Association, Neuer Wall, 86, Hamburg 36, Germany

Nils ROGBERG
Managing Director of the Sjöforsakings Aktiebolaget AGIR, Box 16031, Stockholm 16, Sweden

Sten RUDHOLM
Attorney General, Ministry of Justice, Valhallarvägen, 85, Stockholm, Sweden.

J. RUBIO GARCIA MINA
Professeur à l'Université de Madrid, J. Garcia Morato, 9, Madrid, Espagne.

José Maria RUIZ BRAVO
Avocat, Liquidador de Averias, 35, Al. Recalde, Bilbao, Espagne.

Fernando RUIZ-GALVEZ Y LOPEZ DE OBREGON
Directeur de la Revista Espagñola de Derecho Maritimo, Avocat, Velasquez, 20, Madrid 1, Espagne.

Ryuma SAMEJIMA
Advocate, Room n^{o} 307-8, Yusen Building, 2-chome, Marunouchi Chiyoda-ku, Tokyo, Japan.

J.C. SAMPAIO DE LACERDA
President of Associaçao Brasileira de Direito Maritimo, Magistrate in Rio de Janeiro, Professor of Commercial Law at the Law School of the University of Brazil, and of the Law School of the Federal University of the State of Rio de aJneiro, Vice-President of the Brazilian Aeronautical Law Society, Rua Jardim Botânico, 152, Rio de Janeiro, Brazil.

Rudolf SARASIN
Dr. Jur., Avocat « La Bâloise », Cie d'Assurances, 82, Hirzbodenweg, Bâle, Suisse.

Henri SCHADEE
Dispacheur, Professeur à l'Université de Leiden, Vice-Président de l'Association des Dispacheurs Européens, 8, Wijnstraat, Rotterdam, Pays-Bas.

H.E. SCHEFFER
Conseiller-Gérant près le Ministère de la Justice, Plein 2b, 's Gravenhage, Pays-Bas

Tohru SHIBATA
Attorney, Proctor in Admirality N° 503, TBS - Kaikan Blgg, 36, Akasaka, Hitosugi-Chô - Minato-Ku, Tokyo, Japan.

Nagendra SINGH
Vice-President of the Maritime Law Association of India, Barrister at Law, Director General of Shipping and Additional Secretary Transport Ministry, Governement of India, 30, Tughlak Crescent, New Delhi 11, India

Kjeld SKOVGAARD PETERSEN
General Average Adjuster, Bredgade, 71, Copenhagen K, Denmark

André M. SÖRENSEN
Advocate, Managing Director of the Danish Shipowners' Defence Association, Frederiksborggade, 15, Copenhagen K., Denmark

Kyriakos SPILIOPOULOS
Ancien Recteur de l'Ecole des Sciences Economiques et Commerciales, Président de l'Association Hellénique de Droit Maritime, 1, rue Vissarionos, Athènes, Grèce.

Hans STEUCH
General Manager of the Baltic and Maritime Conference, 19, Kristianiagade, Copenhagen, Denmark

Rolf STÖDTER
Shipowner, Professor at the University of Hamburg, 49, Palmaille, Hamburg-Altona, Germany

Evangelos STRATIGIS
Avocat à la Cour, 98, Rue Solonos, Athènes, Grèce

Stanislas SUCHORZEWSKI
Avocat, 40, Rue Chopin, Sopot, Pologne.

William G. SYMMERS
Advocate, 37 Wall Street, New York, 5, N.Y., U.S.A.

Vasco TABORDA-FERREIRA
Avocat, Rua des Janelas Verdes, 92, Lisbonne, Portugal.

Ladislav TAMBACA
Average Adjuster, Professor at the Superior Maritime School of Rijeka, Zrtava Fasizma 4, Rijeka, Yugoslavia.

William TETLEY
Advocate, c/o Messrs, Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, Tetley and Phelan, 34th Floor, Place Victoria, Montreal 1, Quebec, Canada.

Shûzo TODA
Professor at the Faculty of Law of the University of Chûo 1-67-601, Tamagawa-Yôga, Setagaya-ku, Tokyo, Japan

Alexandre TSIRINTANIS
Ancien Président de l'Association Hellénique de Droit Maritime, Professeur à l'Université, 29, rue Lycabettou, Athènes, 135, Grèce.

Niels TYBJERG
General Average Adjuster, Höjbro Plads, 21, Copenhagen, Denmark

Rodrigo URIA GONZALEZ
Vice-Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, Catedrático de Derecho Mercantil. Núñez de Balboa, 48, Madrid 1, Espagne.

André VAES
Avocat, Van Schoonbekestraat, 1, Antwerpen, Belgique.

Themistoclis VALSAMAKIS
Avocat à la Cour, Meragon Laikis, Trapézis, Le Pirée, Grèce.

Carlo VAN DEN BOSCH
Avocat, Secrétaire Général du Comité Maritime International et de l'Association Belge de Droit Maritime, 30, Schermersstraat, Antwerpen, Belgique.

Baron F. VAN DER FELTZ
Advocate, Herengracht, 499, Amsterdam, Netherlands

Jean VAN RYN
Avocat, Professeur à l'Université de Bruxelles, Secrétaire-général de l'Association Belge de Droit Maritime, 62, Avenue du Vert-Chasseur, Bruxelles, Belgique

Léo VAN VARENBERGH
Docteur en droit, Dispacheur, Firme Henry Voet-Génicot, Professeur à l'Institut Supérieur de Commerce de Bruxelles, 24, rue de Locht, Bruxelles 3, Belgique.

R. de la VEGA
Avocat, Calle 25, de Mayo 489 - 5° p., Buenos-Aires, Argentine

Henri F. VOET
Dispacheur, Firme Henry Voet-Genicot, 17, Borzestraat, Antwerpen, Belgique.

Reinhart VOGLER
Vice-President of the Hanseatisches Oberlandesgericht, Lindenstrasse, 10, Aumühle-bei-Hamburg, Germany

Kurt VON LAUN
Manager of the Shipowning Company « Neptun », Langestrasse, 98, Bremen, Germany

Oscar VON STRITZKY
Manager of the Nord-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, Alter Wall, 12, Hamburg 11, Germany

Jean WAROT
Avocat, Secrétaire Général de l'Association Française de Droit Maritime, 71, Boulevard Raspail, Paris VI°, France.

Victor WENZELL
Advocate, Managing Director of the Danish Shipowners' Association, Amaliegade, 33, Copenhagen K., Denmark.

R. WOLFSON
Advocate, Haazmauth Road, 63, Haïfa, Israël.

Peter WRIGHT
Advocate, Former President of the Canadian Maritime Law Association, 365, Bay Street, Toronto, Ontario, Canada.

Stanley R. WRIGHT
Attorney, Burlingham, Underwood, Barron, Wright & White. Former President, M.L.A. of the United States, 26, Broadway, New York, N.Y., U.S.A.

Makato YAZAWA
Professor at the Faculty of Law of the University of Tokyo, 52, Tsurumichô, Tsurumi-ku, Yokohama, Japan

CONFÉRENCES

DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

I. BRUXELLES - 1897

Président : M. Auguste BEERNAERT.

Sujets : Organisation du Comité Maritime International. — Abordage. — Responsablité des propriétaires de navires.

II. ANVERS - 1898

Président : M. Auguste BEERNAERT.

Sujets : Responsabilité des propriétaires de navires de mer.

III. LONDRES - 1899

Président : M. Walter PHILLIMORE.

Sujets : Abordages dans lesquels les deux navires sont fautifs. — Responsabilité des propriétaires de navires.

IV. PARIS - 1900

Président : M. LYON-CAEN.

Sujets : Assistance, sauvetage et l'obligation de prêter assistance. — Compétence en matière d'abordage.

V. HAMBOURG - 1902

Président : Friedrich SIEVEKING.

Sujets : Code international pour l'abordage et le sauvetage en mer. — Compétence en matière d'abordage. — Conflits de lois concernant la propriété des navires. — Privilèges et hypothèques sur navires.

VI. AMSTERDAM - 1904

Président : M. E.N. RAHUSEN.

Sujets : Conflits de lois en matières de privilèges et hypothèques sur navires. — Compétence en matière d'abordage. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

VII. LIVERPOOL - 1905

Président : M. William R. KENNEDY.

Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Conflits de lois en matière de privilèges et hypothèques. — Conférence Diplomatique de Bruxelles.

VIII. VENISE - 1907

Président : M. Alberto MARGHIERI.

Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Conflits de lois relatifs au fret.

IX. BREME - 1909

Président : Dr. Friedrich SIEVEKING.

Sujets : Conflits de lois relatifs au fret. — Indemnisation concernant des lésions corporelles. — Publication des privilèges et hypothèques maritimes.

X. PARIS - 1911

Président : M. Paul GOVAERE.

Sujets : Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en cas de perte de vie ou de lésions corporelles. — Fret.

XII. COPENHAGUE - 1913

Président : Dr. J.H. KOCH.

Sujets : Déclaration de Londres 1909. — Sécurité de la navigation — Code international de l'affrètement. — Assurance de propriétés ennemies.

XII. ANVERS - 1921

Président : M. Louis FRANCK.

Sujets : Convention internationale concernant l'abordage et le sauvetage en mer. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Code de l'affrètement. — Clauses d'exonérations dans les connaissements.

XII. LONDRES - 1922

Président : M. Henry DUKE.

Sujets : Immunité des navires d'Etat. — Privilèges et hypothèques maritimes. — Clauses d'exonération dans les connaissements.

XIV. GOTHEMBOURG - 1923

Président : M. Eliel LÖFGREN.

Sujets : Assurance obligatoire des passagers. — Immunité des navires d'Etat. — Code international de l'affrètement. — Convention internationale des connaissements.

XV. GENES - 1925

Président : Dr. Francesco BERLINGIERI.

Sujets : Assurance obligatoire des passagers. — Immunité des navires d'Etat. — Code international de l'affrètement. — Privilèges et hypothèques maritimes.

XVI. AMSTERDAM - 1927

Président : M. B.C.J. LODER.

Sujets : Assurance obligatoire des passagers. — Lettres de garantie. — Ratification des Conventions de Bruxelles.

XVII. ANVERS - 1930

Président : M. Louis FRANCK.

Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles. — Assurance obligatoire des passagers. — Compétence et sanctions pénales en matière d'abordage en mer.

XVIII. OSLO - 1933

Président : M. Edvin ALTEN.

Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles. — Compétences civile et pénale en matière d'arbordage en haute mer. — Saisie conservatoire de navires. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

XIX. PARIS - 1937

Président : M. Georges RIPERT.

Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles. — Compétences civile et pénale en matière d'abordage en mer. — Saisie conservatoire de navires. — Commentaires sur les Conventions de Bruxelles. — Assistance et Sauvetage de et par avions en mer.

XX. ANVERS - 1947

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles, plus spécialement de la Convention relative de l'immunité des navires d'Etat. — Revision de la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de la Convention sur les connaissements. — Examen des trois projets de conventions adoptés à la Conférence de Paris de 1936. — Assistance et sauvetage de et par avions en mer . — Règles de York et d'Anvers. — Taux d'intérêt.

XXI. AMSTERDAM - 1949

Président : Prof. J. OFFERHAUS.

Sujets : Ratification des Conventions internationales de Bruxelles. — Revision des règles de York-Anvers 1924. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires (clause or). — Connaissements directs combinés. — Revision du projet de convention relatif à la saisie conservatoire de navires. — Projet de création d'une cour internationale pour la navigation par mer et par air.

XXII. NAPLES - 1951

Président : M. Amedeo GIANNINI.

Sujets : Conventions internationales de Bruxelles. — Projet de Convention concernant la saisie conservatoire de navires. — Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer. — Connaissements (Revision de la clause-or). — Revision de la Convention des hypothèques et privilèges maritimes. — Responsabilité des transporteurs par mer à l'égard des passagers. — Compétence pénale en matière d'abordage en mer.

XXIII. MADRID - 1955

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Limitation des responsabilités des propriétaires de navires. — Responsabilité des transporteurs par mer à l'égard des passagers. — Passagers clandestins. — Clauses marginales et lettres de garantie.

XXIV. RIJEKA - 1959

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Responsabilité des exploitants de navires nucléaires. — Revision de l'article X de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles de droit en matière de connaissements. — Lettres de garantie et clauses marginales. — Revision de l'article XIV de la Convention internationale pour l'unification de certainnes règles de droit relatives à l'assistance et au sauvetage en mer. — Statut international des navires dans des ports étrangers. — Enregistrement des exploitants de navires.

XXV. ATHENES - 1962

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Dommages et intérêts en matière d'abordage. — Lettres de garantie. — Statut international des navires dans des ports étrangers. — Enregistrement des navires. — Coordination des conventions sur la limitation et les hypothèques. — Surestaries et primes de célérité. — Responsabilité des transporteurs des bagages.

XXVI. STOCKHOLM - 1963

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Connaissements. — Bagages de passagers. — Navires en construction.

XXVII. NEW YORK - 1965

Président : M. Albert LILAR.

Sujet : Revision de la Convention sur les Privilèges et Hypothèques maritimes.

ETAT DES

RATIFICATIONS - ADHESIONS (*)

DES

CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME

(Liste communiquée par le Ministère des Affaires Etrangères de Belgique le 15 mars 1966)

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'

ABORDAGE

Signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910

RATIFICATION :

Allemagne (**)	1er février 1913
Autriche	1er février 1913
Belgique	1er février 1913
Brésil	31 décembre 1913
Danemark	18 juin 1913
France	1er février 1913
Grande-Bretagne	1er février 1913
Grèce	29 septembre 1913
Hongrie	1er février 1913
Irlande	1er février 1913
Italie	2 juin 1913
Japon	12 janvier 1914
Mexique	1er février 1913
Nicaragua	18 juillet 1913
Norvège	12 novembre 1913
Pays-Bas	1er février 1913
Portugal	25 juillet 1913
Roumanie	1er février 1913
Russie	1er février 1913
Suède	12 novembre 1913

(*) Le texte des Conventions a été publié dans le volume consacré à la Conférence d'Athènes.

(**) *République Fédérale d'Allemagne :* Remise en vigueur à partir du 1er novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne, d'une part, et les Puissances Alliées, d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne, de l'Uruguay, de la Nouvelle-Zélande de la Roumanie et de l'U.R.S.S. (Accords de Bruxelles des 25 septembre et 18 octobre 1953).

ADHESION :

Argentine	28 février 1922
Australie	9 septembre 1930
Canada	25 septembre 1914
Ceylan	1er février 1913
Dantzig	2 juin 1922
Dominicaine (République)	23 juillet 1958
Egypte	19 novembre 1943
Espagne	17 novembre 1923
Estonie	15 mai 1929
Finlande	17 juillet 1923
Grande-Bretagne	
Afrique Orientale	1er février 1913
Bahamas, Barbades, Bermudes, Chypre, Côte d'Or, Falkland, Fidji, Gambie, Gibraltar, Gilbert et Ellice, Guyane Britannique, Honduras Britannique, Hong-Kong	1er février 1913
Jamaïque (Caïmans, Caïques et Turques), Labouan, Leeward (Antigoa, Dominique, Montserrat, Saint Christophe-Nevis, Iles Vierges)	1er février 1913
Etat Malais fédérés	1er février 1913
Malte, Maurice, Nigérie du Sud, Norfolk	1er février 1913
Papoua, Sainte-Hélène, Salomon, Seychelles, Sierra-Léone, Somaliland, Straits Settlements	1er février 1913
Terre Neuve	11 mars 1914
Tobago, Trinité, Wei-Hai-Wei, Windward (Grenade. Sainte-Lucie, Saint-Vincent)	1er février 1913
Haïti	18 août 1951
Colonies italiennes	9 novembre 1934
Lettonie	2 août 1932
Nouvelle-Zélande	19 mai 1913
Pologne	2 juin 1922
Colonies portugaises	20 juillet 1914
Suisse	28 mai 1954
Turquie	4 juillet 1955
Union Indienne	1er février 1913
U.R.S.S.	10 juillet 1936
Uruguay	21 juillet 1915
Yougoslavie	31 décembre 1931

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE D'

ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES,

Signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910

RATIFICATION :

Allemagne (*)	1er février 1913
Autriche	1er février 1913
Belgique	1er février 1913
Brésil	31 décembre 1913
Danemark	18 juin 1913
Etats-Unis d'Amérique	1er février 1913
France	1er février 1913
Grande-Bretagne	1er février 1913
Grèce	15 octobre 1913
Hongrie	1er février 1913
Irlande	1er février 1913
Italie	2 juin 1913
Japon	12 janvier 1914
Mexique	1er février 1913
Norvège	12 novembre 1913
Pays-Bas	1er février 1913
Portugal	25 juillet 1913
Roumanie	1er février 1913
Russie	1er février 1913
Suède	12 novembre 1913

ADHESION :

Algérie	13 avril 1964
Argentine	28 février 1922
Australie	9 septembre 1930
Canada	25 septembre 1914
Ceylan	1er février 1913
Dantzig	15 octobre 1921
Dominicaine (République)	23 juillet 1958
Egypte	19 novembre 1943
Espagne	17 novembre 1923
Estonie	15 mai 1929

(*) *République Fédérale d'Allemagne :* Remise en vigueur à partir du 1er novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne, d'une part, et les Puissances Alliées, d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne, de l'Uruguay de la Nouvelle-Zélande de la Roumanie et de l'U.R.S.S. (Accords de Bruxelles des 25 septembre et 13 octobre 1953).

Finlande	17 juillet 1923
Grande-Bretagne	
Afrique Orientale	1er février 1913
Bahamas, Barbades, Bermudes	1er février 1913
Chypre, Côte d'Or, Falkland, Fidji, Gambie, Gibraltar, Gilbert et Ellice, Guyane Britannique, Honduras Britannique, Hong-Kong	1er février 1913
Jamaïque (Caïmans, Caïques et Turques), Labouan, Leeward (Antigoa, Dominique, Montserrat, Saint Christophe-Nevis, Iles Vierges)	1er février 1913
Etats Malais Fédérés	1er février 1913
Malte, Maurice, Nigérie du Sud, Norfolk	1er février 1913
Papoua, Sainte-Hélène, Salomon, Seychelles, Sierra-Léone, Somaliland, Straits Settlements	1er février 1913
Terre Neuve	11 mars 1914
Tobago, Trinité, Wei-Hai-Wei, Windward (Grenade, Sainte Lucie, Saint-Vincent)	1er février 1913
Haïti	18 août 1951
Erythrée, Somalie italienne	2 juin 1913
Colonies italiennes	9 novembre 1934
Lettonie	2 août 1932
Nouvelle-Zélande	19 mai 1913
Pologne	15 octobre 1921
Colonies portugaises	20 juillet 1914
Suisse	28 mai 1954
Turquie	4 juillet 1955
Union Indienne	1er février 1913
U.R.S.S.	10 juillet 1936
Uruguay	21 juillet 1915
Yougoslavie	31 décembre 1931

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES CONCERNANT LA

LIMITATION

DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES
DE NAVIRES DE MER ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

Signée à Bruxelles, le 25 août 1924

RATIFICATION :

Belgique	2 juin 1930
Brésil	28 avril 1931
Danemark	2 juin 1930
Espagne	2 juin 1930
France	23 août 1935
Hongrie	2 juin 1930
Norvège	10 octobre 1933
Pologne	26 octobre 1936
Portugal	2 juin 1930
Suède	1er juillet 1938

ADHESION

Dominicaine (République)	23 juillet 1958
Finlande	12 juillet 1934
Monaco	15 mai 1931
Turquie	4 juillet 1955

DENONCIATION

Danemark	30 juin 1963 (*)
Finlande	30 juin 1963 (*)
Norvège	30 juin 1963 (*)
Suède	30 juin 1963 (*)

(*) Les dénonciations sortiront leurs effets le 1er juillet 1964.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE

CONNAISSEMENT

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

Signée à Bruxelles, le 25 août 1924

RATIFICATION :

Allemagne (*)	1er juillet 1939
Belgique	2 juin 1930
Espagne	2 juin 1930
Etats-Unis d'Amérique	29 juin 1937
France	4 janvier 1937
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	2 juin 1930
Hongrie	2 juin 1930
Italie	7 octobre 1938
Japon	1er juillet 1957
Pologne	26 octobre 1936
Roumanie	4 août 1937
Yougoslavie	17 avril 1959

ADHESION :

Algérie	13 avril 1964
Argentine	19 avril 1961
Australie	4 juillet 1955
Papouasie et Norfolk	4 juillet 1955
Nauru et Nouvelle-Guinée	4 juillet 1955
Ceylan	2 décembre 1930
Côte d'Ivoire	15 décembre 1961
Danemark	1er juillet 1938
Egypte	19 novembre 1943
Finlande	1er juillet 1939
Grande-Bretagne	
Ascension	3 novembre 1931
Bahamas, Barbades, Bermudes, Bornéo du Nord, Cameroun, Chypre, Côte d'Or, Falkland, Fidji, Gambie, Gibraltar, Gilbert et Ellice, Guyane Britannique, Honduras Britannique, Hong-Kong, Jamaïque, (Caïmans, Caïques et Turques), Kenya, Leeward (Antigoa, Dominique, Monserrat, Saint - Christophe - Nevis, Iles Vierges)	2 décembre 1930

(*) *République Fédérale d'Allemagne :* Remise en vigueur à partir du 1er novembre 1958 entre la République Fédérale d'Allemagne, d'une part, et les Puissances Alliées, d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne et de la Roumanie. (Accords de Bruxelles des 25 septembre et 18 octobre 1958).

Etats Malais Fédérés	2 décembre 1930
Etats Malais non Fédérés	2 décembre 1930
Maurice, Nigérie	2 décembre 1930
Saint-Hélène	3 novembre 1931
Salomon	2 décembre 1930
Sarawak	3 novembre 1931
Seychelles, Sierra-Léone, Somaliland, Straits Settlements, Tobago, Tonga, Trinité, Windward, (Grenade, Sainte-Lucie, Saint-Vincent)	2 décembre 1930
Zanzibar	2 décembre 1930
Irlande	30 janvier 1962
Israël	5 septembre 1959
Monaco	15 mai 1931
Norvège	1er juillet 1938
Pays-Bas	18 août 1956
Pérou	29 octobre 1964
Portugal	24 décembre 1931
Territoires d'outre-mer	2 février 1952
Suède	1er juillet 1938
Suisse	28 mai 1954
Tanganyika	3 décembre 1962
Turquie	4 juillet 1955

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AUX

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

Signée à Bruxelles, le 10 avril 1926

RATIFICATION :

Belgique	2 juin 1930
Brésil	23 avril 1931
Danemark	2 juin 1930
Espagne	2 juin 1930
Estonie	2 juin 1930
France	23 août 1935
Hongrie	2 juin 1930
Italie	7 décembre 1949
Norvège	10 octobre 1933
Pologne	26 octobre 1936
Roumanie	4 août 1937
Suède	1er juillet 1938

DENONCIATION :

Danemark	1er mars 1965
Finlande	1er mars 1965
Norvège	1er mars 1965
Suède	1er mars 1965

ADHESION :

Algérie	13 avril 1964
Argentine	19 avril 1961
Finlande	12 juillet 1934
Haïti	19 mars 1965
Monaco	15 mai 1931
Portugal	24 décembre 1931
Suisse	28 mai 1954
Syrie	14 février 1951
Turquie	4 juillet 1955

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES CONCERNANT LES

IMMUNITES DES NAVIRES D'ETAT,

Signée à Bruxelles, le 10 avril 1926

RATIFICATION :

Allemagne (*)	27 juin 1936
Belgique	8 janvier 1936
Brésil	8 janvier 1936
Chili	8 janvier 1936
Danemark	16 novembre 1950
Estonie	8 janvier 1936
France	27 juillet 1955
Hongrie	8 janvier 1936
Italie	27 janvier 1937
Colonies italiennes	27 janvier 1937
Norvège	25 avril 1939
Pays-Bas	8 juillet 1936
Curaçao, Indes néerlandaises, Surinam	8 juillet 1936
Pologne	8 janvier 1936
Portugal	27 juin 1938
Roumanie	4 août 1937
Suède	1er juillet 1938

(*) *République Fédérale d'Allemagne :* Remise en vigueur à partir du 1er novembre 1953 entre la République Fédérale d'Allemagne, d'nne part, et les Puissances Alliées, d'autre part, à l'exception de la Hongrie, de la Pologne et de la Roumanie. (Accords de Bruxelles des 29 septembre et 18 octobre 1953).

ADHESION :

Argentine	19 avril 1961
Grèce	19 mai 1951
République Arabe Unie	17 février 1960
République Arabe Syrienne	4 octobre 1962
Suisse	28 mai 1954
Turquie	4 juillet 1955

DENONCIATION :

Pologne	17 mars 1952
Roumanie	21 septembre 1959

PROTOCOLE ADDITIONNEL A CETTE CONVENTION

Signé à Bruxelles, le 24 mai 1934

RATIFICATION :

Allemagne	27 juin 1936
Belgique	8 janvier 1936
Brésil	8 janvier 1936
Chili	8 janvier 1936
Danemark	16 novembre 1950
Estonie	8 janvier 1936
France	27 juillet 1955
Hongrie	8 janvier 1936
Italie	27 janvier 1937
Colonies italiennes	27 janvier 1937
Norvège	25 avril 1939
Pays-Bas	8 juillet 1936
Curaçao, Indes néerlandaises, Surinam	8 juillet 1936
Pologne	8 janvier 1936
Portugal	27 juin 1938
Roumanie	4 août 1937
Suède	1er juillet 1938

ADHESION :

Argentine	19 avril 1961
Grèce	19 mai 1951
République Arabe Unie	17 février 1960
République Arabe Syrienne	4 octobre 1962
Suisse	28 mai 1954
Turquie	4 juillet 1955

DENONCIATION :

Pologne	17 mars 1952
Roumanie	21 septembre 1959

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA

COMPETENCE CIVILE

EN MATIERE D'ABORDAGE

signée à Bruxelles le 10 mai 1952

RATIFICATION :

Belgique	10 avril 1961
Egypte	24 août 1955
Espagne	8 décembre 1953
France	25 mai 1957
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	18 mars 1959
Grèce	15 mars 1965
Portugal	4 mai 1957
Saint Siège	10 août 1956
Yougoslavie	14 mars 1955

ADHESION :

Algérie	18 août 1964
Argentine	19 avril 1961
Cambodge	12 novembre 1956
Costa Rica	13 juillet 1955
France	
Territoires d'Outre-Mer, Togo, Cameroun	23 avril 1958
Grande-Bretagne	
Antigua, Iles Caïman, Bahamas, Dominique, Grenade, Montserrat, St. Christophe, Noris, Anguilla, St. Hélène, St. Lucia, St. Vincent	12 mai 1965
Bermudes	30 mai 1963
Guyane britannique, Iles Fidji, Gibraltar, Hong-Kong, Ile Maurice, Borneo septentrionale, Seychelles	29 mars 1963
Honduras britannique, Protectorat des îles Salomon britannique, Colonie des îles Gilbert et Ellice, Iles Turques et Caïques	21 septembre 1965
Iles Vierges	29 mai 1963
Sarawak	28 août 1962
Nigeria	7 novembre 1963
Suisse	28 mai 1954

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA

COMPETENCE PENALE

EN MATIERE D'ABORDAGE ET AUTRES EVENEMENTS DE NAVIGATION

signée à Bruxelles le 10 mai 1952

RATIFICATION :

Belgique	10 avril 1961
Egypte	24 août 1955
Espagne	8 décembre 1953
France	20 mai 1955
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	18 mars 1959
Grèce	15 mars 1965
Portugal	4 mai 1957
Saint Siège	10 août 1956
Yougoslavie	21 avril 1956

ADHESION :

Argentine	19 avril 1961
Cambodge	12 novembre 1956
Costa Rica	13 juillet 1955
France	
Territoires d'Outre-Mer, Togo, Cameroun	23 avril 1958
Grande-Bretagne	
Antigua, Iles Caïman, Bahamas, Dominique, Grenade, Montserrat, St. Christophe, Noris, Anguilla, St. Hélène, St. Lucia, St. Vincent	12 mai 1965
Bermudes	30 mai 1963
Guyane britannique, Iles Fidji, Gibraltar, Hong-Kong, Ile Maurice, Borneo septentrionale, Seychelles	29 mars 1963
Honduras britannique, Protectorat des îles Salomon britannique, Colonie des îles Gilbert et Ellice, Iles Turques et Caïques	21 septembre 1965
Iles Vierges	29 mai 1963
Sarawak	28 août 1962
Haïti	17 juillet 1954
Nigéria	7 novembre 1963
Suisse	28 mai 1954
Union Birmane	8 juillet 1953
République du Sud Vietnam	26 novembre 1955

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA

SAISIE CONSERVATOIRE

DES NAVIRES DE MER

signée à Bruxelles le 10 mai 1952

RATIFICATION :

Belgique	10 avril 1961
Egypte	24 août 1953
Espagne	8 décembre 1953
France	25 mai 1957
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	18 mars 1959
Portugal	4 mai 1957
Saint Siège	10 août 1956

ADHESION :

Algérie	18 août 1964
Cambodge	12 novembre 1956
Costa Rica	13 juillet 1955
France	
Territoires d'Outre-Mer, Togo, Cameroun	23 avril 1958
Grande-Bretagne	
Antigua, Iles Caïman, Bahamas, Dominique, Grenade, Montserrat, St. Christophe, Noris, Anguilla, St. Hélène, St. Lucia, St. Vincent	12 mai 1965
Bermudes	30 mai 1963
Guyane britannique, Iles Fidji, Gibraltar, Hong-Kong, Ile Maurice, Borneo septentrionale, Seychelles	29 mars 1963
Honduras britannique, Protectorat des Iles Salomon britannique, Colonie des îles Gilbert et Ellice, Iles Turques et Caïques	21 septembre 1965
Iles Vierges	29 mai 1963
Sarawak	28 août 1962
Haïti	4 novembre 1954
Nigéria	7 novembre 1963
Suisse	28 mai 1954

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA

LIMITATION

DE LA RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES DE MER

signée à Bruxelles le 10 octobre 1957

RATIFICATION :

Danemark	1er mars 1965
Finlande	19 août 1964
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	18 février 1959
France	7 juillet 1959
Espagne	16 juillet 1959
Norvège	1er mars 1965
Pays-Bas	10 décembre 1965
République Arabe Unie	7 septembre 1965
Suède	7 juin 1964
Suisse	21 janvier 1966

ADHESION :

Algérie	18 août 1964
Ghana	26 juillet 1961
Grande-Bretagne	
Bahamas, Bermudes, Territoires Antarctiques britanniques, Honduras britannique, Protectorat des Iles Salomon britannique, Falkland, Iles Fidji, Gibraltar, Colonie des îles Gilbert et Ellice, Hongkong, Ile Maurice, Iles Seychelles, Iles Vierges	21 août 1964
Barbados, Iles Caïman, Dominique, Grenade, Montserrat, St. Lucie, St. Vincent, Iles Turques et Caïques	4 août 1965
Iles Vierges	21 août 1964
Guernesey et Jersey	21 octobre 1964
Honduras	21 septembre 1965
Ile de Man	18 novembre 1960
Signapour	17 avril 1963

(Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur)

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES

PASSAGERS CLANDESTINS

signée à Bruxelles le 10 octobre 1957

RATIFICATION :

Danmark	16 décembre 1963
Finlande	2 février 1966
Italie	24 mai 1963
Norvège	24 mai 1962
Peru	23 novembre 1961
Suède	27 juin 1962

ADHESION :

Maroc	22 janvier 1959

(Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur)

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE

TRANSPORT DE PASSAGERS PAR MER

signée à Bruxelles le 20 mai 1961

RATIFICATION :

France	4 mars 1965
République Arabe Unie	15 mai 1964
Suisse	21 janvier 1966

ADHESION :

Cuba	7 janvier 1963
Peru	29 octobre 1964

CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE A LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE

NAVIRES NUCLEAIRES

signée à Bruxelles le 25 mai 1962

RATIFICATION :

néant

ADHESION :

néant

II

CONFERENCE DE NEW YORK

TRAVAUX PREPARATOIRES

ET

AMENDEMENTS

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES
MARITIMES

COMMISSION INTERNATIONALE

RAPPORT PRELIMINAIRE ET QUESTIONNAIRE

Introduction

1. Les litiges relatifs aux hypothèques et privilèges maritimes présentent le plus souvent un aspect international. Ils sont même susceptibles d'offrir un aspect international plus marqué et d'être plus intimement liés à des facteurs internationaux que pratiquement toute autre situation dans le cadre du droit maritime. En effet, si l'on considère un seul et même navire, celui-ci peut avoir des créanciers hypothécaires et privilégiés de différentes nationalités et être grevé en même temps d'hypothèques et de privilèges nés dans divers pays, et même en ce qui concerne les privilèges, nés en pleine mer. Un navire peut dans l'intervalle avoir changé de nationalité soit avant, soit après la naissance des privilèges; de même les hypothèques sur le dit navire ont pu être enregistrées avant ou après son changement de nationalité.

Enfin, il arrive souvent qu'un navire soit saisi et vendu dans un pays qui est complètement étranger aux éléments mentionnés ci-dessus. (Pays de l'enregistrement, ou pays du pavillon du navire, pays où les privilèges sont nés, ou pays de la nationalité des créanciers hypothécaires ou des créanciers privilégiés).

2. Comme son nom l'indique, la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux Privilèges et Hypothèques Maritimes et le Protocole signature, signés tous deux à Bruxelles le 10 avril 1926, constituent un effort pour créer une uniformité internationale dans ce domaine.

Jusqu'à présent, cette Convention a été ratifiée ou a reçu l'adhésion de 19 pays, à savoir l'Argentine, la Belgique, le Brésil, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Italie, Monaco, la Norvège, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Syrie et la Turquie.

L'Estonie a cessé d'exister en tant que nation indépendante.

Cependant un certain nombre de pays maritimes importants tels que le Canada, l'Allemagne, l'Inde, l'Irlande, le Japon, les Pays-Bas,

(*) HYPO-1, le texte anglais, a été publié dans l'édition anglaise.

la Russie, le Royaume-Uni, et les Etats-Unis d'Amérique ne se sont pas ralliés à la Convention.

Pour cette raison on est obligé d'admettre que la Convention de 1926 n'a pas donné le résultat espéré au moment de son adoption.

3. En dehors du domaine de la Convention, c'est-à-dire quand un navire est saisi dans la juridiction d'un état non contractant, le problème de conflit de lois, qui peut être soulevé, et celui de la distribution du produit de la vente du navire, sont généralement tranchés suivant le droit international privé du « forum » et la loi interne du « forum »; ceux-ci étant appliqués sans tenir compte du pavillon ni de la nationalité du navire en question.

La même chose se produit quand un navire battant pavillon ou appartenant à un Etat non contractant est saisi et vendu dans la juridiction d'un Etat contractant à moins que la loi interne du « forum » n'admette dans un tel cas, l'application des dispositions de la Convention ou l'application de dispositions similaires de la loi nationale.

4. Cette situation serait acceptable si la loi interne des pays maritimes, relative aux privilèges et hypothèques maritimes, était plus ou moins la même ou si les règles de conflit de lois en cette matière étaient semblables. Malheureusement tel n'est pas le cas. A part quelques questions subsidiaires qui seront examinées plus loin, les deux problèmes majeurs auxquels les créanciers maritimes doivent faire face sont celui de la reconnaissance et de la force exécutoire des hypothèques nées à l'étranger et plus spécialement celui des privilèges nés à l'étranger et de leur rang. Ces deux problèmes sont traités de manière différente par les tribunaux des divers pays ce qui entraîne des décisions contradictoires. En conséquence, la protection accordée par les privilèges et hypothèques varie suivant le pays dans la juridiction duquel le navire est saisi et vendu.

5. Cette divergence entre les décisions des tribunaux des divers pays peut partiellement s'expliquer par la diversité des conceptions légales qui inspirent le droit interne et le Droit International Privé du « forum ». D'un côté nous voyons une généreuse application du droit étranger, de l'autre, cette application est restreinte en raison de l'ordre public du pays du tribunal saisi ou sur base d'une conception juridique différente ayant cours dans ce pays. Dans certains pays, en Grande-Bretagne par exemple, quoiqu'en principe les hypothèques et les privilèges étrangers soient reconnus, leur force exécutoire est cependant étroitement liée aux problèmes de juridiction et comme faisant intégralement partie du droit de procédure, tandis que dans d'autres pays, la reconnaissance et le rang sont considérés comme relevant des règles du droit. Une autre complication surgit du fait que les catégories de créances assorties d'un privilège maritime varient d'un pays à l'autre. Le droit interne de certains pays reconnaît l'existence de certains droits qui ne

sont pas des privilèges maritimes, tel par exemple le droit de rétention sur le navire reconnu notamment aux chantiers et aux autorités portuaires et, qui est un privilège de droit commun, qui dans certaines circonstances a priorité sur tous les autres privilèges maritimes. Enfin, le droit interne de certains autres pays semble établir une discrimination au détriment des créanciers étrangers dont l'hypothèque a été enregistrée à l'étranger, et en faveur des créanciers nationaux.

6. Depuis la deuxième guerre mondiale un besoin de plus en plus croissant de financement de navires et plus spécialement de leur construction s'est fait jour. Des montants très élevés sont prêtés aux propriétaires de navires en échange d'hypothèques sur des navires en exploitation et sur des navires en construction. Dans la plupart des cas, ces hypothèques sont destinées à conserver leur valeur sous l'une ou l'autre forme après la livraison du navire à l'armement.

Si l'on considère que dans beaucoup de pays la loi donne priorité aux privilèges sur les hypothèques, les banques et autres organismes financiers, qui seraient disposés à fournir les fonds nécessaires, se trouvent confrontés avec l'angoissante incertitude résultant de ce que la plus ou moins grande valeur de leur sûreté peut dépendre du pays dans lequel cette sûreté donnera lieu à exécution du gage. La plupart du temps le choix du pays ne dépend pas d'eux mais est déterminé par quelqu'autre créancier, soit un créancier privilégié, soit même un créancier chirographaire et qui a fait saisir le navire dans un port mondial quelconque. La même situation se présente pour les Gouvernements qui suivant les circonstances économiques ou leur politique nationale décident d'accorder des prêts aux propriétaires de navires ou de garantir des prêts accordés par des tiers. De même encore pour les créanciers auxquels a été consenti un privilège dit contractuel.

Les considérations que nous venons de développer ont amené le Bureau Permanent du C.M.I. a étudier ce sujet et à examiner ce qui pourrait être fait pour améliorer la situation actuelle.

Considérations complémentaires

7. Pour autant que nous le sachions le problème des privilèges et hypothèques maritimes n'a pas été discuté à un niveau international depuis 1926. De toute façon le C.M.I. n'a pas étudié ce sujet jusqu'aujourd'hui, sauf en ce qui concerne les Hypothèques sur les Navires en Construction, qui ont fait l'objet d'un projet de convention sur l'enregistrement des droits sur les navires en construction, adopté à la Conférence de Stockholm en 1963.

Cela signifie que les parties intéressées tels que les banques et autres organismes de financement, les autorités publiques, les propriétaires de navires, les capitaines, les officiers et équipages, les sauveteurs, les passagers, les assureurs maritimes et d'autres tels que les

chantiers maritimes, les fournisseurs d'approvisionnement, etc., etc... devront décider, au préalable, si, dans les circonstances actuelles, il apparaît nécessaire de promulguer une législation internationale additionnelle dans ce domaine. C'est la première question qui doit être résolue par les Associations Nationales.

Supposons que la réponse à cette question soit affirmative; les Associations Nationales devront en ce cas exprimer leur opinion sur les principes qui doivent former la base des nouvelles règles internationales.

En vue de faciliter l'étude de cette question, il a été jugé utile d'énumérer les différents points de la Convention de 1926 qui ne cadrent pas avec les exigences des conditions contemporaines.

Le présent rapport fera ensuite part de diverses suggestions concernant les possibilités d'arriver à un accord international sur ce sujet compliqué, sans avoir toutefois la prétention de considérer ces suggestions comme des propositions.

Troisièmement l'attention des Associations Nationales est attirée sur certaines matières connexes subsidiaires ou rattachées au domaine des privilèges et hypothèques, matières qui peuvent être ou non inclues dans la nouvelle convention (1).

Finalement, le rapport se termine par un questionnaire dont les réponses permettront à la Commission Internationale d'étudier la possibilité d'obtenir une approbation internationale suffisante pour justifier la préparation d'un projet de nouvelle convention et d'un rapport, qui seront soumis à la prochaine Conférence du C.M.I.

La Convention de 1926

8. Le fait que cette Convention ait fait l'objet d'un nombre croissant de critiques de nature variée et parfois en sens opposé et que ces critiques soient formulées non seulement par les Etats qui n'ont pas adhéré à la Convention mais également par les Etats qui l'ont acceptée, semble indiquer que la Convention ne donne pas satisfaction aux exigences actuelles.

Il semble utile d'indiquer ci-dessous, à titre exemplatif et sans commentaires, certains points qui sont susceptibles, suivant les opinions exprimées dans les pays des deux catégories mentionnées, d'être améliorés.

a) Les privilèges mentionnés dans l'Article 2, sous-paragraphe 5, à savoir les privilèges garantissant : « Les créances provenant des con-

(1) Les mots « nouvelle Convention » employés ici et subséquemment, se rapportent soit à un nouveau protocole de la Convention de 1926, soit à un texte revu de cette convention, soit à un traité international entièrement nouveau qui remplacerait la Convention de 1926.

« trats 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, répara- « teurs, prêteurs ou autres contractants » ont priorité sur les hypothèques (2).

Déjà en 1926 des doutes avaient été exprimés au sujet de cette disposition. Actuellement l'armateur est en relation journalière avec le capitaine et ses agents dans le monde entier grâce à la radio et au telex, ce qui permet au propriétaire de conclure en son nom les contrats mentionnés à l'Article 2 sous-paragraphe 5; de même le créancier peut obtenir des sûretés par d'autres moyens, tels que la garantie bancaire. La situation actuelle ne paraît plus justifier que les privilèges en question aient priorité sur les hypothèques.

b) La Convention reconnaît (ou crée) un très grand nombre de privilèges, réduisant de ce fait la garantie des créanciers hypothécaires.

c) La Convention supprime ce qui dans le droit interne de certaines nations maritimes est appelé le droit possessoire, droit qui comporte notamment le droit de rétention sur le navire.

Un privilège possessoire devrait être accordé aux chantiers maritimes.

d) La Convention n'interdit pas aux Etats contractants de créer ou de maintenir dans leur loi interne un droit de rétention à condition que ce droit ne crée par un privilège particulier en faveur du créancier. Dans les circonstances actuelles l'existence de ce droit ne se justifiant pas, la Convention devrait interdire aux Etats contractants de créer ou de maintenir ce droit dans leur loi interne.

e) Le privilège sur le fret devrait être supprimé, car il diminue la garantie du créancier qui a accordé un prêt au propriétaire du navire, prêt garanti par la cession du fret.

f) Les dispositions de la Convention concernant les privilèges ont été mal rédigées et nécessitent une révision.

g) Le système de priorité « par voyage » qui est établi dans l'Article 5 et 6 de la Convention doit être revu et amélioré car il a donné lieu à des interprétations contradictoires. La conception du terme « voyage » en particulier est ambiguë et devrait être clarifiée.

---

(2) Dans ce rapport le mot « hypothèque » se réfère à la fois à l'hypothèque maritime connue dans le droit de nombreux pays continentaux et aux hypothèques maritimes de droit Anglo-saxon, de même que le mot « créancier hypothécaire » se rapporte au créancier dont la créance est garantie par cette hypothèque et au titulaire d'une hypothèque maritime suivant le droit Anglo-saxon.

h) Il est regrettable que la Convention ne contienne pas de dispositions ayant trait à la situation des affréteurs dans l'affrètement à long terme. (voir paragraphe 14 de ce rapport).

i) Le protocole de signature, dont la valeur et l'importance sont les mêmes que si ses dispositions avaient été insérées dans le texte de la Convention, permet au législateur de chaque Etat contractant de changer dans une certaine mesure l'ordre des priorités établi dans la Convention et de reconnaître ou conférer certains privilèges autres que ceux reconnus par la Convention. Le protocole peut donc altérer l'uniformité internationale qui est le but de la Convention. Il devrait donc être aboli.

j) L'article 9 qui traite de l'extinction des privilèges contre le navire est incomplet. Certaines causes d'extinction n'y sont pas mentionnées et par conséquent sont sujettes au droit interne de chacun des Etats contractants. Les causes d'extinction possibles de privilèges qui ne sont pas mentionnées dans la Convention sont les suivantes :

i) le changement de pavillon ou l'enregistrement du navire dans le registre d'un autre pays;
ii) la réquisition du navire par les autorités d'un pays quelconque;
iii) la radiation de l'enregistrement du navire sans qu'il y ait enregistrement subséquent dans le même pays ou dans un autre pays; ce qui peut arriver quand l'enregistrement du navire est radié parce que le navire doit être détruit;
iv) la constitution par un propriétaire de navires d'un fonds de limitation soit en application de la Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer de 1924 et/ou 1957, soit en application de la loi interne des pays ayant adhéré ou non à la Convention de 1926;
v) la vente du navire sur injonction d'un Tribunal d'un Etat non contractant.

k) L'Article 9 prévoit également que les causes, pour lesquelles la période d'extinction des privilèges peut être interrompue, sont déterminées par la loi du Tribunal où l'affaire est jugée, tandis que le dernier paragraphe de cet Article déclare que les Etats contractants peuvent prévoir dans leur droit interne une extension de la dite période dans certaines circonstances établies dans ce paragraphe.

Il apparaît que cette interruption devrait également faire l'objet d'une disposition internationale uniforme et ne pas être liée à l'appréciation du droit national.

l) La Convention devrait abolir toute interruption des périodes d'extinction des privilèges.

m) L'Article 4 qui traite des « accessoires » devrait être revu et corrigé.

n) La rédaction d'un certain nombre de dispositions de la Convention est erronée tels que :

i) la description des privilèges dans l'Article 2 n'est pas claire à certains égards;

ii) l'emploi du mot « accessoire » dans l'article 4 pour déterminer certaines revendications du propriétaire du navire est incorrect, ayant en droit maritime un sens complètement différent.

iii) l'expression « autre accident de navigation » utilisée dans l'Article 2 sous-paragraphe 4 est ambiguë etc. etc.

Méthode permettant d'arriver à une amélioration de la situation internationale actuelle

9. Compte tenu du mécontentement presque général au sujet de la Convention de 1926, mécontentement ressenti également par les pays qui l'ont ratifiée, il semble n'y avoir aucun doute quant à la nécessité de l'améliorer.

La méthode à adopter et qui est en harmonie avec les anciennes traditions du C.M.I. est l'élaboration d'un nouvel ensemble de règles de droit *uniformes*.

Ces règles devraient comprendre et donner une *solution umforme* pour le plus grand nombre possible de problèmes actuellement existants et ayant fait l'objet d'une expérience. Le plus important de ces problèmes est celui qui se rapporte à la reconnaissance internationale des hypothèques et privilèges et à la priorité respective des hypothèques « inter se », des privilèges « inter se » et des hypothèques et privilèges les uns à l'égard des autres.

D'autres problèmes cependant, que nous avons en partie mentionnés au paragraphe 8 de ce rapport, nécessitent également une amélioration ou demandent d'être traités par une nouvelle loi internationale uniforme. Dans ce domaine où les créanciers, dont les créances ont des priorités diverses, sont en concurrence pour la répartition d'une somme d'argent déterminée (le produit de la vente d'un navire), toute lacune dans les règles uniformes à appliquer peut conduire à des contradictions dans le traitement des créances en question, suivant le pays dans la juridiction duquel le navire est vendu et le produit de la vente distribué, et par conséquent la garantie des créances de l'un ou l'autre de ces créanciers peut en être affectée.

Dès lors, le résultat recherché, à savoir la protection internationale uniforme des différentes catégories de créances, ne serait pas atteint.

En songeant à la rédaction d'une nouvelle Convention, il ne faut pas perdre de vue que la situation des privilèges et des hypothèques en 1964 est extrêmement différente de celle qui existait en 1926, quand la Convention fut adoptée. En effet, depuis la fin de la deuxième guerre mondiale l'importance des hypothèques maritimes et des sommes

qu'elles représentent, a largement dépassé la valeur des créances garanties par les privilèges maritimes, alors qu'en 1926 il était reconnu internationalement que ces privilèges, et par conséquent la protection internationale des créanciers privilégiés, devaient être considérés sur le même plan et même comme étant plus importants que la garantie accordée aux hypothèques maritimes. En partant de cette idée il est peut-être nécessaire, premièrement de limiter d'avantage les catégories de privilèges maritimes et deuxièmement de défendre entre Etats contractants toute discrimination en défaveur des hypothèques enregistrées à l'étranger afin de rejoindre les exigences du plus grand nombre possible de pays maritimes.

Ce n'est que s'il apparaissait impossible d'atteindre un accord international sur l'un et l'autre point qui, fut-il de moindre importance, doit cependant être envisagé pour les raisons mentionnées ci-dessus, que l'on devrait se résoudre à formuler des règles de conflits de loi, mais ce uniquement en dernière analyse.

10. Il n'est pas nécessaire d'insister sur le fait que le principal objectif de ce travail sera d'obtenir l'appui du plus grand nombre possible de nations pour élaborer cette nouvelle Convention.

Jusqu'à quel point cet appui sera-t-il acquis et une Convention Internationale acceptée, et quelle sera la substance de cette Convention en ce qui concerne les nombreuses questions impliquées, dépendra d'un nombre de facteurs qui peuvent uniquement être déterminés après que les Associations nous auront donné des réponses détaillées aux questions reprises au questionnaire. Il est donc inutile en ce moment de faire déjà des suggestions concrètes à cet égard.

Questions subsidiaires et connexes

A. Effet du changement de l'enregistrement national (du pavillon) du navire

11. Cette situation qui pose un important problème n'a pas été traitée par la Convention de 1926.

Cette situation peut se présenter non seulement quand un navire en exploitation est radié dans un pays afin d'être enregistré dans un autre, mais également quand la construction étant terminée il est livré à un propriétaire de navires étranger.

En prenant en considération cette situation, on peut imaginer que des privilèges et hypothèques ont été accordés avant et après le changement du pays d'enregistrement. De même il peut arriver que la loi interne d'un pays déterminé permette que la radiation et le réenregistrement s'effectuent sans que les créanciers hypothécaires aient été avisés, sans leur consentement et sans que les créanciers privilégiés soient au courant.

La première question qui se pose à ce sujet est la suivante : les hypothèques enregistrées et les privilèges qui existent avant la radiation du navire doivent-ils subsister après cette radiation ? Si l'on adopte ce système, le changement de pavillon n'affecterait, ni la reconnaissance internationale des dits droits, ni les priorités respectives, à *condition* que les deux pays intéressés soient des Etats contractants.

Si l'on adopte un autre système, il sera nécessaire de prévoir des Règles qui, dans l'éventualité d'un changement de pavillon, donneraient une protection suffisante aux créanciers dont les droits existaient antérieurement au dit changement.

Un problème, dont la solution n'est pas facile, se pose quand, des deux pays de l'enregistrement, l'un est un Etat contractant et l'autre ne l'est pas.

Néanmoins cette éventualité devrait également être prévue dans la nouvelle Convention.

B. Extinction des privilèges et hypothèques

12. A part l'extinction des privilèges par l'expiration d'un délai ou pour d'autres causes énumérées dans la nouvelle convention, il paraît désirable de prévoir que la vente d'un navire battant le pavillon de l'un des Etats contractants, sur injonction d'un Tribunal d'un Etat contractant, et la distribution du produit de la vente entre les parties intéressées, comprenant tous les créanciers hypothécaires et privilégiés, aura pour effet en tous cas, que les hypothèques, privilèges et autres droits sur le navire, seront éteints définitivement à la date de la vente (1).

La question surgit cependant de savoir si une disposition quelconque ne devrait pas être prévue dans le cas de la vente d'un navire sur injonction d'un Tribunal d'un Etat non-contractant. Supposons que le navire vendu batte le pavillon d'un Etat contractant; cette vente aurait-elle le même effet, eu égard aux privilèges et hypothèques, que s'il s'agissait d'un navire saisi et vendu dans la juridiction d'un Etat contractant ? L'importance pratique de cette question est illustrée par le cas anglais récent de « The Acrux » (Lloyd's Rep. I 1962, 405).

C. Le projet de Convention sur l'enregistrement des droits sur les navires en construction

13. Ce projet de Convention prévoit des règles internationales uniformes concernant les droits enregistrés (spécialement les hypothèques enregistrées) sur les navires en voie de construction, sujet qui n'est pas

(1) Nous nous référons à la Convention de Genève du 19 juin 1948, Article VII, se rapportant à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs.

traité par la Convention de 1926 ni par aucun autre document international. Le but principal de ce projet de Convention est d'obtenir la reconnaissance internationale de ces droits et de permettre que les dits droits et plus spécialement les hypothèques conservent leur valeur après la livraison du navire par le chantier à l'armement, ce qui entraîne l'enregistrement du navire dans un pays différent de celui où est situé le chantier. Dans ce but l'Article 9 du projet de Convention prévoit que les titres et les hypothèques enregistrés seront, au moment de l'enregistrement du navire dans un autre Etat contractant, enregistrés dans ce dernier Etat, conservant ainsi la priorité résultant de l'enregistrement primitif. Si ces droits n'étaient pas conformes aux exigences légales d'enregistrement du droit national de ce dernier Etat, les effets légaux de l'enregistrement primitif conserveront leur valeur durant une période de 60 jours, à partir de la radiation du navire du régistre du pays du chantier, donnant ainsi au créancier hypothécaire et à l'armement le temps nécessaire pour procéder à l'enregistrement de l'hypothèque, dans le registre du navire étranger.

Sans aucun doute cette Convention renforcerait la position internationale des créanciers hypothécaires sur les navires en construction, qui seraient ainsi assurés dans une plus large mesure de la protection de leurs créances. D'autre part à partir du moment où le navire serait exploité, le créancier hypothécaire devrait faire face à tous les problèmes qui ont été décrits, puisque le Projet de Convention ne s'applique qu'aux droits enregistrés. Par conséquent les privilèges maritimes comprenant les privilèges qui sont nés avant la livraison du navire à l'armateur tel que le privilège en cas de collision d'un navire en construction ou pendant les essais, restent en dehors du domaine de la Convention. La question, de savoir comment ces privilèges ou d'autres privilèges qui naîtraient après la livraison du navire devraient être classés en regard des hypothèques prises sur le navire pendant la période de construction, demeure sans réponse.

Pour ces raisons il semble extrêmement souhaitable sinon impératif, d'incorporer l'essentiel du projet de Stockholm dans la nouvelle Convention qui devrait s'appliquer à tous les privilèges et hypothèques maritimes qu'ils soient nés pendant la période de construction ou ultérieurement.

D. Affrètements à long terme

14. De nos jours le financement des navires et plus spécialement de la construction de nouveaux navires est fréquemment garantie par la délégation au prêteur du loyer du navire, dû à l'armateur, en vertu d'un contrat d'affrètement à long terme conclu avec des tiers. Souvent une telle délégation est considérée comme offrant une meilleure garantie qu'une hypothèque enregistrée.

Comme une Convention Internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes s'occupe particulièrement des problèmes de garantie, on peut se demander si cette Convention ne devrait pas comprendre des dispositions relatives à la reconnaissance internationale des droits en question et même des dispositions relatives à l'effet sur ces droits, de la vente volontaire ou de la vente forcée sur injonction du Tribunal d'un des Etats contractants. Nous nous référons ici également à la Convention de Genève de 1948, mentionnée plus haut.

Considérant que cette question est déjà traitée par une autre Commission Internationale du C.M.I. sur un plan plus vaste, il peut être suffisant à ce stage d'attirer l'attention des Associations Nationales sur ce sujet, sans qu'il faille examiner dans ce rapport les problèmes s'y rapportant.

E. Nécessité d'éviter des contradictions entre la nouvelle Convention et la Convention de 1957 sur la Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

15. Tandis que l'Article 3, 2°) de la Convention de 1957 prévoit que pour chaque portion du fonds de limitation constitué sur base de cette Convention, la distribution parmi les créanciers sera effectuée dans la proportion du montant de leurs créances respectives, l'Article 4 et l'Article 7 de la Convention de 1926 semblent consacrer, au moins implicitement, le droit pour les créanciers privilégiés de partager ce fonds sans que soit tenu compte du rang de leurs créances respectives.

Quoiqu'il soit difficile d'imaginer que ces dispositions, apparemment contradictoires, puissent en pratique donner lieu à des difficultés, ce serait une sage précaution d'éviter ce conflit lors de la préparation de la nouvelle Convention. Ceci peut se faire en déclarant, dans la nouvelle Convention, que dans le cas de distribution du fonds mentionné ci-dessus, les créanciers partageant ce fonds, le feront « pari passu » sans avoir droit à aucune priorité résultant des privilèges garantissant leurs créances respectives.

Questionnaire

I. Etes-vous d'avis qu'une nouvelle législation internationale traitant des privilèges et hypothèques maritimes est nécessaire et souhaitable ?

II. a) Sous quel rapport la Convention de 1926 doit-elle être améliorée ?
(réponse à donner par chaque Association Nationale dont le pays a accepté la Convention)

b) La même question, mais la réponse doit être donnée par toutes les autres Associations Nationales.

III. a) Quelles seraient, selon vous, les exigences d'une nouvelle Convention ?
Plus spécialement :

b) Désirez-vous que la nouvelle Convention prévoit des règles de droit uniforme sur tous les problèmes mentionnés dans ce rapport ou seulement sur le plus grand nombre de problèmes possible ?

c) Existe-t-il d'autres problèmes dans ce domaine qui ne sont pas traités dans ce rapport et qui, selon votre avis, peuvent être soumis à une législation internationale uniforme ? Dans l'affirmative, mentionnez ces problèmes.

IV. Supposons qu'un nouveau projet de Convention contenant des dispositions uniformes soit adopté, en ce cas :

a) seriez-vous favorable à la reconnaissance internationale, par tous les Etats contractants, des hypothèques maritimes, dûment mentionnées dans le régistre public dans lequel le navire est enregistré ?

i) quand le pays de l'enregistrement est un Etat contractant, et
ii) quand le pays de l'enregistrement est un Etat non-contractant ?

b) Estimez-vous que les catégories de créances, qui donnent lieu à des privilèges maritimes telles qu'elles sont prévues dans l'Article 2 de la Convention de 1926,

i) doivent être limitées et dans l'affirmative, comment; ou
ii) maintenues, ou
iii) étendues, et dans l'affirmative à quelles autres créances ?

c) N'êtes-vous pas d'accord qu'en aucun cas les créances mentionnées à l'Article 2, sous paragraphe 5, ne devraient être garanties par privilège ?

d) Quelles devraient être les dispositions de la nouvelle Convention régissant le rang :

i) entre les hypothèques enregistrées « inter se »;
ii) entre les hypothèques et les privilèges, et
iii) entre les privilèges « inter se » ?

e) Doit-on accorder une reconnaissence internationale à certains droits sur les navires, autres que les privilèges maritimes proprement dits, tel par exemple le privilège possessoire britannique, ou le droit de rétention qui n'est pas privilégié ?

f) Dans l'affirmative, quel rang doit-être reconnu à ces droits, si un privilège est accordé ?

g) Ou bien la Convention doit-elle interdire aux Etats contractants de maintenir ou de créer de tels droits dans leur loi interne ?

h) Les Etats contractants pourront-ils ou non accorder dans leur Droit interne des privilèges aux créanciers autres que ceux mentionnés

dans la nouvelle Convention, même si de tels privilèges prenaient rang après toutes les hypothèques enregistrées et tous les autres privilèges admis ?

i) Etes-vous d'accord qu'en aucun cas un Etat contractant ne pourra faire de distinction entre les droits résultant d'une hypothèque dûment enregistrée :

i) dans un Etat contractant, ou

ii) dans un Etat non-contractant ?

j) Etes-vous d'avis que dans la nouvelle Convention on doit pouvoir faire valoir un privilège sur le fret promérité par le navire ?

k) Dans l'affirmative, déterminez les conditions suivant lesquelles le fret serait tenu de garantir un privilège, notamment le fret perçu par qui, et pendant quel voyage ?

l) Les privilèges maritimes doivent-ils également produire leurs effets sur d'autres actifs appartenant à des propriétaires de navires p.ex. sur les sommes dues au propriétaire et mentionnées à l'Article 4 de la Convention de 1926 ?

V. a) Quels sont le ou les délais qui doivent être fixés par la Convention, pour l'extinction des privilèges ?

b) Ces délais doivent-ils prendre cours à la date ou le privilège prend naissance ou à la date à laquelle le créancier essaye d'obtenir le bénéfice du privilège ?

VI. a) Estimez-vous que la nouvelle Convention doit énumérer les causes d'interruption du ou des délais d'extinction et qu'elle ne doit pas permettre au droit national d'introduire d'autres causes d'interruption ?

b) Dans l'affirmative quelles sont les causes qui doivent être énumérées (voir paragraphe 8, sous-paragraphe j) de ce rapport) ?

c) Considérez-vous que dans la nouvelle Convention il ne faut pas permettre d'interrompre ces délais ?

VII. a) La nouvelle Convention doit-elle s'occuper des problèmes relatifs au changement de nationalité du navire (pavillon) qui fait l'objet des problèmes posés au paragraphe 11 de ce rapport ?

b) Dans l'affirmative quelle est la solution proposée à l'égard de ces problèmes ?

VIII. a) Etes-vous d'avis que la nouvelle Convention doit stipuler que dans le cas d'un navire, battant le pavillon d'un Etat contractant, et vendu sur l'ordre du Tribunal d'un Etat contractant, toutes les hypothèques enregistrées et tous les privilèges attachés à ce navire

seront éteints à raison de cette vente et de la distribution du produit de la vente ?

b) Considérez-vous comme nécessaire ou désirable que la nouvelle Convention contienne des dispositions similaires concernant la vente d'un navire à la suite d'une décision d'un Tribunal d'un Etat non-contractant et dans ce cas quelles seraient les conditions requises ?

IX. a) La nouvelle Convention devrait-elle aussi couvrir les hypothèques sur les navires en construction et tous les autres privilèges qui naissent pendant la période de construction ?

b) Dans l'affirmative, faut-il incorporer l'essentiel du projet de Convention sur l'enregistrement des droits des navires en construction, dans la nouvelle Convention ?

X. a) Pensez-vous que la nouvelle Convention devrait s'occuper des affrètements à long terme, tels que les affrètements coque-nue, affrètements à temps et affrètements pour voyages consécutifs, dans le but de protéger la position de l'affréteur en cas :

i) de vente du navire affrété, sur décision du Tribunal d'un Etat contractant ou non-contractant;

ii) ou de la vente volontaire du navire ?

b) Dans l'affirmative, ces dispositions devraient-elles s'occuper inconditionnellement de tous affrètements à long terme ou l'application de ces dispositions devrait-elle être limitée au cas, où le propriétaire de navire a cédé ses droits résultant de l'affrètement, à un tiers ?.

c) En ce cas, quelles sont vos suggestions sur la manière de traiter ce sujet ?

XI. Etes-vous d'accord que contrairement à la Convention de 1926, cette nouvelle Convention devrait contenir une disposition du genre mentionné au paragraphe 15, in fine, de ce rapport ?

XII. a) Quel doit-être, à votre avis, le champ d'application de la nouvelle Convention ?

b) Devrait-il être aussi étendu que possible de façon à s'appliquer aussi, notamment, aux navires battant le pavillon d'Etats non-contractants ?

XIII. Veuillez, s.v.p., donner une description résumée de votre loi nationale concernant les privilèges maritimes et les hypothèques se rapportant plus spécialement aux questions suivantes :

a) Quels sont les privilèges maritimes reconnus par votre loi interne ?

b) Votre loi reconnaît-elle d'autres droits se rapportant aux navires, tels que :

i) les privilèges possessoires;
ii) privilèges légaux;
iii) un droit de rétention qui ne donne pas naissance à un privilège maritime ?

c) Quelles sont, dans votre loi interne, les rangs respectifs :

i) des hypothèques enregistrées entre elles,
ii) des hypothèques enregistrées et des privilèges maritimes,
iii) des privilèges maritimes entre eux et
iv) des hypothèques enregistrées et des privilèges maritimes, d'une part, et des autres droits sur le navire, mentionnés dans le sous-paragraphe b) ci-dessus, d'autre part ?

d) Votre loi nationale permet-elle qu'un navire soit rayé du régistre national par sa vente à l'étranger, sans que les créanciers hypothécaires aient été avisés et sans que leur consentement ait été obtenu ?

d) Suivant votre loi nationale, un navire peut-il être enregistré dans votre régistre national sans avoir à produire la preuve que l'enregistrement précédent dans un autre pays a été radié ?

f) Existe-t-il d'autres dispositions dans votre loi nationale qui se rapporteraient à l'objet de cette étude ?

XIV. Quelles sont les règles de conflits de loi appliquées par vos Tribunaux dans les cas où la Convention de 1926 ne s'applique pas ?

XV. Si votre réponse à la question N° 1 est affirmative, seriez-vous partisan

a) d'amender la Convention de 1926, ou

b) de rédiger un protocole à joindre à la Convention de 1926, ou

c) de préparer une Convention entièrement nouvelle qui remplacerait la Convention de 1926 ?

Amsterdam, janvier 1964.

J. T. ASSER,

Président de la Commission Internationale

SWEDISH ASSOCIATION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

REPLY

INTRODUCTORY COMMENTS

The Swedish Association had the pleasure to receive the Preliminary Report and Questionnaire during the first part of January 1964 together with a request that the Association should give its answer and its report middle of March 1964. We should like at this stage to pay our tribute to the chairman of the International Subcommittee for the very lucid and full analysis of the problems involved. The subject is indeed very complicated reaching over a wide field.

The Swedish Association has endeavoured in the time available to give its answers to the various questions in as full way as possible. A group consisting of Mr. P. Dreijer, E. Hagbergh, L. Hagberg, Cl. Palme, K. Pineus, L. Rahmn have studied the subject and has also cooperated with the study group formed in Norway consisting of Mr. Sj. Braekhus. H.P. Michelet, A. Rein and Fr. Ringdal. Still the complicated nature of the subject, the various and sometimes conflicting interests involved and the limited time available for through studies of various complicated aspects make it imperative to request that our answers should be regarded as of a preliminary nature and should not necessarily on all points be held as the final and definite views of the Swedish Association.

We should like to add that many of the questions in the Questionnaire may be held as different approaches to the same problems and our answers will accordingly in many cases be overlapping.

In order not to upset the timetable of the International Subcommittee the Swedish Association after this important and general reservation should like to submit the following report.

GENERAL OBSERVATIONS

We have considered what would be the best methodical approach to the problems involved.

Jeremy Bentham's words : « The greatest happiness of the greatest number is the foundation of morals and legislation » are we submit applicable to the work in hand. One of our targets, perhaps the most important one, should be to strenghten the position of long term credits in ships. This can only be obtained if what emerges as the ultimate results of our efforts in this field is framed in such a way as to attract as many ratifications as possible and thus constitute a practical example of « the greatest hapiness of the greatest number » of States. In this respect the 1926 Convention leaves much to be desired.

To that end our Association has considered the problem which we develop in our answers to the Questionnaire, whether it would not be realistic to resort to a system of « separate units » (Vide i.a. our answer to Questions I and II).

Question

I. Is it your opinion that new international legislation relating to maritime liens and mortgages would be necessary or desirable ?

Answer

Yes, we think new international legislation relating to maritime liens and mortgages desirable.

We are aware that maritime circles attach great importance to a system by which the Contracting States recognize mortgages duly created in another Contracting State.

We submit that a separate Convention be made in which it is said that the Contracting States understake to recognize and accept a mortgage duly created in another Contracting State. Such a convention should also deal with the effect of a forced sale of a vessel in a Contracting State and should we hope be adopted by most Maritime Countries.

The draft Convention adopted in Stockholm in 1963 on registration of ships under construction has, we understand, much appeal to some countries and less to others. It would probably be technically possible to have the separate convention on mortgages referred to above worked into the Stockholm draft. The coolness shown towards it in some countries must not be allowed to wreck the general acceptance of other Conventions which otherwise might prove acceptable to most countries. For that reason it might prove advisable to retain the draft Convention on registration of ships under construction as a separate Convention.

The attitude towards maritime liens is not identical everywhere. For that reason we submit that a separate Convention be made dealing with liens, priorities, prescriptions, etc.

Naturally the three Conventions, if one has to resort to that number should be prepared in such a way as to eliminate all difficulties in

respect of coordinations for those Contracting States that are prepared to adopt all three of them.

Should the further exploration of the attitude of the various National Associations prove that there is unanimity of views of what we in this connection might call « the three units », or on two of them, then of course one might try to follow a less complicated course and have only one or two Conventions. The methodical approach we suggest has thus as its one and only aim to get as many adherents as possible.

Question

II. (a) In what respect does the 1926 Convention need to be improved ? (to be answered by each national Association, the country of which has acceded to the Convention)

(b) Same question, but to be answered by all other national Associations.

Answer

As we have already said under our reply to Question number I we believe it might well prove necessary to have three Conventions :

(i) One dealing with the mutual acceptance of mortgages and registration of mortgages, and also with the effect of a forced sale.

(ii) One dealing withe registration of rights in ships under construction.

(iii) One dealing with liens, priorities and prescription. As for the Convention on liens we should like to underline the following points.

The group of liens now appearing as number 1 in Article 2 need a careful study as to the actual meaning. We have however no fundamental changes in mind. It might well be that this group had better be split up in two groups, one comprising the costs of a forced sale of a vessel and the costs for preserving the vessel after a petition has been filed for a forced sale, the other comprising charges debited for public services to the ships. It should particularly be mentioned that other public charges or taxes do not give right to a lien.

As for the content of the Protocol of Signature we believe that in some respects it should be put into the Convention itself, whereas some of it had better be cut out altogether.

The rights appearing in the Protocol under I nr 1 should we think be cut out. Article 2 nr 1 of the Convention is sufficient in that respect.

The costs of removing a wreck which now appear under 1 nr 2 should be put into the first group of liens in the new Convention.

The rest of nr I should should we submit be abolished.

As for the text now appearing in the Protocol of Signature under nr II it had probably better be retained in a Protocol. Should most national Associations like to have the text of nr II appear in the Convention itself we would not oppose such a course though.

The liens in Article 2 appearing under 2 and 3 should be retained.

The idea behind the group of liens now appearing under nr 4 should be retained. We should like the wording to be improved. We think that is should be said in a general way.

(i) that a third party is entitled to a lien for damages which occur in consequence of the navigation and management of the vessel

(ii) that the indemnity for bodily injury and for cargo damage now appearing in nr 4 should be retained.

If it is felt that an enumeration should be added we think that as examples be mentioned damages due to collision, explosion and oilpollution, damages caused to harbours and costs incurred for removing a wreck which has become an obstruction to navigation.

We have carefully weighed the advantages and disadvantages of retaining the liens for claims now appearing under nr 5. We have reached the conclusion that they should be struck out. (Vide also our reply to Question IV (c) below.)

We submit that in the new convention the right of retention should be dealt with.

We are not prepared at this stage to say whether such a right should be given a rank before or after a mortgage in a ship.

In favour of the idea of having the right of retention rank immediately *before* the mortgage can be said :

(a) that it would make it more easy for a shipowner to order repairs as the shipyards would get a better security for the repair bill than they have at present in our country and

(b) that the right of retention would be given the same rank as it has already in Denmark, Norway and the United Kingdom. (We lack information however of the rank the right of retention has in other countries.)

In favour of the idea of having the right of retention rank immediately *after* the mortgage can be said :

(a) that this would permit the mortgagees to have a say on the question whether the classification work, or the work for owners account should be put in hand or not; the reasons for not doing it could well be that it would be more economic to have the ship sold without investing additional money in it. (Average repairs covered by Hull Underwriters do not enter the picture in this connection.)

(b) that for the shipyard industry as a whole to move up the rank of the right of retention would be a mixed blessing indeed; shipyards are to a very large extent long term creditors in ships. They have certainly more money at stake in that respect than the amounts of most repair bills.

(c) that shipyards have every opportunity to obtain information and check the mortgages of a ship and can decide, before starting out on a large repair works, to obtain a bankguarantee or the assent of mortgagees, should they feel this a wise precaution.

Until we know more of the rank granted to the right of retention in other countries our Association should like to reserve its view as to the rank that should be accorded to such right in the new convention.

We submit that a new Convention on liens should deal with the following problem as well :

The right to become subrogated to a lien; that is to say the Convention should say that the lien should follow the claim.

The separate Convention on recognition on mortgages should in our view settle the following problems :

(i) that a forced sale of a ship in a Contracting State according to lex fori finally disposes of all maritime liens and mortgages on that ship

(ii) that a buyer of such a ship has the right to register his ship on the basis of a document issued by the public authority that has sold the ship

We mean of course in respect of (i) that nevertheless the buyer and the mortgagee should be at liberty to decide that the mortgage in the ship should be maintained.

Question

III (a) What would in your opinion be the requirements of a new convention ?

More specially :

(b) Are you in favour of the new Convention providing for rules of uniform law with respect to all the problems mentioned in this report or to as many as possible of these problems ?

(c) Are there any other problems in this field which are not dealt with in this report which in your opinion are susceptible of international uniform legislation ? If, so, please state such problems.

Answer

Our attitude towards Question III is we believe made sufficiently claer by the answer we have given to Question I and II. Still further investigation of the whole subject might well prove that there might be other problems in this field which are susceptible of international uniform legislation. For instance the subject dealt with in the report regarding « coordination of the Conventions relating to Liens and Mortgages and Limitations ». It has also been pointed out that for those States that have ratified the arrest conventions of 1952 a possible conflict between the two conventions should be looked into.

Question

IV Supposing that a new draft convention containing uniform provisions were adopted, then :

(a) would you be in favour of an international recognition by all the Contracting States of maritime mortgages duly entered in the public register in which the ship is registered;

(i) when the country of registration should be a Contracting State, and

(ii) when this country should be a non-Contracting State ?

Answer

We should like to answer the question IV (a) (i) in the affirmative.

We do not think that a new Convention should say expressly that it *does* recognize maritime mortgages duly entered in the public register whatever the flag of the ship, nor that the Convention should say that it *does not* in case the ship flies the flag of a non-Contracting State.

Were the Convention to say that it does recognize the maritime mortgages of a Contracting State it would follow that if the ship flies the flag of a non-Contracting State it is up to the national law to decide this issue. Sweden might well be prepared to recognize the maritime mortgages made out in the non-Contracting State of A but in exceptional cases be reluctant to accept one made out in the non-Contracting State of B. The question should be left open in the Convention.

Question

IV (b) Should in your opinion the categories of claims giving rise to maritime liens, as set out in Article 2 of the 1926 Convention

(i) be restricted and, if so, how; or

(ii) be maintained, or

(iii) be extended, and if so, to which other claims ?

Answer

Our attitude towards the number of maritime liens will follow from our answer to Question II.

With regard to the type of liens now appearing under nr 5 we have as we have already said come to the conclusion they should be struck out. We have discussed at some length before reaching this result.

Those in favour of the retention of the type of lien appearing under nr. 5 have said, that this lien makes it much easier for the master to obtain supplies, that owing to the lien for these claims the creditor will dare to make a contract without asking for cash payment or bank-guarantee, that therefore the ship will not be retained in port unnecessarily in order to await such security, that the opposition to the retention of this type of liens is based on experience from the highly efficient liner trade, that it does not take into account the problems of the small ships navigating on a thin economical margin.

Those in favour of abolishing altogether the type of liens appearing under nr. 5 submit, that communication being what they are today this type of contract is largely something of the past and has little practical importance, that experience goes to show that abuses are none

too rare, i.e. ships go on sailing, obtaining fuel and stores in various ports on the strenght of maritime liens long after they are bankrupt, to the detriment of long term creditors.

Thus we advocate that liens under nr. 5 should be struck out.

Question

IV (c) Do you not agree that at any rate the claims referred to in Article 2, sub-paragraph (5°) should not be secured by any lien ?

Answer

Our answer to this question is « yes ». Claims referred to in Article 2 sub-paragraph 5° should not be secured by a lien.

Question

IV (d) Which should be the rules of the new convention that govern priorities :

(i) as between registered mortgages « inter se »;

(ii) as between registered mortgages and liens, and

(iii) as between liens « inter se » ?

Answer

The answer to question IV (d) (i) should in our view be this.

The separate Convention on recognition of mortgages which we favour should contain rules as to the priorities between registered mortgages inter se. The priority should count from the time of entry in the register. If the entry is made the same date the priority should be identical, unless in the applications it is explicitly said the order of priority as between them. The priority between mortgages on the one hand and liens and right of retention on the other should be dealt with in the separate Convention on lien.

The answer to question IV (d) (ii) we have already discussed above.

In answer to question IV (d) (iii) we should like to say that Mr. Asser's description of the law of the Netherlands has much that appeals to us. Mr. Asser says (page 9 in his paper on Maritime Liens and Mortgages in the conflict of Laws) « These liens rank in the order in which they are listed in the article irrespective of the date on which they arise except that in the case of several liens for salvage the later has precedence over the earlier ». Such a system appears to us to have the additional advantage of doing away with many of the present difficulties in respect of the concept of « voyage ».

It might be worth considering if the concept of « distinct occasion » (Cf i.a. Article 2 of the 1957 Convention on Limitation) could be made to work in this connection.

Question

IV (e) should international recognition be granted to rights on ships other than maritime liens proper, as for instance the English possessory lien or a right of retention not giving rise to a lien ?

Answer

To continental lawyers the right of retentions is something with which they are familiar whereas the finer shades of the common law right of possessory lien is rather hard to grasp. In the paper Maritime Liens and Mortgages in the Conflicts of Law, Gothenburg 1963, Mr. Asser says (page 24) :

« Next we have the socalled possessory lien, which is a common law and not a maritime lien. In a recent case, namely « The St. Muriel » it has been described as the right of the shipwright or ship-repairer to retain the ship in his possession until his claims for payment are satisfied. In principle the shipwright's lien in respect of repairs ranks only after the maritime liens and is only enforceable so long as the ship remains in the possession of the shipwright, but the right of retaining the ship does not prevent her from being arrested and sold by order of the Court. In such event the English courts specifically protect the repairer's interest by ranking his claim high in the order or priorities, namely by preferring it to all registered mortgages and statutory liens, while it is being postposed to all maritime liens which accrued before the possessory lien came into being (« The St. Merril » sup.). As regards questions of rank, all maritime liens override alle registered mortgages whether accrued prior or after the mortgage and all statutory liens, the theory being that the mortgagee is an assignee to the owner's right of property.

Similarly, all posessory liens rank after existing maritime liens. Mortgages take precedence over later statutory liens which only accrue at the time of arrest of the ship. »

We are in favour of having a Convention on Maritime liens contain a provision about right of retention as we have already said. We are not prepared at this stage to indicate definitely the rank that should be given to the right of retention.

Whatever the outcome of the discussions that will follow on the particular issue of rank it will probably prove necessary to have the new convention to say also :

(i) that only claims for building and repairing of a ship give right of retention;

(ii) that only claims accruing whilst the vessel is in the possession of the builder or the repair yard should give right of retention. As soon as the vessel is out of the possession of the claimant the right of retention is extinguished;

(iii) that the claim for which a right of retention is exercised is payable out of the proceeds for a forced sale;

(iv) that the ship should be released as soon as the Owner has given full security for the claim for which right of retention is exercised.

In this respect the provisions of the 1957 Convention on limitation of liability might well serve as a model.

Question

IV (f) If so, what should be the priority, if any, to be granted to such rights ?

Answer

We have already when answering question IV (e) indicated that we believe that were an international Convention should contain a provision about right of retention, but we are not prepared to commit ourselves at this stage as to rank.

Question

IV (g) Or should the new convention forbid the Contracting States to maintain or create such rights in their municipal law ?

Answer

We should of course very much like a Convention on liens to forbid the Contracting States to maintain or create other rights in their municipal law even if they obtain a lower rank than the rank granted to liens, right of retention and mortgages in the new Convention.

Still this might prove to be asking too much.

If one has to resign oneself to allow the Contracting State to create special rights in their municipal law then we submit that the Convention should decide that such rights should

(i) take rank after the rights enumerated in the Convention

(ii) be applicable only for the ships flying the flag of that particular State, or of another State that has introduced the same right in its national legislation.

Question

IV (h) Should or should not the Contracting States be allowed to grant in their domestic law liens in respect of claims other than those to be listed in the new convention, even if such liens should be postposed to all registered mortgages and to all the liens listed ?

Answer

In our answer to Question II (a) and IV (g) we said, that while we should very much like the Convention on liens to forbid the Contracting States from creating in their domestic law liens in respect of

claims other than those listed in the new Convention, we did not believe this was practical policy. We submit however again that if such rights are made permissible they should be dealt with as we explain above under our answer to Question IV (g).

Question

IV (i) Do you agree that under no circumstances the Contracting State should discriminate against the rights resulting from mortgages having been duly registered :

(i) in a Contracting State, or

(ii) in a non-Contracting State ?

Answer

The Swedish Association agrees that under no circumstances the Contracting State should discriminate against the rights resulting from mortgages having been duly registered in a Contracting State. As for mortgages registered in a non-Contracting State the Contracting State should in our view have liberty of action and accordingly the Convention should say nothing on the subject. (Vide also our answer to Question IV a).

Question

IV (j) Are you of opinion that under the new Convention liens should be enforceable against the freight earned by the ship ?

Answer

We have discussed and weighed very carefully the advantages and disadvantages of the present situation with regard to liens in respect of freight and other accessories appearing in Article 4 of the 1926 Convention. We have reached the conclusion that lien in accessories should be struck out entirely, with the possible exception of those appearing in Article IV nr 2. (Vide also our answer to Question IV e).

Question

IV (k) If so, please set out the conditions under which, in your opinion, freight should be liable to a lien, inter alia, the freight earned by *whom* and during *what voyage*.

Answer

In view of our negative answer to question IV (j) there is no need for us to answer this question.

Question

IV (l) Should maritime liens be enforceable against *other* assets of the shipowners, such as one or more of the sums due to the owner and referred to in Article 4 of the 1926 Convention ?

Answer

As we have already said in our reply to Question IV (j) we think that no lien should be enforceable against other assets of the shipowner than the ship, thus preferably not in any of the sums referred to in Article 4. It could be contemplated though that the sum referred to in Article 4 nr 2 for unrepaired damages should be retained.

Question

V (a) What period or periods should be fixed in the new Convention with respect to the extinction of liens ?

Answer

We think that the periods of extinction of the 1926 Convention should be maintained except of course that the particular period of six months for liens under Article 2 nr. 5 would disappear if these types of liens are struck out which we think they should.

(i) We submit that the Convention had better also say that the Court should apply the lex fori in respect of liens and their prescription

(ii) that a lien should become time barred within the period now appearing in Article 9 first para unless before the expiry of such period proceedings have commenced before a competent Court or an Arbitrator or an Arbitration Tribunal in a Contracting State or the claim has been filed in the bankruptcy estate of the debtor in a Contracting State.

(iii) that a right of execution is time barred unless application for a forced sale in a Contracting State is made within a year counted from a final decision of an action described in nr. (ii) above.

The Convention on mortgages should set out that mortgages are governed by the law of the State where the ship is registered.

Question

V (b) Should these periods run from the date on which the claim secured by the lien accrues or from the date on which the creditor seeks to enforce the lien ?

Answer

The period for extinction of liens should run we think from the date on which the claim secured by a lien accrues. Thus no change is advocated.

As for the extinction of the right of retention we refer to our reply under Question IV e under (ii).

Question

VI (a) Do you agree that the new Convention should list the causes of interruption of the period or periods of extinction and that under national law interruption by other causes should not be allowed.

(b) If so, what should be the causes to be listed (v. paragraph 8, sub-par. (j) of this report).

(c) Or are you of opinion that under the new Convention no interruption of these periods should be allowed ?

Answer

Our Association holds the view that the period of extinction should not be allowed to be interrupted. Our answer is therefore in respect of

(a) no; unless it is felt that it is necessary especially to mention that an action in court or before an Arbitrator or Arbitration Tribunal or filing in bankruptcy breaks the period of extinction. To us this would appear superfluous.

(b) In view of our attitude as explained to question VI (a) we do not have to give the list.

Subject to the qualification given in our answer to question VI (a) we answer (c) in the affirmative.

Question

VII (a) Should the new convention deal with problems connected with a change of nationality (flag) of the ship concerned which problems are discussed in paragraph 11 of this report ?

(b) In the affirmative, which is the solution you propose with regard to these problems ?

Answer

(a) The new Convention should in our view deal with problems connected with a change of flag.

(b) The draft convention on Registration of ships under construction, adopted by the C.M.I. in 1963, contains in article 11 provisions in this respect. Our Association believes that the solution adopted in the said article might well prove a formula that might be used in the new Convention.

To these provisions should, we think, be added the rule about forced sale which we propose under our answer to Question II.

Question

VII (a) Do you agree that the new Convention should provide that, in the event of a ship flying the flag of a Contracting State being sold by the order of a Court of one of the Contracting States, all registered mortgages and liens on such ship shall be extinct as a result of such sale and the distribution of the proceeds of the sale ?

(b) Do you consider it necessary or desirable for the new convention to contain similar provisions with respect to the sale of a ship by the order of a Court of a non-Contracting State and, if so, subject to what conditions ?

Answer

With respect to Question VIII (a) we think that the Convention should say that on sale of the ship in a Contracting State all liens and mortgages should become extinct. (Vide also our answer to Question II (d).)

As for Question VIII (b) would not the result if nothing is said in the Convention as to the effect of a sale in a Non-Contracting State, be that the Court is free to judge each case on its merits ? Is that not what most of us should like ?

We are not sure that it is derisable to deal in the Convention with the problem mentioned in Question VIII (b).

Question

IX (a) Should the new Convention also cover mortgages on ships under construction and any liens accruing against such ship during the period of construction ?

(b) In the affirmative, should this be done by incorporating the essence of the draft Convention on the Registration of rights in respect of ships under construction in the new Convention ?

Answer

For the reasons explained under our answer to Question I above we think that a new Convention should cover mortgages on ships under construction along the lines of the draft Convention on the subject adopted in Stockholm 1963. It might perhaps prove necessary to have that issue dealt with in a separate Convention prepared in such a way as to not come into conflict with a Convention of mutual recognition of mortgages and forced sale and a Convention on liens.

As already pointed out in our answer to Question I should the general reaction of the National Associations prove to be such as to make it possible to have everybody agree to have a Convention on mutual recognition of mortgages and on ships under construction made into one Convention only we should welcome it. Still at present we believe it is a sound policy to strive to have a separate Convention for ships under construction.

Question

X (a) Are you in favour of the new Convention dealing with long-term charters, such as bare-boat charters, time charters and charters for consecutive voyages, for the purpose of protecting the position of the charterer in the event :

(i) of a sale of the ship chartered by the order of a Court of either a Contracting or of a non-Contracting State;

(ii) or of a voluntary sale of the ship ?

(b) In the affirmative, should such provisions relate to long term charters without further qualifications or should the application of the provisions be restricted to the case in which the shipowner had assigned his rights under the charter to a third party by way of security ?

(c) In either case, what would be your suggestions for dealing with this particular matter ?

Answer

An International Subcommittee under the chairmanship of Mr. Giorgio Berlingieri (The Berlingieri Committee, for short) has undertaken a study of the problem of charterparties. A working group within Berlingieri Committee has produced a report and a draft convention.

The work of the Berlingieri Committee has for the time being been suspended owing to the view that it might well prove desirable to see if and to what extent the registration of charterparties and the problems connected with it should form part of the revision of the 1926 Convention.

We are aware that c/p are in many cases used as collateral for a long term credit granted to a ship. In fact creditors in many cases regard the c/p as of greater importance as security than the ship itself. Our discussions have however shown that the question of registration of c/p and the position of the c/p in case of a forced sale of the vessel is very hard to find. We believe that in some countries, but not in Sweden, there is opposition to the whole idea of having c/p dealt with by an international Convention whether separate or not.

Our endeavours at this stage should be to get the widest possible acceptance of the Conventions which are to be prepared and controversial issues, if not essential to the Conventions in preparation, had better be avoided.

For these reasons, we have, reluctantly indeed, reached the conclusion that the answer to Question X (a) had better at this stage be « no ». Needless to say that if other National Associaitons should react positively to the query under X (a) then we shall join in the efforts to find an acceptable solution.

Our answer to question (c) is thus to a certain extent dependent on the reactions of other National Associations. If these reactions prove that most Associations prefer to have the matter of c/p kept outside a new Convention on mortgages then we believe the study of c/p should be proceeded with as separate issue, as it has become too important to be kept in cold storage very much longer.

Question

XI. Do you agree that otherwise than in the 1926 Convention, the new convention should contain a provision of the kind mentioned in paragraph 15 in fine of this report ?

Answer

It might well prove a wise precaution to avoid a possible, although farfetched, conflict with the 1957 Convention on limitation by stating in the new Convention that the creditors sharing in a limitation fund under the 1957 Convention do so pari passu. They should not be entitled to any priority resulting from the liens securing their claims. (Vide also our answer to Question III.)

Question

XII (a) What should be in your opinion the scope of application of the new Convention ?

(b) Should it be as wide as possible, so as to apply also, inter alia, to ships flying the flag of a non-Contracting State ?

Answer

We should like the convention to have a wide application.

Thus it should lay down i.a. that a maritime mortgage issued in a Contracting State should be held valid in other Contracting States.

We have already said that should it prove practical policy to allow the Contracting States to introduce in the national law liens or other rights not mentioned in the Convention the Court in the Contracting State shall not be permitted to apply such additional liens and rights to other vessels than those belonging to the same State as the Court or of another State that has introduced the same right in its national legislation. (Vide our answer to Question IV (g).)

As for the maritime liens that will appear in the new Convention the Convention should say that lex fori should apply.

Question

XIII Please give a summary description of your domestic law relating to maritime liens and mortgages, dealing more specially with the following questions :

(a) what are the maritime liens recognised in your domestic law;

(b) does your domestic law recognize other rights on or with respect to ships, such as :

(i) possessory liens;

(ii) statutory liens;

(iii) a right of retention not giving rise to a maritime lien ?

Answer

(a) Sweden has ratified the 1926 Convention and introduced its contents in the maritime code.

(b) Our law does not recognize

(i) possessory liens but we do recognise a right of retention.

(ii) Yes, we have, on the strength of article 3 second par. added a statutory lien, ranking after maritime mortgages, for claims for damage due to a B/L containing false or incomplete statements. This we think should be struck out from our law.

(iii) Yes, we have a right of retention which ranks after maritime liens and mortgages. As we have already said we should like a new Convention to introduce a right of retention.

Question

XIII (c) What are under your domestic law the respective priorities :

(i) as between registered mortgages « inter se »;

(ii) as between registered mortgages and maritime liens;

(iii) as between maritime liens « inter se » and

(iv) as between registered mortgages and maritime liens, on the one hand and the « other rights on a ship » referred to in sub-paragraph (b) above on the other hand ?

Answer

We describe, in our answer to Question IV (d) (i), the way we think a new Convention should govern priorities between mortgages « inter se ». The reply given to the said question is at the same time a brief outline of our own system of priorities between registered mortgages and our answer to Question XIII (c) (i) had therefor better be a reference to what has been said already in respect of Question IV (d) (i).

As Sweden has ratified the 1926 Convention the priorities between registered mortgages and maritime liens are those of the Convention. (Question XIII (c) (ii) and (iii).

The « other rights on a ship » to which references made under (iv) would under our law be the right of retention, which in Sweden ranks after liens and mortgages.

We have already, when we give our answer to Question IV (e), submitted our views in respect of the right of retention, that is to say we advocate that such right be inscribed in the new Convention.

Question

XIII (d) Under your domestic law is it possible to have a ship deleted from the national register on being sold abroad, without the mortgagees having been notified and their consent having been obtained ?

Answer

Unfortunately practical experience shows that it is possible in our country to have the ship deleted from the national register on being sold abroad without the mortgagees having been notified and their consent having been obtained.

This is highly unsatisfactory.

Question

XIII (e) Under your domestic law can a ship be entered in your national register without production of evidence that her previous registration in another country was deleted ?

Answer

The answer is in the affirmative.

Question

XIII (f) Are there any other provisions of your domestic law that would be pertinent to the subject under study ?

Answer

No we don't think there are.

Question

XIV Which are the rules of conflict of laws applied by your Courts in cases to which the 1926 Convention does not apply ?

Answer

Very little definite can be said about the working of the conflict of law rules in respect of maritime liens and mortgages.

Some Scandinavian Courts have accepted maritime liens in ships flying the flag of the Courts althoughs the liens were created abroad and unknown to lex fori. This then would mean an adoption of « lex loci contractus » for liens.

As for maritime liens in respect of claims for wages this would we believe be dealt with according to the law of the flag.

If there are liens duly created under lex fori, maritime mortgages created abroad or vice versa or maritime liens created both abroad and at home the position in respect of rank and prescription becomes most complicated if and when the Court recognises such rights.

We do not know for certain what the decision would be but we should not be surprised that in a « mixed bag » such as described above our Courts would find that to apply lex fori to question of rank and prescription might perhaps be made to work, although it would not solve the position for a lien created abroad with no equivalent in lex fori.

The complicated problems that may occur, and have done so, should stimulate the various States towards a solution of all the problems involved.

Question

XV Assuming your answer to question I to be in the affirmative, would you favour :

(a) by amending the 1926 Convention, or

(b) by drafting a protocol to the 1926 Convention, or

(c) by preparing an entirely new convention which would replace the 1926 Convention ?

Answer

We think that it would be preferable to draft entirely new conventions to replace the 1926 Convention. Probably much of the contents of the 1926 Convention might be used in the new ones.

Stockholm 10 March 1964.

for the Swedish Association of International Maritime Law

Kaj Pineus, President *Claes Palme, Hon. Secretary.*

FINNISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

I. Having regard to the fact that at the time when the Convention on Maritime Liens and Mortgages was brought into being in 1926 the shipowner's liability was limited either to the value of the ship or to a certain amount of money, but that the Brussels Convention 1957 on the Limitation of Shipowners' Liability fixes this liability at a certain amount of money only, without regard to the value of the ship, there are stipulations in the 1926 Convention, which are in conflict with the stipulations in the 1957 Convention. Thus under the 1926 Convention the holder of a claim, to which a maritime lien is attached, has the rights to be paid in full, irrespective of amounts due to other claimants, whereas according to the 1957 Convention the total proceeds are to be divided pari passu between all claimants.

There thus seem to be reasons for having these matters clarified.

II. a) In addition to clarification being necessary on conflicts between these two Conventions, it seems to be a widespread opinion that the maritime liens of the 1926 Convention are too far reaching and thus damaging to more important claims. As such more important claims registered mortgages have been considered.

III. b) The stipulations regarding maritime liens and mortgages could, as is the case with the 1926 Convention, be brought together in one and the same Convention. It has, however, been said that if there are two separate Conventions, one regarding ships under construction and another relating to ships trading, then, perhaps, it would be easier te secure ratification. If that is so, we would have no objections to two different Conventions, but we think it would be important to have liens for vessels under construction (and such liens can arise) regulated in a Convention relating to mortgages in ships under construction. Likewise liens regarding ships trading should be included in a Convention on mortgages in such ships.

IV. a) (i) It would be natural that a State which has ratified the Convention, as suggested under III, and which has thus become a con-

tracting State, should recognize mortgages registered in another contracting State.

In this connection it might be advisable to investigate whether in a new Convention this should enumerate the conditions the existence of which is necessary for the registering of a mortgage.

(ii) Whether a contracting State should recognize a mortgage registered in a non-contracting State would depend on so many different factors that it is difficult to give a definite answer regarding all cases. But if the requirements for the registration of a mortgage in a non-contracting State are appreciably the same as in a contracting State, then the contracting State should have no reason for not recognizing a mortgage registered in such non-contracting State.

b) Claims under 1, 2 and 3 in Article 2 of the 1926 Convention must probably also in the future be protected by maritime liens. This would also apply to claims under N° 4, although we have an open mind on the question as to how far passengers' luggage should be protected by a lien.

We understand that « public taxes » mentioned in Article 2 1) means only costs in connection with the administering of the sale of a ship and does not refer to the shipowners taxation. In Finland claims for ordinary taxes rank after mortgages.

c) Claims under Article 2 5) could, we think, be protected without resorting to maritime liens and such liens should therefore not apply to claims under N° 5.

d) (i) Mortgages take preference according to date of registration or, if preferred, from the date of application for registration.

(ii) Liens take preference before mortgages.

(iii) The stipulations in the 1926 Convention on the order in which liens are to rank, seem to be fair, equitable and practicable.

It is probably necessary to grant a ship-builder or a ship-repairer the right to have security in the ship he is building or repairing for claims arising out of the building or repairing contract (right of retention).

f) This right of retention would probably have to rank after liens but before mortgages.

g) Right of retention must probably exist as without such right ship-builders and repairers in many cases would not undertake to carry out works. The consequence in such cases would be that holders of liens and mortgages would suffer. On the other hand, it might in cases, where big repairing contracts are concerned, be necessary to have the approval of mortgage holders before repairing a vessel. This is at present a very common stipulation in contracts of credit, where the creditor has a security in the ship.

h) Although there should be no need to have additional liens there would seem te be no objection to contracting states establishing additional liens according to their domestic laws. Such liens should, however, rank after Convention liens and mortgages.

i) A contracting State should not discriminate against the rights resulting from mortgages having been duly registered

(i) in another contracting State,

(ii) but might not be able to recognize a mortgage registered in a non-contracting State, unless the conditions for registering a mortgage in such non-contracting State are such that a contracting State could approve of them.

j, k, l) There are reasons pro and con for liens being enforcible against accessories. We would, however, be prepared to have liens extended to embrace compensation and remuneration as enumerated in Article 4) 1, 2 and 3, but have an open mind on the question whether outstanding freight should be included.

V. a) and b) On the whole it seems that the stipulations in the 1926 Convention are fair, sensible and practical, both as regards the date on which a lien shall be considered to have arisen and as regards the time at the expiration of which the lien would extinguish. Consequently national laws should not be allowed to deviate from the strict rules of the Convention.

VI. a) In Article 9 of the 1926 Convention the running of the time during which a lien is in force, can be interrupted if the vessel to which the lien attaches has not been in territorial waters, where she could have been arrested. This means that, for instance, if a vessel after a collision is not in the claimant's territorial waters for say four months, then a lien for claims out of that collision would be extended by these four months, wherefore the lien would be in force sixteen months.

We are of the opinion that it is not necessary to have stipulations making it possible to have the lifetime of a lien thus extended. In the first place, we now have the Arrest Convention of 1952 and any claim having a lien attached will be a maritime claim, as defined in the Arrest Convention, and can be basis for the arrest of the ship. But even in countries, where the Arrest Convention is not in force, vessels can be arrested. Means of communications nowadays are so well arranged that arrest can be made anywhere within one year after the claim has arisen, and there should therefore be no need to have the running of the lifetime of a lien extended.

b) Reference under this heading is made to paragraph 8 (sub-paragraph j). When reading this sub-paragraph j), we come to the conclusion that same refers to a cause which extinguishes the lien and has nothing to do with the interruption of the period during which the lien would be in force.

c) We have thought it convenient to place our reply to this question under VI. a) above.

VII. a) It is advisable and necessary that the Convention should state what effect a change of flag has ont he validity of liens and registered mortgages.

b) A lien or registered mortgage should follow a vessel, irrespective of a voluntary change of her flag. As to other factors which might influence the status of a lien or registered mortgage, we would refer to page 23 of this report, sub-paragraph j). In this respect we are of the opinion that a requisition of a ship by authorities should not affect these rights. If a vessel is being broken up and if for this reason she is expunged from the register, then, as the ship no longer exists, the security which claimants have had in her also de facto ceases to exist.

In such cases our Law states that claimants have security in the proceeds of the sale and that in addition the shipowner might become personnaly liable. Sale by order of a Court should extinguish liens and (unless otherwise agreed between the parties) registered mortgages.

The constitution of a limitation fund, where all claims are divided pari passu, would, of course, extinguish claims.

We think it important that the Conventions should clarify these points and, if so, there would be no difficulties as regards contracting States. Whether non-contracting States would follow the same principles would have to be looked into in each separate case.

VIII. a) and b) We have found it convenient to state our standpoint under VII.

IX. a) and b) We are of the opinion that all mortgages and liens both regarding ships under construction and ships trading, could be combined in one Convention, but we would be quite willing to accept one Convention for ships under construction and another for existing ships.

X. a) (i) Chartering of vessels has developped in such a way that in a not too distant future possibilities will have to be established to have long time charters regitered in vessels. Validity of such registrations could be stipulated in the Convention to be made as regards contracting States, but none of us is able to say what standpoint non-contracting States would take.

(ii) If there is a voluntary sale of a ship, then naturaly the seller and the charterer, on one side, could negotiate with the buyer, on the other side. If a vessel is let on a long charter, then the shipowner has certain rights and he can assign his rights to a third party, for instance to a credit-giving bank. But the charterer also has certain rights, and he might be interested in the uninterrupted continuation of a charter,

irrespective of the ownership of the vessel. If possibilities are established to register a long-time charter, then there is no reason why the rights of the charter party should not apply to both sides.

b) We refer to what we have said under a).

XI. It is, of course, very important that there should be no conflicts between the 1957 Convention on the Limitation of Liability and the Convention to be made on Liens and Mortgages.

XII. a) The ultimate aim would, of course, be to have a world-wide application of the new Convention.

b) Irrespective of what is said in the new Convention, its stipulations cannot be administered in non-contracting States, unless they agree. Whether contracting States should apply the Convention to vessels flying the flag of a non-contracting State would have to be decided in casu, or on lines as in Article 7 of the 1957 Convention on Limitation of Liability.

XIII. a) The liens under our Law are practically the same as in Article 2 of the Convention, but claims under N° 5 of the Convention are, in our Law, split up into two. Further, Bill of Lading claims are taken out of N° 4 in the Convention and brought in under N° 6 in the domestic law.

b) As to other rights in our domestic law,

i) there are no possessory liens;

ii) there are no other statutory liens;

iii) there are, in our Law, no explicit stipulations regarding a right of retention by a shipwright. We do not therefore want to express an opinion as to what standpoint the Courts would take, if brought to them for decision.

c) Our domestic law provides :

i) that mortgages rank from the date they are registered;

ii) registered mortgages rank after maritime liens;

iii) and iv) liens rank inter se and, in respect of registered mortgages, as prescribed in the Convention.

d) If it is impossible to contact holders of registered mortgages, it might, in exceptional cases, be necessary to have a ship deleted from the register without the mortgagees being notified or their consent being obtained.

e) There is no explicit stipulation to the effect that a vessel must be expunged from a foreign register before being entered in the Finnish register. However, all stipulations regarding registration of vessels in Finland are so complete and give the authorities such wide rights to scrutinize all information, which they also avail themselves of meticulously,

that it would be impossible to get a foreign vessel registered in Finland without the vessel having been expunged from a foreign register.

f) On the whole, our registration gives ample safeguards to protect the rights of holders of registered mortgages.

XIV. If a certain rights has arisen in a foreign country and according to the laws of that country, then our Courts will recognize the validity of such right. As to the administering of such right in Finland Lex Fori would apply.

XV. a), b) and c) We do not think that it would be advisable to make amendment to the 1926 Convention. The right course would probably be to repeal the said Convention and to draft a new one.

Helsinki / Helsingfors, 12th March, 1964.

Rudolf Beckman. *Bertel Appelqvist.*

ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Question

I. The revision of the 1926 Convention is certainly necessary for three main reasons, namely : (1) because on various aspects, which are going to be dealt with when answering to the subsequent questions, the present rules are not satisfactory; (2) because the number of countries which have ratified or adhered to it is not large enough and it is not likely it will increase, so that it would appear necessary to draft new rules which might obtain a wider approval; (3) because in order to achieve actual uniformity the field of application of the international rules must become much wider.

Question

II. As stated above, wider uniformity must be achieved and most satisfactory rules must be drafted. It is felt that the field of application of the convention, as presently stated in Art. 14, is not wide enough. In addition, some important problems, such as the effect of the forced sale, are not governed, and some other matters are left to national legislation, thus endangering the actual uniformity. Suffice it to indicate, as an example, the possibility for national legislations to establish the causes of interruption of the periods of extinction provided in Art. 9.

III. (b) It is felt that only uniform rules of substantive law, as opposed to uniform conflict of law rules, must be sought, in as much as uniform conflict of law rules would be of very small benefit. It is a fact that uniform conflict of law rules are taken into consideration only when it is apparent that no satisfactory agreement can be arrived at on uniform rules of substantive law and that in our case the latter rules appear not only possible, but almost certainly easier to agree than conflict of law rules.

Anyhow conflict of law rules ought to be included in the new draft as regards :

(i) the hypothecs and mortgages (reference is made here to Art. 1 of the 1926 Convention);

(ii) those matters which are not governed internationally, such as the liens which can be created by national legislations under the present Article 3.

(c) The Questionnaire has been so carefully prepared that it is indeed very difficult to find some aspects which are worthy of international regulation and which have not yet been considered. There might perhaps be two problems, on which the attention of the International Subcommittee can be drawn, namely :

(i) According to Art. 1 (2) of the Protocol of Signature the Contracting States are authorised to grant a special right of retention to Port Authorities as security of their claims with respect to removal of wrecks. Since the main concern of all such Authorities is the possibility of obtaining the reimbursement of the costs of raising the wrecks out of the proceed of sale, it might perhaps be possible to govern this matter internationally by including the provision of the Protocol in the Convention itself. We realize that there is one problem, that is the nature of the right granted to the Harbour Authorities, since in some countries they have a possessory lien, whilst in other countries they have a right of retention only.

(ii) The Convention for the unification of certain rules relating to the arrest of seagoing ships of 10th May 1952 provides in its Art. 2 that no vessel can be arrested for claims other than the maritime claims. Now there are some claims which are secured by maritime liens, such as law costs, and tonnage and harbour dues, which are not maritime claims and therefore a conflict might arise between the 1926 and the 1952 convention because whilst the claimant must, in order to enforce his lien, arrest the vessel, this would not appear possible under the 1952 convention. Perhaps a better coordination is possible.

Question

IV. (a) International recognition of hypothecs and mortgages by all Contracting States according to the rule presently set forth in Art. 1 must always be provided, but also in respect to vessels registered in non-contracting States. We realize that by limiting this rule to vessels registered in contracting States a sort of pressure could be put on non-contracting States with the result that they would have an interest to adhere to the convention. But whilst the present rule set forth in Art. 1 is in line with art. 14, according to which the rules of the convention are applicable when the vessel to which the claim relates is registered in a contracting State, the situation would change if, as we recommend, Art. 14 be revised to the effect of making the convention applicable in each contracting State to all vessels, irrespective of nationality. In this case it would appear illogical to restrict the application of Art. 1 only to ships registered in contracting States.

(b) The categories of claims giving rise to maritime liens should certainly be restricted in order to assure a better protection to the mortgagees. To this effect the claims referred to in article 2, sub-paragraph 5) should not be secured by a maritime lien anymore. One of the

reasons why a maritime lien is granted in respect of claims ex contractu is to encourage, in certain circumstances, the entering into contracts with the shipowner or the master, by assuring the contracting party that his claim will be satisfied; in addition, the cause for which the claim arises is considered, in certain circumstances, worthy of special protection. None of those principles can certainly be invoked as a justification of the maritime lien in question : if contractors or suppliers do not trust the shipowner, they can obtain payment of their claim before the ship sails or request a contractual security such as a mortgage or a hypothec. If the shipowner can do neither of those things, that means that his financial conditions are very bad and it would therefore be much worse to allow him to continue to operate the vessel, by creating other debts which would be preferred to the mortgages, than to stop the vessel. It is true that the preservation of the vessel and the continuation of the voyage are matters of common interests to all parties concerned in the adventure, and that therefore, in this respect, the reason why the expense isincurred might be worthy of special protection. But in the present times, when a shipowner is in sound financial condition he can remit the money necessary to pay the suppliers or contractors anywhere in the world in a very short period of time. If the preservation of the vessel or the continuation of the voyage cannot be assured, that is only due to the bad financial conditions of the shipowner and not to the impossibility of providing the master in time with the money necessary to such effect. There is therefore no justification for the maritime lien granted under Art. 2 sub-paragraph 5) and this conclusion, it must be noted, had already been arrived at by some members of the C.M.I. as early as in 1912 when the draft convention on maritime liens and mortgages was being examined.

⁂

It has been discussed in the last years whether the claims of social insurance associations or pension funds with respect to crew insurance are secured by a maritime lien and sometimes in order to try to grant such a lien it has been decided that the claim was one of the crew. It is felt that, as a consequence of the present social insurance systems, which are almost everywhere of a governmental nature, it would be reasonable to grant to the above claims a maritime lien having the same rank of that securing the claim for crew wages.

This is the only extension of the present system which might be taken into consideration.

(c) This question has already been answered in the affirmative.

(d) i) *Priority of registered mortgages inter se.*

Under Italian law the priority is based on the date of registration of the hypothec. The registrar must effect registration in the same order of application and, to this effect, he must enter all applications, imme-

diately upon presentation, in a special register, called « repertory ». But should he fail to register the hypothecs in the same order as they have been presented this would give rise only to his liability, whilst priorities would be governed according to the date of registration of the hypothecs in the register. It is felt that this is the only system which can assure satisfactory protection to all third parties.

But if an agreement cannot be arrived at as regards the rules governing priority of mortgages (or hypothecs) inter se, the matter could be left to the national legislations, according to Art. 1 of the 1926 Convention.

ii) *Priority between mortgages and liens.*

We are of the opinion that the present system is satisfactory, and must be kept unaltered.

iii) *Priority between liens inter se.*

The present system is the effect of a compromise which has been reached after great difficulties, and therefore it should, to the maximum extent possible, be kept unaltered. The two main principles on which the priority of maritime liens inter se must be established are the cause of the claim (e.g. salvage, salary of the crew) and the beneficial effect of the service done to the ship (e.g. salvage, repairs, etc.). According to the first principle, some claims are preferred to others, because they deserve a particular protection; according to the second one, the later claim must be preferred to the former ones, because it « salvam fecit totius pignoris causam » (D. 20.4.6).

The compromise which was agreed in 1926 is based on the following main lines : the priority is based on the cause of the claims which are to this effect divided in five categories, but only with respect to claims arising out in the same voyage. The claims arising out in different voyages belong to different groups and those arising out in a later voyage are preferred to those arising out in a former voyage.

The claims belonging to the same category rank *pari passu* if they have arisen in the same voyage, with the exception of those mentioned in sub-paragraphs 3 and 5, which rank in the inverse order of their accrual.

Although this system is not perfect, we think it has worked out satisfactorily, with one exception, that is the exact interpretation of the term « voyage ».

It is not clear in fact which is the voyage which must be taken into consideration with respects to liners and tramps; and the use of the same term with respect to the freight in Article 2 has caused additional problems, because it has been discussed whether a voyage in ballast is a separate voyage or not; the negative has prevailed, and this has again raised other problems, because it is not always clear to which voyage with cargo that in ballast is actually linked.

There are then other problems with respect to fishing vessels, tugs, etc.

We believe that a definition of voyage is necessary and that, to this effect, it is necessary to abandon any connection between the voyage as a basis of the system of priorities and the voyage during which the freight is earned, even if it will be thought convenient that liens should still be enforceable on freight.

The same definition cannot apply to liners and to tramps. As regards liners, reference should be made to the two ends of the line; it could be stated, for instance, that the voyage begins when the vessel sails from one end and terminates when the vessel sails from the other end. As regards tramps, reference should be made to the commencement of the loading and to the termination of the discharge, and it could be stated, for instance, that the voyage begins when the vessel arrives in the harbour where the loading will commence and terminates at the time of departure from the port where the last cargo has been discharged. A voyage in ballast should be considered as a separate voyage beginning at the time of departure of the vessel from the port where the last cargo has been discharged, and terminating at the time of arrival in the port where a new cargo is going to be loaded.

As regards fishing vessels, the fishing season could be considered a voyage.

As regards tugs or other small crafts who normally operate inside the harbours, the concept of voyage cannot apply.

The same conclusion holds good with respect to the period during which the vessel is laid up and the period running from the time of launching to the time of the maiden voyage.

There are undoubtedly difficulties for the clear and correct ranking of liens per voyage, but we think that efforts should be made in order to overcome such difficulties. We also realize that it might look improper to apply the same concept of voyage to a liner plying between England and Australia and to a ferry boat plying between Oslo and Kiel. But, if the ranking per voyage is abolished there will be even more problems, the solution of which will prove even more difficult.

As regards the ranking of the maritime liens which have accrued during the same voyage, we believe that some modifications should be effected to the present system, namely :

Art. 2. sub-paragraph 1 : A distinction ought firstly to be made between those costs which are secured by a maritime lien only if they are incurred in the last port, and those which are subject to the one year period of extinction. Law costs due to the State, 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, costs of watching and preservation from the time of the entry of the vessel into

the last port belong to the first group; in fact all such costs deserve a priority only if they actually lead to the sale; if the vessel, on the contrary, sails from the port where law costs etc. have been incurred, the *ratio* which has determined the granting of the priority ceases to exist.

On the contrary, tonnage dues, light and harbour dues and other public taxes and charges of the same character and pilotage dues should only be subject to the one year period of extinction.

It follows that this sub-paragraph should be divided into two distinct groups, the first one of which should have, we believe, a higher priority.

The wording should also be improved, because it is not clear what the expenses incurred in the common interest of the creditors in order to preserve the vessel exactly are : we think that they cover both what could be defined as the juridical preservation of the security (e.g. costs of the arrest, etc.) and the physical preservation, but only to the extent that the relative expenses are incurred when the vessel is in the custody of the court. Should repairs carried out by one or more creditors be included, on the ground that they preserved the vessel, the category would be widened too much.

Art. 2. sub-paragraph 2 : Reference should be made here, as indicated above, to social insurance premiums.

Art. 2. sub-paragraph 3 : Salvage in the legal phraseology includes, we understand, also services rendered to a ship after her loss, such as her raising from the bottom of the sea. The words « assistance et sauvetage » have a more strict meaning and they refer only, at least according to Italian law, to services rendered to a ship in order to prevent her loss. We believe that a maritime lien should be granted also with respect to the raising of a ship and to the finding of a derelict at sea and, if this opinion is shared by the majority of the members of the International Subcommittee, this sub-paragraph should be amended accordingly in its French text.

Art. 2. sub-paragraph 4 : In our opinion it is not equitable to grant an equal priority to indemnities for personal injury and to indemnities for loss of or damage to cargo and baggage. In addition, reference ought to be made also to the death of pasengers. We therefore suggest to split this sub-paragraph in two and to refer firstly to indemnities for death of or personal injury to passengers or crew and to persons not carried by the burdened vessel as a consequence of collision or other accident of navigation; and to refer then to indemnities for loss of or damage to cargo and baggage and for damages caused by collision or other accident of navigation.

(e) We think it is better to leave other liens to national legislations, according to Art. 3,

(f) In any case, such liens should rank after the mortgage. It must anyhow be pointed out that, to a certain extent, the claim of contractors for repairs is secured by a maritime lien under Art. 2 sub-paragraph 1 as regards the costs of preservation of the vessel.

(g) We think that the present system is satisfactory and that Art. 3 should discriminate against the rights resulting from mortgages having been duly registered either in a Contracting State or in a non-Contracting State.

(h) This question has already been answered in the affirmative.

(i) We agree that under no circumstances the Contracting States should be kept alive.

(j) We think that the freight is not a valid and useful security and that therefore liens should be enforceable only on ships. To our knowledge very seldom it has occurred that a claimant has enforced his lien on the freight. It must also be taken into consideration that the definition of freight would be extremely difficult, and therefore it appears, also for this reason, much wiser to leave it out entirely.

(k) Reference is made to the preceding answer.

(l) Yes. But the present terminology is highly improper since the various rights mentioned under Art. 4 are not accessories of the ship. We think that it would be advisable to state, in Art. 4, that the maritime liens are *extended* to the rights listed therein, using the concept of accessories in Art. 2 only with respect to the accessories in proper sense, namely life boats, wireless set, etc.

If the maritime liens will not be enforceable on the freight anymore, the reference to the remuneration due to the owner for salvage services should be deleted. There is in fact a clear difference between the sums listed under sub-paragraphs 1) and 2) of Art. 4 and those listed under sub-paragraph 3) of this Article : in fact whilst the former two sub-paragraphs provide the extension of the maritime liens to sums which are payable to the owner of the vessel on account of her loss or of damages caused to her, and which therefore compensate the depreciation of the vessel, the latter sub-paragraph provides the extension of the security to sums which are earned by the shipowner in the course of the operation of the vessel, and have therefore the same nature of the freight.

This is the reason why, if the maritime liens will not be enforceable on the freight, they cannot be enforceable also on the remuneration due to the owner for salvages services.

As regards the sums listed under sub-paragraphs 1) and 2), we think that it would perhaps be advisable to make clear how the maritime liens can be enforced on them and which are the causes of their extinction. We believe that the payment of the sums to the shipowner causes the extinction of the maritime lien but that in order to prevent such payment an intimation to the debtor should be sufficient.

Question

V. (a) One year seems to be a reasonable period with respect to all maritime liens.

(b) The rules laid down in Art. 9 second and third paragraph should be kept unaltered. It would be very dangerous to state that the period runs from the date on which the creditor seeks to enforce the lien, because such date is not known, and therefore it would be uncertain how long the liens will be alive.

A specific rule should be provided anyhow with respect to the contribution of the vessel in general average; in fact otherwise according to the general rule laid down in the third paragraph of Art. 9 the period would run from the date when the adjustment is completed and this may occur years after the date of the general average act. We think therefore it would be convenient to insert in the second paragraph a provision according to which in this case the period runs as from the termination of the adventure.

Question

VI. We think that the period of extinction should not be subject to any interruption or extension whatsoever in order to give to third parties the certainty that only maritime liens which have accrued during the last year are still in existance. This is particularly important for mortgages. There might be some very special circumstances only in which a suspension (and not an interruption) of the running of the period of extinction is justified, namely when, after the maritime lien has accrued, the vessel is requisitioned : in fact the claimant could not, during the requisition, enforce his lien and should wait until after the derequisition; similarly, if salvage service are rendered to a ship under requisition and her owners derive some benefit from those services, a maritime lien would attach although it would be unenforceable whilst the ship remains under requisition (The Meandros, 16 Asp. M.L.C., 476).

It would be advisable to provide expressly that maritime liens are extinguished after the period has elapsed unless prior to it lapse the vessel is arrested. Only the arrest in fact brings to the knowledge of third parties the existance of the lien, be it a safety measure (saisie conservatoire) or a measure which leads to the sale of the vessel (saisie éxécution). Of course if after the arrest the vessel is released its effect terminates and the period of extinction runs again as if the arrest would not have been effected.

Should it be thought convenient to provide for causes of interruption, this matter should anyhow be governed by the convention itself and not left to national legislation, in order to avoid lack of uniformity.

Question

VII. (a) We think this matter should be dealt with in the convention in order to avoid uncertainties both as regards the effect of the change of nationality on the existance of maritime liens and to the moment at which the nationality must be taken into consideration.

The problem is much more serious with respect to mortgages, because their survival to the deregistration of a vessel from a national register would imply the registration of the mortgage in the new register with a system similar to that adopted by the Stockholm Conference with respect to ships under construction. We fear anyhow such system will not operate easily on account of the considerable difference which exists between national law as regards the requirements of mortgages and hypothecs. In order to avoid the danger of preventing a wide ratification of the new convention, this matter should be left aside, unless it will be possible to insert a provision in this respect in the Protocol.

(b) (i) a change of nationality does not cause the extinction of maritime liens or other liens.

(ii) with respect to liens created by national laws, if it will be decided that such liens are governed by the law of the flag the relevant law will be that of the time when the lien is enforced. Of course the application of the *lex fori* would eliminate all problems in this respect.

Question

VIII. (a) It is undoubtedly very desirable that this matter be governed internationally by providing that all mortgages and liens (even those created by national laws) are extinguished as a consequence of the forced sale of the vessel (the sale in the course of bankruptcy proceedings included).

In order to protect all claimants a rule similar to that set forth in Art. 7 of the Convention relating to the international recognition of rights on aircrafts, signed at Geneva on 19th June 1948 should be adopted. The provision in this article is worded as follows :

1. Les procédures de vente forcée d'un aéronef sont celles prévues par la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée.

2. Les dispositions suivantes doivent, toutefois, être respectées :

a) la date et le lieu de la vente sont fixés six semaines au moins à l'avance;

b) le créancier saisissant doit remettre au tribunal ou à toute autre autorité compétente un extrait certifié conforme des inscriptions concernant l'aéronef. Il doit, un mois au moins avant le jour fixé pour la vente, en faire l'annonce au lieu où l'aéronef est immatriculé conformément aux dispositions de la loi et prévenir, par lettre recommandée

envoyée, si possible par poste aérienne, aux adresses portées sur le registre, le propriétaire ainsi que les titulaires de droits ou de créances privilégiées mentionnées au registre conformément au paragraphe 3 de l'article 4.

3. Les conséquences de l'inobservation des dispositions du paragraphe 3 sont celles prévues par la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée. Néanmoins, toute vente effectuée en contravention des règles définies dans ce paragraphe peut être annulée sur demande introduite dans les six mois à compter de la vente, par toute personne ayant subi un préjudice du fait de cette inobservation.

4. Aucune vente forcée ne peut être effectuée si les droits dont il est justifié devant l'autorité compétente et qui sont préférables, aux termes de la présente Convention, à ceux du créancier saisissant ne peuvent être atteints grâce au prix de la vente ou ne sont pris à charge l'acquéreur.

(b) We believe that this provision should apply also in case the forced sale is effected in a non-contracting State, although in the negative the ratification or adherence would be encouraged.

Question

IX. (a) Reference should be made to ships under construction in Art. 1 in order to extend the application of the same conflict of law rule also to ships under construction.

We do not think that other problems ought to be dealt with in this convention is as much as the rules included in the draft convention approved at the Stockholm Conference have actually, with the exception of those set forth in articles 8 and 9, no international bearing. In addition, it would seem at least abnormal to provide such rules for ships under construction and not for ships in service.

(b) The convention on registration of rights in respect of ships under construction should be left separate.

Question

X. We think the new convention should not deal with long term charters, since this is an entirely different matter and it would be utterly wrong and greatly dangerous to mix up so different problems. We are here dealing with securities only and must avoid to extend the convention to problems which are outside this field.

Any such extension would only create difficulties and endanger the actual uniformity by reducing the number of ratifications or acceptances.

Question

XI. The coordination between the 1957 Convention on limitation and the convention on maritime liens and mortgages is undoubtedly necessary and we think it is correct to state in the latter that all liens are extinguished after the limitation fund has been set up.

Question

XII. The scope of the Convention should be as wide as possible. In our opinion each Contacting State should apply the Convention in its territory in all circumstances, irrespective of the nationality of the ship concerned. This would assure real uniformity and eliminate considerable problems of conflict of law.

Question

XIII. (a) The rules of the 1926 Convention have been incorporated in the Italian Navigation Code with very few and minor alterations. As regards the claims which are secured by maritime liens, Art. 552 of the Navigation Code is divided in six sub-paragraphs, of which those numbered 1) and 2) correspond to sub-paragraphs 1) and 2) of Art. 2 of the Convention, those numbered 4), 5) and 6) correspond to sub-paragraphs 3), 4) and 5) of Art. 2.

Sub-paragraph 3) of Art. 552 adds some few claims, namely those of the Government with respect to sums advanced for the maintenance and the repatriation of the crew and those of the Social Insurance Organizations with respect to insurance premiums.

(b) The Italian Civil Code has a set of rules dealing with liens on movable and immovable property. The liens on movable property can also be applied with respect to ships, but they rank after the hypothecs which, according to Art. 575 of the Navigation Code, rank after maritime liens but are preferred to all other liens.

The Civil Code liens are of two different kinds; there are general liens, which are granted on all assets of the debtor and special liens, which are granted on a certain asset only. General liens are not a charge, but give a right of priority to the creditor at the time of the distribution of the proceeds of sale of the debtor's assets. The claimant has therefore no droit de suite on the debtor's assets which have been sold prior to the time of the enforcement of the claim.

Special liens instead have a droit de suite, which in most cases is anyhow conditional to the subject matter of the lien remaining in the possession of the claimant : they can, therefore, be considered as possessory liens. Since the loss of possession causes in those cases the extinction of the lien, the claimant is granted a right of retention in order to protect his security.

As general rule therefore the possessory liens can be enforced also if the property burdened by them has been transferred to a third party after the lien has accrued, provided the claimant has still the possession, but they cannot be enforced on a property which did not belong to the debtor at the time when the lien has accrued. There are anyhow exceptions to this rule, since certain possessory liens can be enforced on assets which are not owned by the debtor, at the time when the lien has

accrued, provided the claimant was in good faith. This rule, which increases the protection of the claimant, applies to the possessory lien which can more likely arise on ships, namely that securing the claims for costs of preservation and improvements (such are repairs carried out to a ship) : it follows that even when the repairs are ordered by a person who is not the owner of the vessel, the repairer, if he is in good faith, has a possessory lien on the vessel as security for his claim.

(c) (i) According to Art. 574 of the Navigation Code the priority of the hypothecs inter se is based on the date of their registration on the ships' register.

(ii) Maritime liens are preferred to hypothecs.

(iii) The rules which govern the priority of maritime liens inter se are alike those set forth in Art. 5 and 6 of the 1926 Convention : those two articles have in fact been incorporated in Art. 555 and 556 of the Navigation Code, with one exception only, namely that claims for loss of life and personal injury are preferred to claims for loss of or damage to cargo and baggage.

(iv) As previously stated, all civil code liens come after the hypothecs.

(d) The shipowner who wishes to sell his ship abroad must previously obtain the authorization of the Ministry of Merchant Marine and to this effect file an application to the Port Authority where the vessel is registered. The Port Authority informs all third parties by means of publication of the application on newspapers and the authorization is granted and the vessel de-registered only after sixty days have elapsed, provided nobody has opposed to the de-registration, or, if there have been objections, until they have been finally decided by the Court or a satisfactory security has been provided by the shipowner. As regards hypothecs, de-registration cannot be effected until either the hypothecs have been deleted or security has been provided.

(e) No. Registration of a foreign vessel can be effected only if a certificate of de-registration from her previous register is supplied.

(f) Subrogation is specifically governed by our law. There are various kinds of subrogation, namely :

(i) Subrogation which is the effect of a payment : this subrogation may occur either by operation of law in certain cases or by agreement between the third party which pays and the claimant or by agreement between the third party which provides to the debtor the sums necessary in order to effect the payment and the debtor. In all cases the person who pays becomes subrogated in the rights of the party who is satisfied including the relative securities, such as hypothecs and liens of any kind.

(ii) Subrogations of the mortgages or of the claimant whose claim is secured by a lien (maritime or not) when they cannot satisfy their

claims out of the proceeds of sale of the burdened property because there are other preferred creditors : in such a case they become subrogated in the other securities of the claimant who has been paid on other assets of the same debtor.

(iii) Subrogation of the purchaser of a mortgaged property who either pays the mortgagee or is deprived of his property as a consequence of the mortgagee enforcing his security : he becomes subrogated in the mortgages of the mortgagee on other assets of the debtor.

The causes of extinction are, with respect to hypothecs, specifically set forth. Many of them are applicable also to liens.

Question

XIV. Art. 6 of the Navigation Code states that rights of security (i.e. hypothecs, maritime liens and possessory liens) are governed by the law of the flag of the vessel. It is anyhow uncertain in which moment the law of the flag is relevant, in case of a change of nationality.

XV. We think that it would be preferable to draft an entirely new convention which should replace the 1926 Convention.

Italian Maritime Law Association, by

Roberto Sandiford, *Francesco Berlingieri*

MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

ANSWERS

I. Yes. It is very desirable.

II. (a) The United States has not ratified or adhered to the 1926 Convention.

(b) A more precise statement of the maritime liens which are superior to the lien of the mortgage is desirable.

III. (a) The new Convention should provide precisely for the ranking of maritime liens inter se, particularly those which are superior to the liens of the mortgage and for their extinction. The Convention should be limited to those matters on which it can be reaonably expected to get an agreement of the maritime countries.

(b) No. The Convention should be limited to rules of substantive law including the ranking of liens and mortgages.

(c) The Stockholm Convention of 1963 dealing with rights against ships under construction should be incorporated in the proposed Convention.

IV. (a) (i) Yes.

(ii) Yes.

(b) (i) Yes. The distinction between supplies ordered by the master and those ordered by others should be eliminated and the distinction between home and foreign ports should also be eliminated.

The question of liens on freight should be registered and liens on accessories other than freight eliminated.

(iii) Liens should not be extended. The ranking of the liens inter se should be clearly defined. New liens might be permitted provided they are subordinate to the lien of the mortgage.

(c) There should be no distinction between contracts made by the master and those made by any other duly authorized agent of the owner. Our law provides that any person furnishing repairs, supplies, towage, use of drydock or marine railway or other necessaries to any vesel, whether foreign or domestic, on the order of the owner of such vessel or of persons authorized by the owner, shall have a maritime lien on the vessel which may be enforced by a suit in rem, and it shall not be necessary to allege or prove that credit was given to the vessel.

We think this is the correct rule.

(d) (i) A mortgage first filed should have priority over a subsequent mortgage.

(ii) Under the law of the United States the following maritime liens have priority over a preferred mortgage :

1. Salvage.
2. Wages of the crew.
3. Damages arising out of tort.
5. Wages of stevedores.

(iii) As between liens of the same rank, the last in point of time should be firt and there should be a time after which the liens are extinguished.

(e) Yes. It is unlikely that a possessory lien can be asserted in a country other than that grating the lien.

(f) It should be subordinate to the maritime liens recognized by the Convention, including the mortgage.

(g) No.

(h) Yes.

(i) - (i) and (ii). An international Convention such as this should not permit any discrimination.

There is some discrimination in our Ship Mortgage Act.

(k) Consideration should be given to permitting liens for supplies which enabled the vessel to earn the freights on which the lien is claimed. This is tied in with the question of the assignment of freights, charter hire, etc., as part of the security given by the mortgage.

(l) No.

V. (a) Two years.

(b) The period should run from the date the claim accrued.

VI. (a) No.

(b) ———————

(c) No interruption should be allowed.

VII. (a) Yes.

(b) If there is a change of flag it should be on condition that all existing liens are recognized as though they would have been had there been no change of flag.

VIII. (a) Yes. Provided proper and timely notice was given to the mortgagees and holders of all recorded liens of the proposed sale.

(b) Yes. The effect of a sale by the court in an action in rem should be the same in a contracting and a non-contracting State.

IX. (a) Yes.

(b) This should be so incorporated in the Convention that a State could adhere to this part and not to the rest of the Convention, or vice versa.

X. (a) No. However, where mortgages contain an assignment or pledge of charter hire or freights as part of the security for the indebtedness secured by the mortgage, a provision should be made for the recording of such charter parties.

(i) When a ship is sold by order of the court, a decree of the court will direct the payment of charter hire and protect the charterer.

(ii) In the case of voluntary sale of a ship, the charterer needs to know to whom payment should be made.

(b) This should be limited to cases in which the shipowner has asigned or pledged his rights under the charter party to a third party by way of security.

(c) This should be limited to long term charters and they should be recorded in the same place with the mortgage and notice of the assignment given to the charterer.

XI. Yes.

XII. (a) The Convention should have as wide a scope as possible.

(b) Yes.

XIII. (a) Maritime liens arise both out of contract and tort under American law. They can be enforced by an action in rem in a court of admiralty. Priorities are determined between liens of the same rank by the time the lien arose but in the inverse order — the last in time comes first. It does not depend upon possession of notice through filing. Liens may be lost by laches. In general, the liens recognized under the laws of the United States are :

1. Salvage.
2. Seamens' claims for wages.
3. Tort — (a) personal injury;
   (b) property damage.
4. General average.
5. Preferred ship mortgage.
6. Supplies and repairs.
7. Towage, wharfage, pilotage, stevedoring, cargo damage, breach of charter parties.

(b) (i) Yes.

(ii) Yes.

(iii) Yes.

(c) (i) As between preferred mortgages they rank in the order in which they have been recorded, the first recorded coming first.

(ii) The following liens take precedence over the preferred mortgage.

1. Salvage, including contract salvage.
2. Wages of the crew of the vessel.
3. Damages arising out of tort.

4. General Average.

5. Wages of stevedores.

Liens arising prior to the recording of the preferred mortgage take precedence over the mortgage.

There is a provision in our Act to the effect that the American court in forceclosing a mortgage on a foreign ship, that the mortgage shall be subordinate to maritime liens for repairs, supplies, towage, use of drydock or marine railway furnished in an American port.

(iii) Maritime liens take priority in accordance with the listing under XIII (a). Liens of the same class take priority in the reverse order, i.a., the last in point of time comes first.

(iv) Mortgages and maritime liens take procedance over all other rights on the ship.

(d) No.

(c) No.

(f) There are other liens such as the ship's lien on cargo or freight for general average contribution. There are also liens given by charter party on freights and sub-freights, and there is a question of the assignment of charter hire as security for a mortgage. All of these must be considered in determining what action to take on any lien on freights.

XIV. CONFLICTS OF LAWS :

The Courts of the United States will generally apply the law of the place where the tort ocurred to that tort. If the tort takes place on he high seas between an American vessel and a foreign vessel, they will porbably apply the American law. If it occurs between two foreign ships and the law of the flags of both ships is the same, that will be applied. If the law of the two flags is different, they will apply the American law.

The American courts will apply to liens based upon contracts the law of the place where the repairs are made or the supplies are furnished.

By preparing an entirely new Convention.

BELGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

I. Yes, most necessary.

II. a) So as to become acceptable to a greater number of interested States — and, if possible, by way of consequence, inevitable for the others.

— So as to provide for adequate publicity of all rights on ships.

b) Non-applicable.

III. a) See II. a) above.

b) As many as possible of these problems.

c) Not at present.

IV. a) (i) Yes.

(ii) No. The new Convention should provide for such legitimate means of pressure upon non-contracting States, which can otherwise (by being less demanding as regards registration, de-registration, publicity, etc.) become havens of refuge for shady transactions of every kind.

b) They should, as far as possible, be restricted. Considering the claims as they are listed in Article 2 of the 1926 Convention :

1) These are to a large extent justified and, in any case, inevitable, if ratification is to be obtained. However, only those expenses incurred to preserve the vessel (including remunerations listed under 3) hereunder) should rank first. Removal of wrecks could be added.

2) These should be limited to the current contract of engagement, with an overall limit of six months.

3) Should rank first, as stated hereabove.

4) If liens are justified in respect of such claims, they should be restricted to indemnities for collision and for bodily injury to passengers.

5) Should be deleted.

c) Agreed.

d) Mortgages should rank as from their date of registration in a Contracting State (see Article 6 of the Stockholm Draft Convention

of 1963). As regards other priorities, the 1926 system might be retained, but we should prefer to provide for registration of claims secured by liens wherever possible.

e) Not being familiar with the legal mechanism of possessory.

f) liens or rights of retention other than that recognised.

g) in Belgian law in favour of an unpaid vendor, we prefer to reserve our reply to these questions until explanations and justifications are given by those (if any) interested in the preservation of such rights.

h) No. Some regard has to be given to ordinary creditors.

i) (i) Yes.
(ii) No. (see our reply to IV. a) (ii) above.

j) No.

k) No.

l) Considering the various sums as they are listed in Article 4 of the 1926 Convention :

1) Compensation due for damage YES, for loss of freight NO.

2) General average contribution due in respect of damage YES, loss of freight NO.

3) NO.

V. One year from the date on which the claim accrues.

VI. One must be careful, when dealing with these problems, to avoid confusion between :

— an event which *interrupts* a period and causes a new period (of same or different duration) to commence,

— and an event which *suspends* a period and thus simply causes that period to stop running for a certain time.

We are of the opinion that the one-year period should in no case whatsoever (except requisition, as stated below) be *suspended.* As regards *interruption* (which a creditor must cause to occur within one year, in order to preserve his lien), it might be possible for an international Convention to define very broadly the type of judicial proceedings which count as interruption, but it seems difficult to invade further the procedural field of domestic law. But we should like the new Convention to include registration of the claim as constituting interruption.

As regards the events listed in para. 8, j) of the Preliminary Report :

(i) and (iii) : no de-registration of the ship should be allowed in a contracting State (whether for breaking up or registration elsewhere)

without a prior procedure of notifications and publicity making it possible for creditors to have their claim either settled or re-registered (see Article 9 of the Stockholm Draft Convention of 1963).

(ii) requisition might be considered as a cause of suspension.

(iv) the constitution of a limitation fund should be of no concern to any mortgagee, but should purge only those claims which accrue from the event on account of which the limitation fund has been constituted.

(v) forced sale in a non-contracting State should be entirely disregarded (see our reply to IV. a) (ii) above).

VII. Yes. We suggest following the lines of the Stockholm Draft Convention of 1963 (but the penultimate paragraph of Article 9 could be improved).

VIII. a) Yes, with a provision for a prior procedure of notifications and publicity.

b) No, as stated above.

IX. Yes; we should like to see a comprehensive system set up.

X. This problem is of course most important, but its legal basis and implications are so different that it might be best to treat it separately; but, if a system of protection were devised, it would probably have to take effect by a process of registration in the Register with which we are concerned here.

XI. Yes. (see our reply to VI. (iv) above).

XII. The rules of the new Convention should apply to all cases tried or settled in one of the Contracting States and to all cases tried or settled elsewhere, where the law of one of the Contracting States is the proper law according to the rules of conflict of the lex fori.

XIII. a) Our domestic law embodies, since 1928, the rules of the 1926 Convention.

b) No.

c) (i) Date of registration.

(ii) and (iii) As in the 1926 Convention.

(iv) Non-applicable.

d) The problem is obscure as far as we are concerned, because our law has not expressly provided from deletion from the register.

e) Apparently yes, since our law does not require such evidence to be furnished.

f) None that we have thought of so far.

XIV. The *rank* of the various claims in rem has to be determined as part of a forced sale procedure, thus according to the lex fori (the rules of which embody the 1926 Convention). The *substance* of the various claims must be determined according to normal Belgian Rules of Conflict.

XV. We are in favour of proposing an entirely new Convention, to replace the 1926 Convention and to embody the principles of the Stockholm Draft Convention of 1963.

***

This answers has been given by a subcommittee appointed by the Board of the Belgian Maritime Association, consisting of André G. Vaes, chairman, Léon Gyselinck, Max Hollenfeltz de Treux, René Bosmans and Etienne Gutt, members.

Antwerp. March 31st, 1964.

NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

GENERAL OBSERVATIONS

The Norwegian Association welcomes the initiative taken by the C.M.I. Bureau Permanent in proposing a study of the operation of the 1926 Lien Convention and should like to compliment Mr. J. T. Asser, President of the International Subcommittee, on the very full and instructive analysis of the problems as set out in the Preliminary Report.

Norway ratified the 1926 Convention in 1933 and a considerable number of decisions by Norwegian courts interpreting the various provisions have been handed down during the last 30 years. Based on this experience the Norwegian Association feels that the 1926 Convention is no longer satisfactory. It should be replaced by a new convention rather than being modified by amendments. In preparing for a new Convention the principal aim should be to formulate a set of rules acceptable to a larger number of nations than has been the fact with the 1926 Convention. To the extent compatible with that aim the Norwegian Association would like to advocate the adoption of the following basic considerations :

1. Maritime liens should be confined to attach to the ship itself including all physical accessories and should not be extended to include substitutes for the ship or any part thereof, such as claims for compensation in tort, insurance claims, salvage claims and claims for contribution in General Average. There should be no maritime liens on freight.

2. Maritime liens should not be granted for supply claims nor for claims based on contracts entered into by the Master. Thus the provisions of Article 2 N° 5 of the 1926 Convention should be deleted altogether. On the other hand maritime liens should be granted for tort claims in general in excess of what is accepted under Article 2 N° 4 of the 1926 Convention.

3. There should be a general presumption to the effect that the transfer of the claim giving rise to the lien should also entail the transfer of the lien itself.

4. The right of national laws to recognize liens with priority ahead of convention liens should be retained on clearly defined and restricted terms along the liens set out in the Protocol of Signature to the 1926 Convention.

5. A right of retention (possessory lien) for ship repairers should be recognized on certain conditions.

6. National liens ranking behind liens recognized by the Convention should be discouraged or preferably be prohibited.

7. The new Convention should not include provisions on registration of charterparties nor grant them any protected rights.

8. The lien convention should make lex fori the applicable conflict of law principle in maritime lien matters whereas the law of the flag should apply in all mortgage matters.

9. To the extent the principles and provisions of the 1926 Convention are retained modifications, clarifications and improved drafting are required.

Question I

Is it your opinion that new international legislation relating to maritime liens and mortgages would be necessary or desirable ?

Answer

Yes, we are of the opinion that new international legislation covering all aspects of maritime liens and mortgages is highly necessary and desirable. In order to facilitate the financing of shipping through the utilization of the ship as a credit object such legislation should cover mortgages as well as maritime liens and apply to vessels trading as well as to vessels under construction. We submit as the ideal solution that all of these aspects should be dealt with in one convention, but taking into account the vast dissimilarities in the domestic laws of the various nations and the differences in public shipping policies we consider it realistic to assume that such a wide convention will not for the time being be universally adopted. In consequence, we suggest that three separate conventions be worked out : one for registered rights in ships under construction, one for mortgages on vessels in commission and one for maritime liens. The three conventions should be made to suit each other in such a way that combined they will form a complete system of rules relating to secured rights in ships. However, they should also be drafted in such a way that a country may adopt the one without the others if that should be deemed desirable.

Although we appreciate the drawbacks of a system of three conventions as distinct from one all-inclusive convention we believe that

the three conventions separately and combined will enjoy a wider international acceptance than the single « package » convention. It is conceivable that whereas a number of nations might adopt a mortgage convention some of them may not be prepared to adopt a lien convention. And whereas some ship importing countries and other shipbuilding and ship exporting countries may be most interested in a « ship under construction convention », other countries may be totally indifferent to legislation in that field.

We feel that the draft Convention of Registration of Rights in respect of Ships under Construction adopted at Stockholm in 1963 should be made the one corner stone in the system of three conventions to be proposed. Hence, the efforts should now be concentrated on drafting a lien convention and a mortgage convention.

Question II. a)

In what respects does the 1926 Convention need to be improved ?

Answer

The 1926 Convention is ambiguous and poorly drafted throughout and should be completely redrafted even where the substance of the provisions is acceptable. The Convention should be simplified not only by eliminating some categories of claims now giving rise to maritime liens but also in respect to assets being subjects to liens. Whenever possible generalizations should be preferred to detailed enumeration, for instance should the indemnities giving rise to liens (cp. Art. 2 N° 4 of the 1926 Convention) be generalized rather than be specified, even though it might lead to an increase in the number of lien claims.

The Norwegian Association has comments and suggestions to make to practically all of the provisions of the 1926 Convention. Some suggestions have been made in the General Observations above — others will be made below.

Question III. a)

What would in your opinion be the requirements of a new convention ?

Answer

In answer to this question reference is made to our General Observations above.

Question III. b)

Are you in favour of the new Convention providing for rules of uniform law with respect to all the problems mentioned in this report or to as many as possible of these problems ?

Answer

Subject to the comments already made herein we are in favour of the new Convention(s) providing for rules of uniform law with respect to all the problems mentioned in the Report, except those pertaining to long term charterparties.

Question III. c)

Are there any other problems in this field which are not dealt with in this report which in your opinion are susceptible of international uniform legislation ? If so, please state such problems.

Answer

Some problems only briefly touched upon in the Report would require a closer analysis. We should like to have provisions on the permissibility or non-permissibility of domestic maritime liens outside of the Convention and on the applicable law in conflict situations. Consequently, we should like to bring up for discussion the provisions of the Protocol of Signature to the 1926 Convention.

Question IV

Supposing that a new draft convention containing uniform provisions were adopted, then :

a) Would you be in favour of an international recognition by all the Contracting States of maritime mortgages duly entered in the public register in which the ship is registered,

i) when the country of registration should be a Contracting State, and

ii) when this country should be a non-Contracting State ?

Answer

In order for a maritime mortgage entered in the public register of the vessel's home country to be internationally recognized certain minimum requirements should be met, inter alia that a copy of the mortgage has been filed with the Recorder and is available for scrutiny. The mortgage convention should restrict itself to the recognition of mortgages recorded in the Contracting States and should be silent on the question of recognition of other mortgages.

Question IV

b) Should in your opinion the categories of claims giving rise to maritime liens, as set out in Article 2 of the 1926 Convention

i) be restricted and, if so, how; or

ii) be maintained, or

iii) be extended, and if so, to which other claims ?

Answer

We feel that the lien for claims arising on contracts entered into or acts done by the Master (Art. 2 N° 5) should be deleted.

On the other hand we feel that liens for indemnities (Art. 2 N° 4) should be extended to comprise all indemnities resulting from death and bodily injury and from physical damage caused through the operation of the vessel. The existing list of indemnities seems arbitrary and the wording of the provision is not clear. The term « accident of navigation » is, strictly interpreted, too narrow excluding, for instance, such accidents as explosion and fire which may occur at sea as well as in berth. Furthermore, it seems strange to restrict the liens to indemnities for damage to harbour works and docks etc. and to exclude damage to other objects outside the vessel which may be hit or otherwise damaged. Lien claims for personal injury are now restricted to injuries to passengers and crews whereas injuries to stevedores, repair workers and other persons on board are excluded. All of these inconsistencies would be remedied through a generally worded provision as suggested. The criteria would be « physical damage » and « bodily injury » thus ensuring that loss resulting from default in the ordinary performance under a contract would be excluded. On the other hand damage to cargo or any other physical damage would be included even though a contract (bill of lading, charterparty) offers the legal basis for presenting a claim. In using the words « resulting from... injury and... damage » all loss of whatever nature recoverable would be included.

Although we have no basic disagreement with the provisions of Art. 2 N° 1 we feel that the wording is unsystematic and untenable. Legal costs and enforcement expenses should certainly be secured by maritime liens but as they are of a different nature than other public charges such as pilotage dues etc. we recommend that they be treated separately and on best priority ahead of any other claims — possibly with the exception of the lien for public removal of wrecks which might head the list on first priority (cp. the 1926 Protocol of Signature). It seems unwarranted to include — without time limitation — all preservation and watching costs which the creditors might wish to incur. Assume, for instance, that the ship has been laid up in port for a year or more before a default giving rise to the public sale has occurred. Only such costs should be secured by liens as have accrued after the forced sale of the ship has been requested through application to the court.

In respect of other public charges and dues to be secured by liens we suggest that they be described in general terms rather than be enumerated. The principal consideration should be that only charges representing a remuneration for services rendered to the ship should be secured by liens whereas no maritime lien should be granted for public charges of a purely fiscal nature.

Question IV

c) Do you not agree that at any rate the claims referred to in Article 2, sub-paragraph 5°) should not be secured by any lien ?

Answer

Yes.

Question IV

d) Which should be the rules of the new convention that govern priorities :

i) as between registered mortgages « inter se »;

ii) as between registered mortgages and liens, and

iii) as between liens « inter se » ?

Answer

Unless a mortgagee has expressly agreed to accept other mortgages ahead on better priorities registered mortgages should be ranked according to the date of their registration, i.e. a mortgage would rank behind those already recorded but ahead of subsequent mortgages recorded at a later time.

A provision corresponding to Article 6 paragraph 2 of the Stockholm draft on « Ships under Construction » should be adopted.

All maritime liens under the Convention should rank ahead of registered mortgages.

We are much in doubt about the ranking of liens « inter se » and should like to reserve our opinion to be expressed after we have completed a careful study of the various views advanced by the other associations. However, we are not in favour of retaining the « voyage » concept as a distinguishing factor at it has proved ambiguous and has given rise to much litigation. As a substitute might be used the concept of « distinct occasion ». We should like to consider with particular interest the Dutch system of ranking.

Question IV

e) Should international recognition be granted to rights on ships other than maritime liens proper, as for instance the English possessory lien or a right of retention not giving rise to a lien ?

Answer

The new Convention should expressly grant a right of retention (possessory lien) for shiprepairers and stipulate the terms therefore. Such a right should be recognized only for the period while the vessel is in the possession of the repairer. Furthermore, the right of retention should be granted only to secure the payment of work undertaken at

the time and not for payment of work previously undertaken. If adequate security is put up by the vessel owner the right of retention should cease to exist.

Question IV

f) If so, what should be the priority, if any, to be granted to such rights ?

Answer

The right of retention should rank ahead of mortgages but the Norwegian Association is undecided on whether it should rank behind or ahead of the maritime liens. We shall be guided by the prevalent opinion among the other Associations.

Question IV

g) Or should the new convention forbid the Contracting States to maintain or create such rights in their municipal law ?

Answer

No.

Question IV

h) Should or should not the Contracting States be allowed to grant in their domestic law liens in respect of claims other than those to be listed in the new convention, even if such liens should be postposed to all registered mortgages and to all the liens listed ?

Answer

The Contracting States should not be allowed to grant other maritime liens in their domestic law than those authorized in the new convention. If, nevertheless, it should be decided to allow the Contracting States to grant additional liens any such lien should rank behind all convention liens and mortgages and should preferably be restricted to vessels flying the flag of the granting country and to vessels from other countries granting similar liens. A further restriction might be to make such liens applicable only in respect of claims originating in the granting country. By such provisions non-convention liens would be accepted as a purely local matter.

Question IV

i) Do you agree that under no circumstances the Contracting State should discriminate against the rights resulting from mortgages having been duly registered :

i) in a Contracting State, or

ii) in a non-Contracting State ?

Answer

Please refer to our answer to question IV a.

Question IV

j) Are you of opinion that under the new Convention liens should be enforceable against the freight by the ship ?

Answer

No.

Question IV

k) If so, please set out the conditions under which, in your opinion, freights should be liable to a lien, inter alia, the freight earned by *whom* and during *what voyage.*

Answer

No comment.

Question IV

l) Should maritime liens be enforceable against *other* assets of the shipowners, such as one or more of the sums due to the owner and referred to in Article 4 of the 1926 Convention ?

Answer

No. Please note sub-paragraph N° 1 of the General Observations above.

Question V. a)

What period or periods should be fixed in the new convention with respect to the extinction of liens ?

b) Should these periods run from the date on which the claims secured by the lien accrues or from the date on which the creditor seeks to enforce the lien ?

Answer

We are in favour of a one-year time bar period running from the date on which the lien claim arose. Another one-year period should be allowed to enforce the maritime lien in any Contracting State, following a res judicata decision.

Question VI. a)

Do you agree that the new Convention should list the causes of interruption of the period or periods of extinction and that under national law interruption by other causes should not be allowed ?

Answer

Yes.

Question VI. b)

If so, what should be the causes to be listed ? (v. paragraph 8, sub-par j) of this report).

Answer

The time bar period should only be interrupted by commencing suit before a competent court or arbitration tribunal in any of the Contracting States or by filing claim in bankruptcy or in simular insolvency proceedings according to national law.

In addition to time bar the following causes of extinction of maritime liens should be listed :

a) a forced sale of the ship by court order;

b) the constitution of a limitation fund in instances where the claim giving rise to the lien shares in the fund « pari passu » with all other claims.

Question VI. c)

Or are you of opinion that under the new Convention no interruption of these periods should be allowed ?

Answer

No.

Question VII. a)

Should the new convention deal with problems connected with a change of nationality (flag) of the ship concerned which problems discussed in paragraph 11 of this report ?

Answer

Yes.

Question VII. b)

In the affirmative, which is the solution you propose with regard to these problems ?

Answer

Change of flag should have no bearing on lien matters but should be of consequence in mortgage matters. A generally worded provision should be worked out along the lines of Art. 9 of the 1963 Stockholm Draft Convention on Ships under Construction. Additional provisions

should be worked out to cover change of flag in connection with a forced sale of a vessel. A forced sale in a foreign country (Contracting or non-Contracting State) should be recognized by the home country if the vessel was in the foreign jurisdiction at the time of the sale and the sale was made in accordance with lex fori. In such case the striking of the vessel from the old register and the re-registration of title in the new home port should be permitted.

Question VIII. a)

Do you agree that the new convention should provide that, in the event of a ship flying the flag of a Contracting State being sold by the order of a Court of one of the Contracting States, all registered mortgages and liens on such ship shall be extinct as a result of such sale and the distribution of the proceeds of the sale ?

Answer

Yes.

Question VIII. b)

Do you consider it necessary or desirable for the new convention to contain similar provisions with respect to the sale of a ship by the order of a Court of a non-Contracting State and, if so, subject to what conditions ?

Answer

Yes, subject to the conditions suggested in answer VII b).

Question IX. a)

Should the new Convention also cover mortgages on ships under construction and any liens accruing against such ship during the period of construction ?

Answer

No — see our answer to question I above. Alternatively, the Stockholm Draft Convention should be incorporated.

Question IX. b)

In the affirmative, should this be done by incorporating the essence of the draft Convention on the Registration of rights in respect of ships under construction in the new convention ?

Answer

See our answer to question IX a).

Question X. a)

Are you in favour of the new convention dealing with long-term charters, such as bare-boat charters, time charters and charters for consecutive voyages, for the purpose of protecting the position of the charterer in the event :

i) of a sale of the chartered ship by the order of a Court of either a Contracting or of a non-Contracting State;

ii) or of a voluntary sale of the ship ?

b) In the affirmative, should such provisions relate to long term charters without further qualifications or should the application of the provisions be restricted to the case in which the shipowner had assigned his rights under the charter to a third party by way of security ?

c) In either case, what would be your suggestions for dealing with this particular matter ?

Answer

No. Although desirable to protect the position of the Charterer in case of a forced or voluntary sale of a vessel we have concluded that the practical problems in that connection are insurmontable.

Question XI

Do you agree that otherwise than in the 1926 Convention, the new convention should contain a provision of the kind mentioned in paragraph 15 in fine of this report ?

Answer

Yes.

Question XII. a)

What should be in your opinion the scope of application of the new Convention ?

b) Should it be as wide as possible, so as to apply also, inter alia, to ships flying the flag of a non-Contracting State ?

Answer

The scope of application of the new lien Convention should be the widest possible and should apply in all instances — also to ships flying the flag of a non-Contracting State.

Question XIII

Please give a sumary description of your domestic law relating to maritime liens and mortgages, dealing more specially with the following questions :

a) what are the maritime liens recognized in your domestic law;

Answer

Only one maritime lien on the vessel and on freight is recognized in addition to those of the 1926 Convention, viz. a lien for claims arising out of incorrect or incomplete information stated in a Bill of Lading. However, certain maritime liens are also granted on cargo.

Question XIII

b) does your domestic law recognize other rights on or with respect to ships, such as :

i) possessory liens;

ii) statutory liens;

iii) a right of retention not giving rise to a maritime lien ?

Answer

Norwegian law recognizes statutory liens for certain social security charges and for wreck removal expenses as well as a right of retention granted to repairers.

Question XIII

c) What are under your domestic law the respective priorities :

i) as between registered mortgages « inter se »;

ii) as between registered mortgages and maritime liens;

iii) as between liens « inter se » and

iv) as between registered mortgages and maritime liens, on the one hand, and the « other rights on a ship » referred to in sub-paragraph b) on the other hand ?

Answer

Registered mortgages take priority, one before another, in the same order as they have been submitted for registration unless otherwise agreed between the mortgagor and the mortgagees concerned.

Maritime liens rank ahead of registered mortgages with the exception of the one particular lien mentioned under a) above which ranks behind registered mortgages.

The priorities of maritime liens « inter se » are determined in accordance with the 1926 Convention.

Statutory liens rank ahead of maritime liens but Norwegian law is unsettled on the question of priorities between maritime liens and the right of retention. The prevailing opinion is that the right of retention ranks ahead of the maritime and statutory liens. In any event it ranks ahead of the registered mortgages.

Question XIII

d) Under your domestic law is it possible to have a ship deleted from the national register on being sold abroad, without the mortgagees having been notified and their consent having been obtained ?

Answer

A ship cannot be deleted from Norwegian registry without the mortgagees having been notified and their consent having been obtained.

Question XIII

e) Under your domestic law can a ship be entered in your national register without production of evidence that her previous registration in another country was deleted ?

Answer

A ship cannot be registered in Norway unless evidence is produced to the effect that her previous registration in another country has been cancelled.

Question XIII

f) Are there any other provisions of your domestic law that would be pertinent to the subject under study ?

Answer

No.

Question XIV

Which are the rules of conflict of laws applied by your Courts in cases to which the 1926 Convention does not apply ?

Answer

In a leading decision handed down in 1961 the Norwegian Supreme Court held that maritime liens should be considered under the law applicable to the claim giving rise to the lien and thus applied American law (lex loci contractus) granting a maritime lien to an American shipyard which upon the order of the shipowner had undertaken repairs onboard a Norwegian vessel (ND 1961 p. 300). The priority of the « American » lien in competition with « Norwegian » liens was not at issue and consequently was not ruled upon.

Question XV

Assuming your answer to question I to be in the affirmative, would you favour :

a) by amending the 1926 Convention, or

b) by drafting a protocol to the 1926 Convention, or

c) by preparing an entirely new convention which would replace the 1926 Convention ?

Answer

As outlined in our General Observations we are in favour of preparing new conventions to replace the 1926 Convention.

Oslo, March 1964.

Alex. Rein, President. *Frode Ringdal, Hon. Secretary.*

THE NETHERLANDS' MARITIME LAW ASSOCIATION

ANSWERS

The following answers have been given by a Subcommittee appointed by the Board of the Netherlands' Maritime Law Association, consisting of W.E. Boeles, chairman, J. van der Berg, B. Dupuis and J.A.L.M. Loeff, members and L. Hardenberg, secretary. The Subcommittee have based themselves on the English text of the questionnaire.

I. Yes.

II. a) The Netherlands have not adhered to the 1926 Convention.

b) Yes in many respects as set out below.

III. a) See under b) and c).

b) Yes, as many as possible.

c) It has happened that a country which had the privileges of the Brussels Convention incorporated in its domestic law nevertheless by applying principles of international law admitted a privilege for a foreign claim, which was not privileged according to their domestic law. It is felt that the Convention should also deal with such problems and it would therefore seem advisable that the Contracting States accept uniform rules of international private law compelling them to apply the Convention under alle circumstances, no matter whether the claims are put forward by nationals of a Contracting State or of a non Contracting State.

IV. a) Yes.

i) Yes.

ii) Yes (also when the country is a non-Contracting State).

b) i) Be restricted by allowing only liens for the following claims.

aa) Those mentioned under 1e in art. 2 of the Convention;

bb) by restricting those mentioned under 2 exclusively to claims arising out of the engagement of Master and Crew relating to the period during which they have served on board of the ship;

cc) by restricting the claims mentioned under 4 to indemnities for collision and deleting completely the lien mentioned under 5.

It is pointed out that the claims for damage to cargo and baggage and for bodily injury to members of the crew are always insured by the owner, so that they do not need a privilege, whilst passengers may be required to insure themselves as in the majority of cases is done.

c) Yes (see above under b) i) cc).

d) The present system should be maintained.

e) and f) Certain members of the Subcommittee are in favour of the recognition of a right of retention for the ship's repairer. Others being against the recognition of such right would accept to replace it by a privilege (lien) ranking immediately after the other liens and after a mortgage if such mortgage is of prior date and otherwise before such mortgage. The former however, if no right of retention is recognized for the ships repairer, would grant him a lien ranking above mortgage, notwithstanding the mortgage is of prior date.

g) Yes.

h) No objection provided these liens will be ranking after mortgages and all the liens listed and will not follow the vessel into whatever hands it may pass.

i) Yes in both cases.

j) No.

k) —

l) No.

V. a) The liens, which on the submission of the Subcommittee should be recognized in the Convention, should expire in one year.

b) This year should run from the date on which the claim accrues.

VI. a) Yes.

b) The Questionnaire erroneously refers to para 8 j) of the preliminary report, whereas it was clearly the intention to refer to para 8 k).

It was suggested by the Committee to list as causes of interruption :

1. Arrest of the vessel, respectively the taking of the required legal steps to secure a share in the proceeds of the vessel;

2. Requisition of the vessel;

3. Impossibility to arrest the vessel in the domestic territorial waters of the claimant, provided that the lien in any case is to expire in three years.

c) No.

VII. a) Yes.

b) The new Convention should expressly state that change of flag makes no difference whatsoever.

VIII. a) Yes, as a result of such sale, not as the result of the distribution of the proceeds.

b) Yes, but subject to the conditions as referred to in article 318 t of the Netherlands' Commercial Code :

« In the event of a forced sale by order of a Court abroad of a ship entered in the Ships' Register the vessel is not released of the mortgages encumbering it according to the preceding articles, unless the mortgagees have been summoned in person to exercice their rights on the proceeds and they have been actually given the opportunity to do so. »

IX. a) Yes.

b) Yes.

X. a) i) Yes.

ii) Yes.

b) To long-term-charters without further qualifications and not restricted to the case in which the shipowner has assigned his rights.

c) Survival of the charter.

XI. Yes.

XII. The new convention should be as wide as possible.

XIII. a) According to art. 318 c of the Dutch Commercial Code Dutch law recognizes as maritime liens, which follow the ship in whatever hands it may pass :

1) the costs of execution (forced sale);

2) claims of the Master and the Crew arising under their service agreements and relating to the period during which they have served aboard the ship;

3) salvage claims, pilotage dues, canal and harbour dues and other shipping dues;

4) collision claims.

b) i) No.

ii) No.

iii) Although some doubt exists most probably Dutch Law recognizes the right of Shipyards to retain possession of the vessel for unpaid repair-accounts.

c) i) Mortgages rank inter se according to the date of their being registered in the Ships Register, Mortgages of prior registration ranking before those of later registration.

ii) Maritime liens as mentioned above rank before mortgages. There are some other privileged claims viz. those mentioned in art. 318 q of

the Dutch Commercial Code which rank after mortgages and do not travel with the vessel in whosesoever possession it comes. They share all the same rank.

iii) Maritime liens rank inter se according to the number they are enumerated above. Salvage-claims of more recent date rank before older salvage-claims.

iv) ?

d) No (art. 20 Maatregel Schepen).

e) No (art. 10 Maatregel Schepen).

f) Yes, various articles of the Commercial Code among which art. 318 o, r, s, t, v and 322.

XIV. With the exception of art. 318 v of the Commercial Code as cited above under XIII f, the law of the Netherlands does not answer this question. The Courts seem to give a certain preference to the law of the country where the ship is sold and the proceeds are devided.

XV. The Subcommittee would be in favour of amending the 1926-Convention.

Amsterdam, 2 april 1964.

ASSOCIATION YOUGOSLAVE DE DROIT MARITIME

REPONSE

OBSERVATION PRELIMINAIRE

La Commission nationale de l'Association Yougoslave de Droit Maritime tient avant tout à exprimer sa vive reconnaissance à M. Asser, Président de la Commission internationale, pour l'étude approfondie sur la matière concernant la révision de la Convention de 1926 qui nous a beaucoup facilité notre tâche en nous présentant les questions qui permettent d'aborder le problème qui nous est soumis.

1. En ce qui concerne les privilèges nous ne croyons pas qu'une révision de la Convention serait nécessaire, mais nous considérons qu'une telle révision serait souhaitable si elle permettrait d'élargir le nombre des Etats contractants.

2. La Yougoslavie n'a pas ratifié la Convention de 1926 mais le Décret-loi du 30 mai 1939 relatif aux droits réels sur navires et aux privilèges maritimes a introduit dans le droit interne yougoslave toutes les dispositions de la Convention, sans aucune modification. Si on procède à une revision de la Convention, il serait utile de prendre en considération le problème du transfert des hypothèques et des mortgages d'un registre national à un autre registre national et de leurs effets juridiques dans l'ordre juridique de l'Etat de la nouvelle nationalité du navire.

3. La Convention de 1926 n'ayant pas réglé les questions relatives au rang des privilèges et de leur survivance dans le cas de changement de nationalité du navire ainsi que dans le cas qu'on raye le navire du registre national, il faudrait y pourvoir par des dispositions adéquates. Une définition de la notion de « voyage » serait aussi très utile.

Dans le Rapport préliminaire une question qui nous semble de toute première importance est touché. Il s'agit de la survivance de l'hypothèque ou du mortgage après changement de nationalité du navire et plus particulièrement des hypothèques sur navires en construction après la livraison du navire à l'acheteur étranger. Les différences

entre le mortgage anglo-américain et l'hypothèque des pays dont le droit est d'origine romaine sont bien connues. On ne peut inscrire dans les registres nationaux que des droits réels reconnus par l'ordre juridique du for. Un mortgage ne peut donc être inscrit dans le registre d'un pays ne connaissant que l'hypothèque sur navire. Des difficultés analogues subsistent probablement dans les pays ne connaissant que le mortgage. Si l'on veut rendre possible le transfert de l'inscription d'une hypothèque sur les navires en construction dans le registre national du navire et lui conserver ses effets juridiques il faut resoudre le problème des rapports entre hypothèque et mortgage sur navires. Un échange de vues sur les possibilités et la méthode à suivre pour aboutir à un résultat pratique serait peut-être utile.

Le seul critère qui devrait présider aux travaux relatifs à une révision éventuelle de la Convention de 1926 devait être celui d'adopter les modifications qui permettraient d'élargir son champ d'application. C'est pourquoi nous croyons que les suggestions des Associations nationales des pays n'ayant ni ratifié ni adopté dans leur droit interne la Convention devraient être décisives en ce qui concerne l'étude des modifications à apporter au texte de la Convention.

4. a) Nous considérons que la solution donnée au problème de la reconnaissance internationale des hypothèques maritimes par les art. 1 et 14 de la Convention de 1926 est satisfaisante. Il ne nous semble pas possible d'obliger les Etats contractants d'appliquer la Convention aux navires immatriculés dans un Etat non-contractant sans réciprocité. Il serait admissible, peut-être, de les obliger à reconnaître les hypothèques dûment mentionnés dans le registre d'un Etat non-contractant à condition de réciprocité.

b) A notre avis les privilèges de la Convention de 1926 pourraient être maintenus.

c) Il semble que dans la pratique courante des affaires le privilège du § 5 de l'art. 5 de la Convention de 1926 remplit encore un rôle important. Il résulte des sentences des tribunaux que ce privilège est préjudiciable aux créanciers hypothécaires mais il reste à établir si son abolition ne porterait pas préjudice aux intérêts de la navigation maritime.

d) A notre avis la règle du § 2 de l'art. 6 du Projet de Convention relative à l'inscription des droits sur navire en construction devrait être appliquée au rang des hypothèques enregistrées, inter se. Les Règles de l'art. 3 de la Convention de 1926 devrait continuer à régir le rang entre les hypothèques et les privilèges et l'art. 5 de la Convention celui des privilèges inter se.

e) Il nous semble qu'on ne devrait pas accorder une reconnaissance internationale aux droits qui ne sont pas de privilèges maritimes

proprement dits et en ce qui concerne le droit de retention ce problème, à notre avis, exige des études comparatives approfondies des solutions législatives dans les différents pays.

f) — — — — —

g) La loi interne devrait en tout cas être conforme à la règlementation internationale.

h) Nous n'avons pas d'objection à la règle du § 2 de l'art. 3 de la Convention de 1926 selon laquelle les lois nationales peuvent accorder un privilège à d'autres créances sans modifier le rang des privilèges unifiés et sans leur donner de priorité sur l'hypothèque.

i) Nous sommes d'accord sur le principe, toutefois en tenant compte de ce qui vient d'être dit en réponse à la question N° 4, a.

j) Nous sommes d'avis qu'on pourrait maintenir le droit du créancier privilégié à faire valoir son privilège sur le fret du navire.

k) L'art 2 de la Convention de 1926 se limite à appliquer le privilège au fret « du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée » en omettant de définir la notion de voyage et ne désignant pas les personnes par lesquelles le fret doit être gagné. On pourrait peut-être utiliser les solutions jurisprudentielles du problème ainsi posé pour arriver à une solution en ce qui concerne la notion de voyage. Le fret gagné par l'armateur pour le transport effectué devrait garantir le privilège aux conditions prévues à l'art. 10 de la Convention de 1926.

l) A notre avis les privilèges devraient produire leurs effets sur les sommes mentionnées à l'art. 4 de la Convention de 1926. Ces sommes sont les seuls actifs du propriétaire qui restent aux créanciers privilégiés qui ne sont pas des créanciers personnels du propriétaire du navire en cas de perte du navire.

5. a) Les délais établis pour l'extinction des privilèges dans la Convention de 1926 nous semblent satisfaisant.

b) Ces délais devraient commencer à prendre cours à partir des dates établies dans l'art. 9, § 2 de la Convention de 1926.

6. Il est dans l'intérêt général que la durée des privilèges soit limitée dans le temps aussi clairement que possible. C'est pourquoi nous croyons qu'on ne devrait pas admettre la possibilité de l'introduction de causes d'interruption du délai par les lois nationales / et dans ce sens, on pourrait, le cas échéant, reviser la disposition du § 5 de l'art. 9 de la Convention de 1926 / et par conséquence nous ne voyons pas de nécessité de fixer de telles causes d'interruption dans le texte de la Convention. Bien entendu, s'il faut maintenir certaines causes d'interruption de ce délai, il faut les fixer dans la Convention elle-même.

7. a) Oui.

b) A notre avis le changement de nationalité ne devrait pas affecter ni les privilèges ni les hypothèques.

8. a) Oui.

b) Oui, nous l'estimons désirable, mais la reconnaissance internationale d'une telle vente judiciaire devrait être subordonné au respect des droits réels, les privilèges inclus, de la loi du pavillon.

9. a) Oui.

b) Oui.

10. Nous ne pensons pas que la Convention devrait s'occuper des affrètements à long terme. Ce problème relève plutôt de la matière étudiée par la Commission internationale sur la publicité navale. En tout cas on ne voit pas de rapport direct entre les privilèges et hypothèques et l'affrètement du navire à long terme.

11. Oui.

12. a) Le champ d'application de la Convention de 1926 est à notre avis satisfaisant.

b) A notre avis on pourrait peut-être élargir le champ d'application de la Convention en modifiant le texte du § 2 de l'art. 14 en obligeant les Etats contractant d'appliquer la Convention même s'il s'agit d'un navire ressortissant d'un Etat non-contractant et s'il s'agit de l'appliquer en faveur des ressortissants d'un Etat non-contractant, à condition de réciprocité matérielle.

13. a - c) La loi yougoslave se base entièrement sur la Convention de 1926. Les droits enregistrés, en général, et les hypothèques plus spécialement, prennent rang d'après le moment de la présentation de la demande d'inscription au bureau d'immatriculation de navires et les tribunaux font inscrire les hypothèques dans cet ordre.

d) Le navire grevé d'hypothèques ou de privilèges ne peut pas être vendu à l'étranger ni autrement rayé du registre de navires si les créanciers hypothécaires n'y consentent pas ou si les créanciers privilégiés s'y opposent.

e) Non.

f) Dans notre loi nationale les dispositions de droit matériel sont contenues dans le Décret-loi mentionné du 30 mai 1939 et les dispositions d'ordre formel sont celles de deux décrets du 21 mars 1940 relatifs à l'organisation du registre de navires et à la procédure relative à l'inscription de droits réels sur navires.

14. Il n'y a pas de règles de conflit de lois codifiées dans cette matière. Dans les cas où la Convention de 1926 ne s'applique pas, il y a une tendance dans notre jurisprudence d'appliquer, en principe, la loi du pavillon.

15. Nous croyons qu'en ce qui concerne l'instrument modifiant la Convention de 1926 on pourrait suivre l'exemple de la Conférence de Stockholm en ce qui concerne la révision de la Convention en matière de connaissement de 1924.

A notre avis il faut tenir compte du fait qu'en dehors des Etats ayant ratifiée la Convention de 1926 il y a un nombre des Etats qui ont adoptés les dispositions de la Convention dans leur droit interne, sans ratification, et qu'il y a une utilité certaine du point de vue de l'unification du droit à se limiter aux modifications éventuellement imposés par l'évolution de la pratique maritime dans les derniers 40 ans.

Zagreb, 15 mars 1964

V. Brajkovic
Président de l'Association
Yougoslave de Droit Maritime

E. Pallua
P. Percic
Rapporteurs

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

REPONSE

L'Association Française de Droit Maritime a pris connaissance avec la plus grande attention du rapport présenté par M. Asser et du questionnaire qui l'accompagne.

Après une étude approfondie de ces deux documents, l'Association Française ne croit pas nécessaire d'entrer dans le détail des questions posées à raison des considérations générales qui sont exposées ci-dessous :

1. L'Association Française rappelle en premier lieu que la Convention de 1926 est le résultat d'un long effort de conciliation entre trois tendances et conceptions différentes qui furent celles des pays latins, dont la France, de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis d'Amérique, de l'Allemagne.

Les uns et les autres de ces pays recherchant — malgré leurs divergences — une plus grande sûreté du crédit hypothécaire, tout en sauvegardant les droits d'un certain nombre de créanciers qui devaient rester privilégiés du fait que leurs créances se rattachent étroitement à l'exploitation du navire.

Dans ce but, la France a renoncé à beaucoup de privilèges qui étaient chez elle traditionnels et qui, non moins traditionnellement primaient les hypothèques.

Soucieuse de participer à l'unification du Droit Maritime et malgré que le texte proposé heurtât sur de nombreux points ses propres conceptions, elle a signé la Convention de 1926 en même temps que les représentants des autres Puissances qui avaient participé à la discussion. Elle fut l'une des premières à la ratifier avec la pensée qu'elle serait suivie par ses partenaires. L'Association Française constate avec un grand regret qu'il n'en a rien été de la part des pays vis-à-vis desquels elle avait fait les concessions nécessaires, et que dans ces conditions l'unification du droit devient absolument irréalisable.

L'Association Française souligne, dans cet ordre d'idée, que la France a toujours ratifié les Conventions internationales à la discussion desquelles elle a participé et au bas desquelles ses représentants avaient

apposé leurs signatures. Il lui paraît déplorable, parce que contraire au but recherché, qu'ici encore cet exemple n'ait été que trop rarement suivi.

2. En second lieu, l'Association Française fait remarquer que faisant un pas de plus vers l'unification, la France, après de longues études, a complètement modifié sa législation interne sur les privilèges et hypothèques maritimes pour l'aligner sur la Convention Internationale puisque une loi du 19 février 1949 a modifié son Code de Commerce afin d'y incorporer toutes les dispositions de la Convention Internationale. Elle ne pouvait faire davantage.

L'Association Française affirme à cet égard que le système établi par la Convention a fonctionné jusqu'ici sans rencontrer de difficultés tant au point de vue économique que juridique; que les organismes prêteurs, dont certains sont spécialisés dans le crédit maritime, n'ont jamais eu à souffrir de l'existence des privilèges qui d'après la Convention (et la loi interne) priment les hypothèques; que pas davantage des difficultés n'ont surgi dans la détermination du rang soit des privilèges entre eux, soit des privilèges et des hypothèques, soit des hypothèques entre elles, tant est clair et hors de discussion le classement opéré par la Convention Internationale ainsi que par la loi interne.

3. En troisième lieu, l'Association Française estime qu'il ne lui paraît pas exact d'affirmer (rapport M. Asser N° 9) qu'il existe un « mécontentement presque général au sujet de la Convention de 1926, mécontentement ressenti également par les pays qui l'ont ratifiée ». Elle n'en veut pour preuve, en outre la propre expérience de la France, que le fait que les législations nouvelles de nombreux Etats, qui n'ont pas tous ratifié la Convention, se sont appropriés ses dispositions pour en faire leur loi nationale (Lybie, Grèce, Turquie, Sénégal), sans parler des projets législatifs qui bientôt seront loi, par exemple celui de la République Argentine.

Il paraît évident que si des dispositions de la Convention étaient en soi aussi défectueuses qu'il est soutenu ou ne correspondaient plus aux exigences économiques actuelles, des législations aussi récentes ne les auraient pas retenues.

Il paraît aussi évident que ces Etats ne seront guère disposés à refondre la législation qu'ils viennent juste d'élaborer.

4. En quatrième lieu, il importe au premier chef d'éviter la coexistence de deux Conventions ayant le même objet et de ne pas recommencer l'expérience fâcheuse d'une Convention de 1957 sur la limitation de Responsabilités susceptible d'exister en même temps que celle de 1924 ayant le même objet. Car c'est alors l'unité du droit international qui se trouve détruite en son propre sein.

Il faut donc, avant toutes choses, avoir la certitude qu'une nouvelle convention aura une audience suffisamment large pour faire disparaître à coup sûr la Convention préexistante. Or ce n'est pas en multipliant les questions et les problèmes que cette audience a des chances d'être atteinte.

5. En conclusion, l'Association Française repousse comme lui paraissant non fondés la plupart des critiques formulées à l'égard de la Convention de 1926.

Dans son désir d'unification du droit, elle ne s'oppose pas cependant à reprendre l'étude, sur le plan international du régime des privilèges et des hypothèques maritimes et autres droits réels susceptibles de grever le navire, ainsi que celle de leur publicité, ne serait-ce que pour porter remède au défaut d'harmonie évident, qu'elle a déjà souligné par ailleurs, de la Convention de 1926 et de celle de 1957.

Mais au préalable, étant donné ce qui vient d'être exposé, l'Association Française estime qu'il est pour elle préférable de connaître mieux, par les réponses que recevra la Commission Internationale, la législation en la matière des principaux Pays maritimes, et les desiderata *précis* et *limités* de ceux-ci.

L'Association redit en terminant sa conviction qu'en cette matière l'effort d'unification doit se limiter présentement à quelques grands problèmes comme serait celui de la reconnaissance internationale des droits régulièrement acquis sur le navire et de son organisation.

Le président : *Marcel Pitois*. Le rapporteur : *Pierre Lureau*.

COMMISSION INTERNATIONALE

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

DEUXIEME RAPPORT

Introduction

Les 11 et 12 avril 1964 un groupe de travail composé de MM. Francesco Berlingieri, W. Birch Reynardson, Arthur Boal, Carlo van den Bosch, Michel Dubosc, Colin Harris, Kaj Pineus, Frode Ringdal, André Vaes et le soussigné se sont rencontrés à Oxford. Mr. L. C. H. Everard faisant fonction de Secrétaire et Madame Suzanne Morris, représentant M. Albert Lilar, Président du C.M.I., assistaient également à cette réunion.

Les rapports contenant les réponses au Questionnaire avaient été envoyés par les Associations Nationales suivantes, par ordre chronologique, les Associations Suédoise, Finlandaise, Italienne, Américaine, Belge, Norvégienne, Hollandaise et Française, avant la réunion de la Commission Internationale (1).

Le contenu de ces rapports fut examiné et discuté par le groupe de travail, qui aboutit à certaines conclusions provisoires, auxquelles nous nous référerons plus loin.

Sur base de ces discussions et de ces conclusions un groupe restreint composé de MM. Francesco Berlingieri, W. Birch Reynardson, André Vaes et du soussigné se réunit le 13 avril 1964 et prépara un projet provisoire de nouvelle Convention sur les Hypothèques et Privilèges Maritimes, projet qui sera examiné au cours de la réunion de la Commission Internationale qui se tiendra à Amsterdam les 19 et 20 juin 1964. Le texte de ce projet provisoire a été imprimé à la fin de ce rapport.

Discussion du projet de Convention provisoire

I. Ainsi qu'il apparaît de l'étude des rapports reçus, la majorité est favorable à l'adoption d'une nouvelle Convention qui remplacerait la Convention de 1926. En fait, seule l'Association Néerlandaise a proposé de reviser la Convention de 1926 plutôt que de préparer une Convention entièrement nouvelle (2).

(*) HYPO-12, le texte original anglais, a été publié dans l'édition anglaise.
(1) Un autre rapport préparé par l'Association Yougoslave a été reçu par le soussigné après la fin de la réunion.
(2) L'Association Yougoslave adopte le même point de vue.

L'Association Française a exprimé un point de vue qui diffère sensiblement de ceux exprimés dans les autres rapports. D'après le rapport français les critiques dirigées contre la Convention de 1926 ne semblent pas justifiées et par conséquent il ne semble pas qu'il y ait un besoin urgent de reviser la Convention 1926 a fortiori d'adopter une Convention nouvelle. Toutefois, l'Association Française ne s'oppose pas à l'étude, sur le plan international, des problèmes liés aux Privilèges et Hypothèques Maritimes et autres droits similaires sur les navires.

Dans ces circonstances le groupe a décidé d'agir suivant l'opinion de la majorité.

II. Les réponses au Questionnaire font apparaître dans certains cas une grande divergence d'opinions concernant des problèmes de droit interne. En conséquence le groupe s'est rendu compte que l'élaboration de règles uniformes de droit interne acceptables par le plus grand nombre possible de pays, représenterait une tâche difficile. Cependant le groupe a jugé que c'était la seule manière d'atteindre une réelle uniformité sur le plan international, ce qui ne serait pas le cas si la solution cherchée était l'établissement ou l'établissement presqu'exclusif de règles de conflits de lois. Aussi, à l'exception de quelques points au sujet desquels le projet de Convention ci-joint se réfère au droit national, toutes les autres dispositions constituent des règles de droit interne uniformes.

III. Au point de vue du *champs d'application* de la nouvelle Convention les conclusions suivantes ont été arrêtés :

i) Le champ d'application doit être aussi étendu qu'il est pratiquement possible. Il est donc proposé que dans chaque Etat Contractant les dispositions de la Convention soient appliquées à tous les navires sans discrimination, qu'ils aient été enregistrés dans un Etat Contractant ou dans un Etat non Contractant (art. 13).

ii) En accord avec la majorité des réponses reçues, le groupe est arrivé à la conclusion provisoire que les dispositions de la Convention doivent s'appliquer aux hypothèques et aux privilèges sur les navires en construction. Il était à craindre qu'un système dans lequel les hypothèques et privilèges sur les navires en exploitation d'une part, et sur les navires en construction d'autre part, auraient été traités dans des Conventions séparées, comme le suggèrent les réponses des Associations Norvégienne et Suédoise, aurait pu mettre en danger la garantie des créanciers privilégiés et plus spécialement celle des créanciers hypothécaires de ce dernier type de navire, au cas où certains pays adhéreraient à une des Conventions mais non à l'autre.

En conséquence l'Article 12 du projet prévoit que les dispositions de la Convention s'appliqueront également aux navires qui seront ou sont construits dans un Etat Contractant. L'Article 12 du nouveau

projet est par conséquent plus étendu que le projet de Convention de Stockholm, du fait que les dispositions du nouveau projet concernant les Privilèges s'appliquent également aux navires en construction tandis que la seule référence aux privilèges dans le projet de Stockholm qui peut se trouver à l'Article 7 du projet, prévoit que : « L'ordre de préférence entre les droits inscrits conformément à la présente Convention et les privilèges maritimes ou droits réels similaires sera le même que pour les navires immatriculés après achèvement ». Cette disposition ne semble pas apporter de solution à plusieurs problèmes, spécialement à ceux qui naissent dans le cas d'un navire enregistré après son achèvement, dans un autre Etat.

D'autre part, le groupe a décidé de ne pas reprendre dans le nouveau projet les autres dispositions du projet de Convention de Stockholm, telles que celle qui régit les droits autres que les hypothèques sur les navires, ni celle qui impose aux Etats Contractants l'obligation d'offrir la possibilité d'enregistrer les navires en construction et d'inscrire des hypothèques et autres droits. Le groupe estime que si ces dispositions étaient reprises, le nouveau projet en serait alourdi sans nécessité; de plus la question de savoir si la possibilité d'enregistrement doit être rendue obligatoire semble être essentiellement de la compétence de chaque pays en particulier.

Toutefois, afin d'éviter les complications internationales qui pourraient résulter d'une situation dans laquelle un navire en construction serait enregistré dans plusieurs pays, par ex. dans le pays où il est construit et dans le pays du propriétaire pour compte duquel il est construit, la deuxième partie de l'Article 12 du nouveau projet prévoit qu'aucune hypothèque sur un navire en construction ne sera inscrite ailleurs que dans le Pays Contractant où le navire est ou sera construit, c.à.d. une disposition semblable à celle de l'Article 3 du projet de Convention de Stockholm. La contre partie de cette règle, à savoir une disposition interdisant à chaque Etat Contractant d'enregistrer un navire déjà enregistré dans un autre pays sans avoir la preuve de sa radiation dans ce dernier pays, se retrouve dans le 2^{me} paragraphe de l'Article 6 du nouveau projet.

iii) Pour les mêmes raisons que celles mentionnées dans le sous-paragraphe précédent, le groupe a décidé provisoirement de ne pas adopter la suggestion faite dans les réponses de l'Association Suédoise, à savoir de préparer trois Conventions séparées, la première traitant des hypothèques maritimes et des effets de la vente forcée, la deuxième de l'enregistrement des navires en construction et la troisième des privilèges, des priorités et de la prescription.

iv) Suivant l'opinion de la majorité, le groupe a décidé de ne pas inclure dans le projet les dispositions traitant des *Chartes-Parties à long terme*. Le groupe, quoique réalisant pleinement l'importance de cette matière et la nécessité d'une législation internationale à ce sujet,

croit néanmoins que l'inclusion de ce sujet, tout en n'étant pas indispensable dans une Convention traitant des privilèges et hypothèques Maritimes, comporte de si nombreux problèmes, qu'une tentative de l'inclure pourrait non seulement causer un retard considérable dans la préparation du projet final de la Convention par le C.M.I., mais pourrait en outre, si même elle était adoptée, rende cette Convention difficilement acceptable pour nombre de pays maritimes. De plus, ce sujet est déjà à l'étude de la Commission Internationale du C.M.I. sous la présidence de Monsieur Giorgio Berlingieri.

IV. *Hypothèques, Privilèges et rang*

1) L'Article 1 du nouveau projet prévoit la reconnaissance internationale de toutes les *hypothèques inscrites* sans discrimination entre celles qui ont été consenties sur un navire enregistré dans un Etat Contractant ou dans un Etat non Contractant, pourvu que certaines *conditions minimums* eu égard à *l'inscription* et à la *publicité* de l'hypothèque aient été accomplies. La référence aux « Hypothecations » (expression qui a d'ailleurs une signification toute différente du mot français « hypothèques ») et à « d'autres charges semblables », qui fait partie du texte de l'Article 1 de la Convention de 1926, n'a pas été reproduite dans le nouveau projet.

2) Comme le montrent les réponses au Questionnaire, il semble y avoir accord pour limiter le nombre des *privilèges maritimes*, à reconnaître par la nouvelle Convention, et pour décider qu'il n'y a pas de raisons valables de reconnaître un privilège aux créances mentionnées à l'Article II, sous-paragraphe 5, de la Convention de 1926.

3) La même unanimité n'existe pas en ce qui concerne la question de savoir quels autres Privilèges devront être mentionnés dans la nouvelle Convention et principalement quels sont les privilèges qui devront avoir la priorité sur les hypothèques maritimes. C'est le problème le plus difficile auquel le groupe à dû faire face. Si tous les desideratas émis dans les réponses devaient être exaucés, le résultat serait que la liste des privilèges, ayant la priorité sur les hypothèques, serait encore plus longue que dans la Convention de 1926 et par conséquent l'un des buts principaux de la rédaction d'une nouvelle Convention, à savoir d'assurer une meilleure protection aux hypothèques, serait manqué.

Dans ces conditions, il semble nécessaire d'atteindre un compromis qui, espérons-le, sera acceptable par le plus grand nombre d'Associations Nationales.

Suivant ce compromis un nombre relativement important de privilèges maritimes sera reconnu et internationalement admis, mais une partie seulement des privilèges mentionnés aura la priorité sur les hypothèques inscrites tandis que les autres prendront rang après les hypothèques.

Les Privilèges pré-hypothécaires comprennent ceux qui naissent à l'occasion des créances suivantes :

i) les frais déboursés en vue de la saisie du navire, de sa vente ensuite de cette saisie et de la distribution du produit de la vente;

ii) les frais de relèvement de l'épave;

iii) les frais de port, canal ou autres frais similaires;

iv) les salaires etc. dus à l'équipage et les cotisations de sécurité sociale dues par l'employeur à l'équipage;

v) les créances du chef de mort ou lésions corporelles; la définition de cette créance est plus large que celle de l'Article 2, 4) de la Convention de 1926 (voir plus bas sous-paragraphe 7);

vi) les rémunérations du chef de sauvetage et d'assistance.

Les privilèges qui suivent prennent rang après les hypothèques inscrites :

aa) les créances du chef de réparations et d'entretien du navire;

bb) les créances du chef de pertes ou dommages matériels.

4) Les privilèges pré-hypothécaires peuvent être divisés en trois catégories à savoir :

a) les frais de justice qui ont été exposés au bénéfice de *tous* les créanciers;

b) les frais de relèvement de l'épave et les frais dus aux autorités portuaires, qui tous ont un rang élevé dans de nombreuses législations nationales;

c) le privilège qui garantit les créances qui, pour des raisons sociales, doivent avoir la priorité sur les hypothèques à savoir les salaires de l'équipage etc. et les indemnités dues pour lésions corporelles;

d) la rémunération du chef de sauvetage, la raison étant que toute opération de sauvetage qui réussit a pour effet de préserver le navire et dès lors d'assurer la protection des créances hypothécaires.

5) Il faut noter également que, contrairement à l'Article 2, sous-paragraphe 2 du protocole de signature de la Convention de 1926, suivant lequel chaque Etat Contractant peut prévoir dans sa législation nationale le droit de retenir ou de vendre le navire (ou épave) dans le but de récupérer les frais du relèvement de l'épave, les frais de port ou autres dommages causés par le navire, rendant ainsi illusoires les droits reconnus par la Convention elle-même, le nouveau projet propose d'accorder un privilège aux créances nées du relèvement de l'épave, et ce privilège et celui qui garantit les frais de port et de canal occupent un rang plus élevé dans la liste des priorités. L'objet de cette proposition est d'assurer une réelle uniformité internationale à ces derniers privilèges.

Pour la même raison, il a été décidé dans le nouveau projet de ne pas accorder aux Etats Contractants une liberté du genre de celle accordée dans le dit protocole de signature, sauf le droit de reconnaître

dans leur législation des privilèges garantissant d'autres créances, à condition toutefois que de tels privilèges « nationaux » ne prennent rang qu'après ceux mentionnés à l'Article 2 (voir Article 4 sous-paragraphe 1).

En ce qui concerne les frais de pilotage et la contribution à l'Avarie Commune, il ne semble pas qu'il y ait une nécessité réelle d'assortir ces créances d'un privilège maritime.

6) Le problème suivant qui a été examiné par le groupe se rapporte au *droit de rétention* et au *privilège possessoire* appartenant aux constructeurs et aux chantiers de réparations des navires. En droit anglais, le privilège possessoire, quoique n'étant pas un privilège proprement dit, occupe un rang de priorité très élevé (3), tandis que le droit de rétention tel qu'il est reconnu dans certains autres pays, quoique n'étant pas non plus un privilège, donne au créancier la possibilité de se faire payer intégralement avant tous les créanciers privilégiés et tous les créanciers hypothécaires; le droit de rétention permet en effet au créancier de refuser la restitution de la possession du navire jusqu'à complet paiement de sa créance.

Il apparaît que les circonstances actuelles ne justifient plus que l'on accorde une garantie d'un rang aussi élevé à cette catégorie de créanciers. De même que toute autre partie qui contracte avec le propriétaire du navire (à l'exception de l'équipage, des sauveteurs, des passagers et des chargeurs), le chantier est dans une situation qui lui permet de demander au propriétaire du navire de lui fournir des garanties (par ex. une garantie bancaire), au cas où il craindrait que sa créance ne soit pas payée.

Toutefois, la majorité des réponses au Questionnaire indique le désir d'accorder dans la nouvelle Convention certaines mesures de protection aux chantiers. Dans un effort fait pour résoudre ce difficile problème, le groupe suggère un compromis suivant lequel les créances du chantier pour *l'entretien* et les *réparations* seront garanties par un privilège maritime dont le rang viendra immédiatement après celui des hypothèques inscrites, tandis que l'Article 4, paragraphe 2 du nouveau projet permet aux Etats Contractants d'introduire ou de maintenir dans leurs lois nationales un droit de rétention garantissant toutes créances quelles qu'elles soient, à condition que ce droit de rétention ne puisse restreindre les droits attachés aux créances énumérées dans le présent projet, c.à.d. les privilèges pré-Hypothécaires, les hypothèques et les privilèges post-hypothécaires.

En pratique ce compromis signifie que semblable droit de rétention ne sera apposable qu'aux créanciers ordinaires de l'armateur et, suivant la législation nationale de l'Etat Contractant, intéressé aux

(3) Voir p. 7 de la réponse de l'Association Britannique de Droit Maritime.

créanciers nantis de privilèges dits « nationaux », mentionnés au premier paragraphe du dit Article 4.

7) Le dernier des privilèges post-hypothécaires dont il est question dans le nouveau projet traite des créances du chef de pertes ou dommages matériels à des biens se trouvant à bord du navire ou à des biens se trouvant à terre ou sur l'eau, et causés par le navire ou par le fait ou la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, et dont le propriétaire ou le transporteur est responsable.

Ces créances comprennent par conséquent à la fois les créances à caractère quasi-délictuel telles que par ex. les créances du chef de collision et les créances à caractère contractuel telles que les créances relatives aux dommages à la cargaison et aux bagages.

Il est à noter que la définition de cette catégorie de créances de même que de celle des créances du chef de mort ou de lésions corporelles, qui d'après le nouveau projet sont garanties par un privilège pré-hypothécaire, est « mutatis mutandis » la même que celle de l'Article 1, 1°, a) et b), de la Convention de 1957 sur la Limitation des Responsabilités des propriétaires de navires.

La définition de ces deux catégories est plus large que la définition correspondante de l'Article 2, 4) de la Convention de 1926, mais on a jugé que ce désavantage apparent se compensait par l'avantage d'avoir la même conception dans les différentes Conventions Internationales d'autant plus que la définition plus large des créances du chef de mort ou de lésions corporelles semble se justifier pour des raisons d'ordre social. En ce qui concerne les créances du chef de dommages matériels, celles-ci ne prennent rang qu'après les hypothèques, si bien que le champ d'application de cette catégorie n'entame pas la garantie accordée aux créanciers hypothécaires.

8) L'Article 3 du nouveau projet traite des privilèges et en détermine le rang suivant un ordre que l'on pourrait qualifier de tradionnel sauf qu'à la différence de la Convention de 1926 et de certaines législations nationales, les créances du chef de mort ou lésions corporelles ont priorité sur les créances du chef d'assistance. Dans chaque catégorie de privilèges les créances viennent en concours entr'elles au marc le franc, à l'exception des créances se rapportant à la rémunération du sauvetage qui prennent rang dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Finalement l'Article 3, 4) du nouveau projet se réfère à la loi nationale du pays de l'inscription pour déterminer le rang des hypothèques entre-elles.

9) La majorité des réponses est en faveur de l'abolition des privilèges sur le fret mais les opinions sont divisées quant à savoir si un privilège doit être accordé sur ce que l'Article 4 de la Convention de 1926 appelle « les accessoires ».

Considérant que dans la pratique un privilège sur le fret est rarement, si non jamais, appliqué, et qu'il en est de même des privilèges sur les « accessoires », le groupe a suggéré d'omettre dans le nouveau projet toutes références à ces privilèges. Naturellement ceci n'empêche pas les Etats Contractants de reconnaître de tels privilèges dans leur législation nationale. Que ces privilèges soient ou non applicables dans un pays autre que l'Etat Contractant dépendra des règles de droit international privé du pays en question.

V. *Extinction des Privilèges. Interruption ou suspension de la période d'extinction.*

Ici à nouveau une diversité de points de vues apparaît dans les réponses, ce qui a amené le groupe à suggérer un compromis qui est exprimé à l'Article 9 du nouveau projet.

En formulant ce compromis le groupe a poursuivi deux objectifs, à savoir :

i) l'abolition du concept « voyage » tel qu'il apparaît dans la Convention de 1926, l'interprétation de ce concept ayant donné lieu à de sérieuses hésitations;

ii) l'élaboration de règles simples et claires.

La règle principale est que tous les privilèges s'éteindront à l'expiration d'une période de *deux ans*, à compter de la date de la naissance de la créance garantie par le privilège, sauf les trois exceptions suivantes :

a) si le navire est saisi et ensuite vendu par ordre du Tribunal, tous les privilèges encore existants, cesseront de grever le navire à la suite de cette vente; voir à ce sujet : Articles 7 et 8.

b) Le privilège garantissant les frais déboursés en vue de la saisie du navire etc., prend fin si la saisie n'entraîne pas la vente..

c) Le privilège garantissant les frais de port, canal ou autres frais similaires est éteint quand le navire quitte le lieu où ces créances sont nées, la raison de cette règle étant que les autorités portuaires et les autres autorités ont la possibilité de rendre le paiement obligatoire en refusant au navire le droit de quitter le port.

Le groupe croit également qu'au cas où la période d'extinction de deux ans serait acceptée (ce qui est le double de la période établie dans l'Article 9 de la Convention de 1926) il ne semble pas exister de motifs raisonnables pour permettre une interruption ou une suspension de cette période, soit dans la nouvelle Convention soit dans la législation nationale, à une exception près à savoir quand le navire est réquisitionné. En ce cas le délai ne court pas pendant la période de réquisition.

Plus spécialement, il n'apparaît pas nécessaire de prévoir le cas d'impossibilité de saisir le navire car il semble extrêmement peu probable, qu'un créancier ne soit pas capable de saisir le navire pendant une période de 2 années.

VI. *Coordination de la nouvelle Convention et de la Convention de 1957 sur la Limitation de la responsabilité des Propriétaires de navire.*

Suivant l'opinion unanime exprimée dans les réponses et en accord avec l'Article 3, 2°) de la Convention de 1957, l'Article 11 du nouveau projet prévoit qu'aucun privilège maritime ou autre ne pourra plus être invoqué après la constitution d'un fonds de limitation.

VII. *Privilège comme Droit sur le Navire. Effets des changements de Pavillon. Cession de Privilège.*

Les articles 5, 6, sous-paragraphe 1), et 10 traitent de ces questions.

L'Article 5 dispose que la nature légale du privilège maritime est un droit « in rem ». Le premier paragraphe de cet Article déclare (peut-être sans nécessité) que les privilèges mentionnés à l'Article 2 produiront leurs effets, peu importe que le débiteur des créances garanties par privilège soit le propriétaire, le locataire coque-nue ou tout autre affréteur, tandis que le deuxième paragraphe énonce que le « droit de suite » à savoir le droit d'invoquer le privilège contre le navire en dépit d'un changement de propriétaire ou de pavillon, sauf s'ils résultent d'une vente forcée, s'exerce suivant les conditions des articles 7 et 8.

Suivant l'avis du groupe il n'est pas pensable de prévoir qu'en dépit du changement de pavillon (ou enregistrement) du navire en question, des hypothèques, inscrites antérieurement à ce changement, demeurent en vigueur. Le nouveau projet ne contient pas et ne doit pas contenir de dispositions détaillées de droit uniforme sur l'étendue des droits conférés par une hypothèque maritime, ni sur les exigences requises pour l'octroi et l'inscription de l'hypothèque, sauf les conditions minimums mentionnées à l'Article 1. Ces droits et ces conditions peuvent varier suivant le droit national du pays de l'inscription. Dans ces conditions, une inscription automatique des hypothèques existantes dans le nouveau registre, pourrait rencontrer de sérieuses objections d'après la législation nationale du pays de la nouvelle inscription, que le pays de la première inscription soit un Etat Contractant ou un Etat non-Contractant; de même la Convention ne peut évidemment pas prévoir le cas de la radiation ou l'inscription dans un Etat non Contractant.

Afin de sauvegarder autant que possible les intérêts des créanciers hypothécaires, dans l'éventualité d'un changement de pavillon, le premier paragraphe de l'Article 6 prévoit que l'enregistrement d'un navire dans le régistre d'un Etat Contractant ne sera pas autorisée sans le consentement du créancier dont l'hypothèque avait été inscrite antérieurement sur ce navire dans un autre pays, que ce dernier soit un Etat Contractant ou un Etat non-Contractant. En cas de réengistrement d'un tel navire dans un des Etats Contractants, le créancier hypo-

thécaire aura donc l'occasion de protéger ses droits de manière convenable.

Enfin, une disposition, déclarant que la cession d'une créance garantie par un privilège entraînera le transfert automatique du privilège lui-même, est formulée à l'Article 10. La raison de cette règle est que selon le droit de certains pays il est douteux de savoir si un privilège maritime peut être cédé.

VIII. Les effets de la vente forcée du navire font l'objet des Articles 7 et 8 du nouveau projet.

Le premier paragraphe de l'Article 7, traîtant du cas où le navire est vendu sur ordre du Tribunal d'un *Etat Contractant*, contient la disposition évidente qu'une telle vente aura pour effet que tous les priviléges, hypothèques et autres charges sur le navire, cessent de le grever, sous réserve toutefois de deux conditions minimums que la vente doit respecter, à savoir :

a) la signification de la date et de l'endroit de la vente avec un préavis minimum;

b) la modification de cette signification au réservateur du Registre où le navire est enregistré.

Suivant l'Article 8, la vente forcée dans un Etat non-Contractant aura le même effet dans la juridiction d'un Etat Contractant pourvu qu'aient été respectées les conditions édictées à l'Article 7 et que le produit de la vente ait été distribué en concordance avec les dispositions de la nouvelle Convention. La dernière disposition à pour but de protéger dans la juridiction des Etats Contractants l'acheteur qui a acheté un navire dans une vente forcée et tout futur propriétaire du navire.

IX. L'Article final du nouveau projet contient une disposition similaire à celle de l'Article 16 de la Convention de 1957 sur la Limitation de la responsabilité des Propriétaires de Navires.

Remarques Finales

Le but du groupe en préparant le projet de Convention annexé est d'avoir un texte qui puisse servir de base pour la discussion par la Commission Internationale qui se réunira à Amsterdam les 19 et 20 juin 1964, des nombreux problèmes qui surgissent en ce domaine.

Plusieurs dispositions du projet constituent des compromis provisoires auxquels nous sommes arrivés sur base des réponses et à la suite des discussions entre les membres du groupe. Il n'est en aucune façon suggéré que les solutions proposées ne puissent être remplacées par d'autres ni être améliorées.

Amsterdam, Mai 1964.

J.T. Asser
Président de la Commission Internationale

COMMISSION INTERNATIONALE

AVANT-PROJET DE CONVENTION

Article 1

Les hypothèques sur les navires seront reconnues comme valables dans tous les Pays Contractants à condition que :

I. l'hypothèque ait été régulièrement constituée et inscrite en conformité avec les lois du Pays où le navire est enregistré;

II. le registre dans lequel l'hypothèque est inscrite soit un registre officiel ouvert à l'inspection publique;

III. le registre mentionne l'identité du créancier hypothécaire, le montant de l'hypothèque et la date qui suivant la loi du Pays de l'inscription déterminera le rang de l'hypothèque en regard des autres hypothèques inscrites.

Article 2

Les créances suivantes seront garanties par un privilège sur le navire :

I. les frais déboursés en vue de la saisie du navire, de sa vente ensuite de cette saisie et de la distribution du produit de la vente;

II. les frais de relèvement de l'épave;

III. les frais de port, de canal et autres frais similaires:

IV. les salaires et autres sommes dues en vertu de leur contrat d'engagement aux personnes inscrites au rôle d'équipage du navire; les cotisations de Sécurité Sociale dues par l'employeur de ces membres de l'équipage;

V. les créances du chef de mort ou lésions corporelles
a) de toute personne se trouvant à bord du navire,
b) de toute autre personne à terre ou sur l'eau
causés par le navire ou par le fait, la négligence ou la faute de toute personne dont le Propriétaire ou le Transporteur est responsable;

(*) HYPO-13, le texte anglais, a été publié dans l'édition anglaise.

VI. les rémunérations du chef d'assistance ou de sauvetage;

VII. les créances du chef de réparations et entretien du navire;

VIII. les créances du chef de pertes ou dommages matériels
a) à tous biens se trouvant à bord du navire,
b) à tous autres biens à terre ou sur l'eau
causés par le navire ou par le fait ou la négligence ou la faute de toute personne dont le Propriétaire ou le Transporteur est responsable.

Article 3

1. Les créances suivantes prendront rang dans l'ordre ci-après :

I. les frais déboursés en vue de la saisie du navire, de sa vente ensuite de cette saisie et de la distribution du produit de la vente;

II. les frais de relèvement de l'épave,

III. les frais de port, de canal et autres frais similaires,

IV. les salaires et autres sommes dues en vertu de leur contrat d'engagement, aux personnes inscrites au rôle d'équipage du navire,

V. les créances du chef de mort ou lésions corporelles
a) de toute personne se trouvant à bord du navire,
b) de toute autre personne à terre ou sur l'eau
causés par le navire ou par le fait, la négligence ou la faute de toute personne dont le Propriétaire ou le Transporteur est responsable;

VI. les rémunérations du chef d'assistance ou de sauvetage;

VII. les hypothèques répondant aux conditions énumérées à l'art. 1;

VIII. les créances du chef de réparations et entretien du navire;

IX. les créances du chef de pertes ou dommages matériels
a) à tous biens se trouvant à bord du navire,
b) à tous autres biens à terre ou sur l'eau
causés par le navire ou par le fait ou la négligence ou la faute de toute personne dont le Propriétaire ou le Transporteur est responsable.

2. Dans chacun des § I, II, III, IV, V, VIII et IX de cet article, les créances viennent en concours entre elles au marc le franc.

3. Les créances visées au § VI de cet article prendront rang dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

4. Les créances visées au § VII de cet article prendront rang dans l'ordre qui leur est reconnu par les lois de l'Etat où les hypothèques ont été inscrites.

Article 4

1. Chaque Etat Contractant peut reconnaître un privilège à d'autres créances que celles énumérées à l'article 2, à condition toutefois que ces créances ne prennent rang qu'après celles énumérées à l'article 3.

2. Chaque Etat Contractant peut également reconnaître un droit de rétention sur le navire à condition toutefois que l'exercice de ce droit ne puisse en rien entraver l'exécution des créances visées à l'article 3.

Article 5

1. Les privilèges énumérés à l'article 2 produiront leurs effets, peu importe que la créance garantie par privilège soit à charge du Propriétaire, du Locataire coque-nue ou d'un autre affréteur du navire.

2. Sous réserves des dispositions des articles 7 et 8, les privilèges maritimes énumérés à l'article 2 suivront le navire nonobstant tout changement de propriétaire ou de pavillon.

Article 6

1. Aucun Etat Contractant ne permettra l'enregistrement d'un navire grevé d'une hypothèque inscrite, sans le consentement préalable du créancier hypothécaire intéressé.

2. Aucun Etat Contractant ne permettra l'enregistrement d'un navire précédemment enregistré dans un autre Etat, si ce n'est contre présentation d'un certificat émanant de ce dernier Etat et constatant la radiation de cet enregistrement.

Article 7

1. En cas de vente forcée d'un navire dans un Etat Contractant, tous les privilèges maritimes et autres, hypothèques et autres charges sur le navire, de quelque nature que ce soit, cesseront de grever le navire à condition toutefois que la date et l'endroit de la vente auront été fixés avec un préavis d'au moins .... jours et que le Conservateur du Registre où le navire est enregistré en aura été avisé avec le même préavis.

2. Le Produit de cette vente sera distribué en conformité avec les dispositions de la présente Convention.

Article 8

Lorsque le navire est l'objet d'une vente forcée dans un Etat non-Contractant, tous les privilèges maritimes et autres, hypothèques et autres charges sur le navire, de quelque nature que ce soit, seront censées avoir cessé de grever le navire dans tout Etat Contractant à condition toutefois que

a) les formalités énumérées à l'article 7 § 1 auront été respectées;

b) le produit de la vente aura été distribué en conformité avec les dispositions de la présente convention.

Article 9

1. Les privilèges garantissant les créances énumérées à l'article 2 § 1 s'éteindront si la saisie du navire n'aboutit par à sa vente forcée.

2. Les privilèges garantissant les créances énumérées à l'article 2 (III) s'éteindront lorsque le navire quitte l'endroit où ces créances sont nées.

3. Tous les autres privilèges maritimes ou reconnus par des Etats Contractants s'éteindront à l'expiration d'une période de 2 années à compter de la date de la naissance de la créance garantie par le privilège, sauf si, avant l'expiration de ce délai, le navire a été saisis et que cette saisie aboutit à sa vente forcée.

4. Cette période de 2 années ne sera susceptible d'aucune suspension ou interruption, sauf si le navire est réquisitionné, auquel cas le délai ne courra pas pendant la durée de cette réquisition.

Article 10

En cas de cession d'une créance garantie par un privilège maritime, la créance sera transférée avec le privilège y attaché.

Article 11

Aucun privilège maritime ou autre garantissant une créance, au regard de laquelle le Propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité, ne pourra plus être invoqué après la constitution du Fonds de Limitation.

Article 12

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront également aux navires qui sont en cours de construction ou sont destinés à être construits, à condition toutefois que les hypothèques sur ces navires n'auront été inscrites que dans l'Etat Contractant dans lequel le navire est en cours de construction ou est destiné à être construit.

Article 13

Sous réserve de la disposition de l'article 12 tout Etat Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention à tous les navires, peu importe qu'ils aient été enregistrés dans un Etat Contractant ou dans un Etat non-Contractant.

Article 14

Au regard des relations entre les Etats qui auront ratifié la présente Convention ou y adhéreront, la présente Convention remplacera et abrogera la Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles relatives aux Privilèges et Hypothèques Maritimes et le Protocole de Signature, signés à Bruxelles le 10 avril 1926.

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME

REPONSES

I. Nous estimons qu'une révision générale de la législation internationale sur les hypothèques et privilèges maritimes est souhaitable, spécialement pour faciliter et renforcer le crédit hypothécaire.

II. Une nouvelle Convention internationale en la matière devrait d'un côté assurer la reconnaissance internationale d'une hypothèque inscrite dans un registre public et d'autre côté restreindre pour autant que possible le nombre de privilèges primant les hypothèques inscrites. Privilèges et hypothèques sont des moyens de crédit maritime, les privilèges étant plus anciens, les hypothèques plus modernes et selon l'évolution du crédit maritime pas assez protégées à cause des législations encore existantes sur les privilèges. Avant tout à l'époque actuelle où il est assez universellement reconnu qu'un droit réel ou possessoire sur une chose doit être rendu public pour un tiers intéressé ou touché sensiblement dans ses droits, il paraît difficile à maintenir pour un grand nombre de créances un privilège occulte qui existe de plein droit comme droit réel sur le navire et même ses accessoires ou donne un droit de suite contre le navire, sans que le tiers intéressé ait la possibilité de connaître l'existence d'un tel droit avant qu'il soit exercé au détriment de son droit (qui comme l'hypothèque est rendue publique). Une nouvelle Convention internationale devrait donc trouver des moyens juridiques pour rendre les privilèges publiques par une inscription sur le registre, dans lequel le navire est immatriculé. Dans plusieurs législations existent outre les hypothèques conventionnelles des hypothèques légales, pour lesquelles la loi donne le droit au créancier d'une créance garantie par une telle hypothèque légale de demander son inscription dans un registre public dans un délai assez court depuis la naissance de la créance, faute de quoi le droit réel ne pourra plus être invoqué. En cas d'urgence le juge peut provisoirement ordonner une telle inscription de l'hypothèque légale dans une procédure rapide et se réserver l'homologation dans la procédure ordinaire. Ainsi le créancier pourra facilement arriver à une inscription (provisoire) dans un délai même assez court. Si les privilèges maritimes primant les hypothèques sont conçues ainsi comme hypo-

thèques légales dont l'existence dépend d'une inscription sur le registre public prévu pour l'immatriculation du navire, ces droits seront rendus publics pour les tiers et spécialement pour les créanciers d'une hypothèque conventionnelle. Seulement pour une courte durée une créance pourrait être munie d'un privilège occulte, et si le créancier ne demande pas dans ce délai l'inscription de son privilège (comme hypothèque légale), il ne perdra pas sa créance, mais son droit réel sur le navire.

IIIa. voir réponse sous II.

IIIb. La nouvelle Convention ne pourra guère contenir des règles de droit uniforme à tous les égards. La notion de « droit réel » est différente dans les législations nationales et ne pourra pas être unifiée. L'hypothèque maritime diffère de même de législation en législation. L'assiette de l'hypothèque maritime pourrait être unifiée, et peut-être aussi les réclamations accessoires couvertes par une hypothèque (intérêts pour plusieurs années, frais d'exécution etc.). Mais avant tout les prescriptions formelles pour la constitution de l'hypothèque diffèrent, et il est difficile d'unifier le droit formel. La Convention pourrait donc se borner à fixer les conditions dans lesquelles une hypothèque sera reconnue dans un autre Etat contractant et quel droit national sera applicable à l'hypothèque en cas de vente forcée du navire à l'étranger. Par contre les règles sur les privilèges devraient être matériellement unifiées spécialement pour celles qui devraient primer les hypothèques.

IIIc. En cas de transfert de propriété ou de nationalité (pavillon) du navire les créanciers garantis par un droit réel (hypothèque ou privilège) devraient être en mesure de conserver leur droit selon la règle déjà connue dans plusieurs législations que la radiation du navire sur le registre ne pourra s'effectuer qu'avec le consentement de tous les bénéficiaires de droits inscrits. En contrepartie aucun Etat contractant ne devrait permettre l'inscription d'un navire sur ses registres que si le propriétaire fournit la preuve que le navire a été radié dans le registre où il a été immatriculé précédemment.

IVa. Oui, et sans différence si l'hypothèque a été inscrite sur le registre d'un Etat contractant ou non-contractant.

IVb. Nous serions favorables à la plus grande restriction possible des créances privilégiées primant les hypothèques antérieurement inscrites.

IVc. Oui.

IVd. Le rang des hypothèques « inter se » devrait être fixé par la loi du pays de l'immatriculation du navire (loi du pavillon). En principe c'est la règle « prior tempore, potior jure », mais il y a des

législations qui permettent le recul d'un créancier hypothécaire pour permettre l'inscription d'une nouvelle hypothèque dans un meilleur rang (système des cases hypothécaires).

Le rang entre les hypothèques et privilèges serait en principe celui que les privilèges dits internationaux (selon la Convention) puissent exclusivement primer les hypothèques, tandis que tous les autres privilèges dits nationaux prennent rang derrière les hypothèques inscrites. Pour le rang des privilèges « inter se » la décision dépendra du caractère juridique de ses droits et de leur contenu et nombre.

IVe, f, g. Seuls les droits prévus par la Convention (hypothèques inscrites et privilèges reconnus par la Convention) devraient jouir d'une reconnaissance internationale. Le droit de rétention ne pourra pas avoir un effet de droit réel ou ne pas jouir d'une priorité avant les hypothèques et privilèges reconnus par la Convention dans la distribution du prix de vente dans une vente forcée.

IVh. Si, pour arriver à une Convention internationalement acceptée, il faudra laisser aux Etats la possibilité de maintenir des privilèges nationaux qui ne pourraient toutefois jamais prendre rang avant les hypothèques et privilèges internationaux. Une exception serait concevable, si les mêmes privilèges existent dans la législation de l'Etat où l'exécution forcée contre le navire aura lieu et dans la législation de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé.

Le créancier hypothécaire qui prête son argent sur un navire connaîtra ainsi d'avance le pays d'immatriculation et les privilèges qui pourraient faire obstacle à son droit.

IVi. Oui.

IVj, k. Non; un droit réel sur une créance est difficile à concevoir et restera occulte. Quid en cas de cession ou mise en gage de la créance de fret ? Pour écarter ses difficultés le mieux serait d'écarter le privilège sur le fret.

IVl. Si tel est praticable, oui, mais de toute façon les indemnités dues au propriétaire par l'assureur corps (casco) doivent être réservées aux créanciers hypothécaires.

Va, b. Voir notre réponse sous II. Dans notre idée la demande d'inscription tout au moins provisoire d'un privilège sur le registre du navire devrait être faite dans un délai de 3 mois, au maximum 6 mois après la naissance de la créance.

VIa, b, c. En principe les délais pour faire valoir le privilège devraient être des délais de péremption sans possibilité d'interruption.

Les causes d'extinction du privilège devraient être réglées uniformément dans la Convention.

VIIa, b. Pour le cas du changement du pavillon qui est pratiquement un transfert du navire du registre d'un Etat dans le registre d'un autre, la Convention devrait prévoir une procédure permettant aussi le transfert des droits inscrits dans le nouveau registre. Mais il ne peut pas s'agir d'un transfert pur et simple d'un droit réel (comme p.ex. d'une hypothèque inscrite) d'un registre national dans un autre, parce que la nature, l'étendue et le contenu de ce droit réel ne sont pas identiques dans toutes les législations. En général une hypothèque doit être inscrite en la monnaie nationale du pays d'immatriculation. Une hypothèque grecque p.ex. ne pourra pas être inscrite sur le registre argentin. Mais le créancier qui donne son consentement pour la radiation du navire dans un registre y compris la radiation des droits inscrits en sa faveur voudra en même temps avoir la garantie que son droit, dans une forme équivalente, sera inscrit sur le nouveau registre en cas de transfert de nationalité du navire. Sans cette garantie il ne consentira pas à la radiation et sans certificat de radiation le navire ne pourra pas être immatriculé dans un nouveau registre. La Convention pourrait à ces fins prévoir l'immatriculation du navire et des droits qui le grèvent dans un nouveau registre d'un Etat contractant à titre provisoire, c'est-à-dire sous réserve de radiation dans le registre précédent. Le jour où cette radiation intervient, l'immatriculation nouvelle prendra tous ses effets. Cette idée a déjà été discutée lors de l'élaboration d'une Convention similaire en matière fluviale au sein de la Commission Economique pour l'Europe de l'O.N.U. à Genève, et ce modèle pourrait être suivi.

VIIIa, b. La vente judiciaire c'est une mesure d'exécution forcée pour réaliser les droits des créanciers, et il en suit l'extinction des hypothèques et privilèges. L'adjudicataire dans une vente forcée acquiert la propriété originairement et non à titre dérivative, sauf, si dans les conditions d'adjudication il est exceptionnellement prévu que l'adjudicataire deviendra débiteur des hypothèques inscrites. Quand il s'agit d'une vente forcée dans un Etat non-contractant, la Convention pourra difficilement règler ce cas qui reste hors de son champ d'application. Elle pourra seulement, à titre de représailles, si l'Etat non-contractant ne reconnaîtrait pas les hypothèques inscrites, prévoir que sur le territoire des Etats contractants l'extinction de ces droits par la vente forcée ne serait pas reconnue.

IXa, b. Oui.

Xa, b, c. Le problème des affrètements coque-nue, à temps et même pour voyages consécutifs mérite une étude spéciale. Si ces affrètements sont conclus pour une durée assez longue (au moins une année p.ex.) l'affréteur ou le locataire voudrait savoir, si son droit de jouir du navire sera éteint en cas de transfert de propriété, ou s'il peut exiger de l'acquéreur du navire qu'il le laisse dans sa jouissance. Cet effet

ne pourra, si on veut aussi préserver l'acquéreur de surprises, être réalisé que si l'affrètement donne lieu à une annotation dans le registre d'immatriculation du navire. Mais une telle annotation ne pourra pas faire naître un droit réel comme une hypothèque ou un privilège, mais seulement un droit obligatoire renforcé qui permet de faire condamner l'acquéreur du navire à respecter l'affrètement, sans que l'affréteur serait limité à demander des dommages-intérêts contre son contractant de la charte-partie, le vendeur du navire. Mais il faut différencier selon qu'il s'agit d'une vente volontaire ou d'une vente judiciaire ou forcée du navire. Dans le premier cas, la règle esquissée pourra être appliquée, dans le second cas, les intérêts des créanciers hypothécaires et privilégiés demandent une autre solution. Les créanciers veulent se voir payées en cas de vente forcée, mais un affrètement irrésoluble pourrait diminuer le prix d'adjudication ou rendre la vente plus difficile. La seule possibilité d'harmoniser les intérêts de l'affréteur annoté d'une part et des créanciers inscrits d'autre part réside dans la règle « prior tempore, potior jure ». Si l'affrètement est annoté sur le registre avant l'inscription d'une hypothèque, l'adjudication du navire ne pourra se faire qu'à condition que l'acquéreur accepte l'affrètement et le respecte. Si, par contre, l'hypothèque est inscrite avant l'annotation de l'affrètement, la vente forcée devrait se faire dans l'intérêt du créancier hypothécaire, c'est-à-dire une fois avec la charge de l'affrètement et une seconde fois sans cette charge. L'adjudication qui réalise le meilleur prix pour couvrir l'hypothèque sera définitive, et si l'hypothèque ne pourra être couverte que dans une adjudication sans la charge de l'affrètement annoté, celui-ci s'éteint par l'adjudication. L'affréteur pourra comme créancier chirographaire faire valoir son dommage. Pour les hypothèques, dont la date d'inscription est contrôlable, cette solution est praticable, mais pour les privilèges qui restent tout au moins pour une assez longue durée occultes, une solution juste paraît difficilement être réalisable.

XI. Nous hésitons à approuver la proposition et nous renvoyons à nos réponses au questionnaire en matière de coordination entre la Convention de 1926 et celle de 1957. La nouvelle Convention sur les hypothèques et privilèges devrait aussi être acceptable pour les Etats qui ne sont pas prêts à ratifier la Convention de 1957 sur la limitation et qui maintiennent ainsi leur propre système de limitation avec la notion de la fortune de mer.

XII. En principe la nouvelle Convention devrait faire loi dans les Etats contractants pour tous les navires. Toutefois avec la réserve possible de ne pas l'appliquer aux navires d'Etats non-contractants. Mais avant de faire usage de la possibilité de réserve, il faudrait tenir compte des intérêts des créanciers qui peuvent être de nationaux.

XIIIa. La Suisse a incorporé textuellement dans son droit national la Convention de 1926 et elle ne connaît donc que les privilèges prévus par ladite Convention.

XIIIb. En droit suisse l'usufruit comme droit réel sur un navire est reconnu, tout au moins par les textes légaux, sans portée pratique toutefois. En outre peuvent requérir l'inscription d'une hypothèque légale le vendeur du navire en garantie de sa créance, les cohéritiers en garantie des créances résultant du partage ainsi que le réparateur (chantier) du navire, mais la demande d'inscription de ces hypothèques légales doit se faire dans un délai de trois mois. Le droit de rétention sur le navire immatriculé est d'autre part interdit.

XIIIc. Les hypothèques prennent rang selon la case hypothécaire inscrite, en principe dans l'ordre de priorité selon le temps de l'inscription. Seules les privilèges prévus dans la Convention de 1926 priment les hypothèques, si la priorité est prévue par la Convention.

XIIId. La radiation du navire dans le registre des navires suisses est subordonnée au consentement expresse de tous les bénéficiaires de droits inscrits dans le registre.

XIIIe. L'immatriculation d'un navire dans le registre suisse n'est possible que contre présentation d'un certificat de radiation du navire dans le registre où il a été immatriculé précédemment.

XIV. Il n'existe pas encore de jurisprudence suisse en matière de conflit de lois concernant les privilèges et hypothèques maritimes.

XV. Nous sommes partisan de la préparation d'une nouvelle Convention remplaçant celle de 1926, si les propos esquissés devraient être réalisés.

Bâle, avril 1964.

Association Suisse de Droit Maritime.

ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO

ANSWERS

Answer I

We believe that any legal institution may be improved if sufficient experience in its application has shown that it is necessary or desirable to do so.

Answer IIa

This will be answered according to the following questions. We must point out, however, as a general rule, that any amendments that may be made in the Convention should be justified by the fact that the flaws that it contains may have been demonstrated by actual practice. In this respect we must say that Argentina adhered to the Convention by Law of Congress Number 15.787, of 14th December, 1960, which came into operation on 20th October, 1961. Our exprerience in connection with it, therefore, is exceedingly short, and we are yet unable to express an opinion upon the results of its application in Argentine jurisdiction. Accordingly, we shall confine ourselves to making some remarks of a general nature upon the various points submitted.

Answer IIIa

We shall reply to this when answering the following questions. More specially :

Answer IIIb

The new Convention should solve any problems that may have arisen in practice when applying the present one. Should it be intended to introduce any amendments which would allow any countries which have not yet adhered to it to do so, care must be taken not to affect any of the fundamental principles which, harmonical associated, form the basis upon which the Convention rests, viz., 1) ship, freight and accessories form the « fortune de mer » destined to secure the privileged creditors; 2) reduction to the indispensable minimum required by the necessities of maritime navigation and operation, of the liens having

priority over mortgages; 3) acknowledgment by all Countries adhering to the Convention of any hypothecation or mortgage constituted in accordance with the respective national law and duly registered; 4) liens form part of the naval claims, and accordingly must secure contractual creditors contributing to the performance of the voyage and consequently to shipping operations.

Answer IIIc

Our lack of experience does not enable us to answer this question.

Answer IVa

Every hypothecation or mortgage constituted under the legislation of the flag of the ship and duly registered must be recognized by any Contracting State. Those constituted in non-Contracting States should only be recognized where there is reciprocity, that is to say, where such reciprocity exists under the domestic legislation of the State concerned, under conditions similar to those of the Convention.

Answer IVb

In our opinion they should be maintained.

Answer IVc

The liens mentioned in Article 2, sub-paragraph 5°) should be maintained. Powerful Owners have at their disposal other means to secure the claims of creditors against them. It is not so as regards small owners, who may be the owners of only one ship, which constitutes the whole of their capital. To suppress this lien would have the result of creating serious difficulties for their commercial development. We do not understand why, if the lien for remuneration for assistance and salvage, by which operation the claimant mortgagee benefits (sub-paragraph 3°) is maintained, it should be intended to suppress the lien of the claimant who has effected disbursements « pour les besoins réels de la conservation du navire » (sub-paragraph 5°), by which the said claimant also benefits.

Answer IVd

The hypothecations and mortgages must rank in the order of their respective dates of registration.

Answer IVe

In England the possessory lien belongs to common law, as the right of retention belongs to the common law of the latins, but with the difference that in the first case it is a lien, whereas in the second

it is not, or at least does not possess the characteristic of such. We are of opinion that a shipwright ought to be included among the privileged claimants, as his work benefits the vessel, and consequently also benefits the mortgagee.

Answer IVf

Such rights should rank fourth, after the remuneration for assistance and salvage and the ship's contribution in general average.

Answer IVg

Answered above.

Answer IVh

Upon this point, we are of opinion that it must be left open to domestic law to grant other liens, but in the form prescribed by paragraph 2 of Article 3 of the Convention.

Answer IVi

This question was answered at IVa. We must emphasize that it would not be just to recognize hypothecations or mortgages registered in a non-Contracting State if such State does not grant the same benefit to other States in its domestic law.

Answer IVj

The freight must be maintained as one of the securities for liens as prescribed by Article 2 of the Convention, because it is part and parcel of the « fortune de mer ».

Answer IVk

In our opinion, the freight which should be liable to a lien is the freight paid by the goods carried, that is to say, in the case of a time-charter, the freight payable to the Charterer, which includes the charterhire paid by him to the Shipowner. We believe that the concept of « voyage » mentioned in Article 2 of the Convention when referring to the freight, must be interpreted, in the case of a vessel which returns regularly, to her port of origin, as the freight paid, or to be paid, either in her outward-bound voyage, or in her return voyage, according to the time at which the lien accrued; in the case of a tramp steamer, the freight liable to a lien should be the freight on the goods shipped and the freight engaged on the same opportunity on goods not yet shipped.

The concept of « voyage » to which the freight refers according to Article 2 of the Convention, must be defined for each of the liens. Thus, as regards the liens mentioned in sub-section 1° of the said Article, it should be that of all the freights accrued up to the arrival to the last port; as regards those mentioned in sub-section 2°, all the freights corresponding to the period of the contract of engagement as provided by the last paragraph of Article 4 of the Convention; as regards those mentioned in sub-sections 3° and 4°, the freights on the goods which are on board at the time of the occurrence; as regards those mentioned in sub-section 5°, the freights on the goods already on board the ship and those which must be shipped in the course of the voyage in which the debt contracted by the Master arose.

Answer IVl

The sums mentioned in article 4 of the Convention must continue to be liable to the liens, as they form part and parcel of the value of the ship or of the freight, as those mentioned in sub-sections 1° and 2°; or the « fortune de mer », as those mentioned in sub-section 3°

Answer Va

We consider that the periods of extinction of liens established by Article 9 of the Convention must be maintained.

Answer Vb

Such periods must run from the date on which the claim secured by the lien accrues, in accordance with the general principle applied to each claim in Article 9 of the Convention.

Answer VIa

For the purpose of securing international uniformity and guarantee for the privileged claimants, it would be advisable to establish that the periods of extinction are interrupted by the institution of an action in Court. But the special situations mentioned in paragraph 8, sub-par. j) of the report should also be taken into account.

Answer VIb

(v. paragraph 8, sub-par. j) of the report)

Answer VIa-b

The liens must subsist even if the vessel should change its registry or be de-registered, for instance, in case of shipwreck. Under this aspect, the Treaty of Montevideo, of 1940, on International Private

Navigation Law, signed by Argentina, Uruguay, Brazil, Colombia, Bolivia, Chille, Peru and Paraguay, provides in Article 3 : « As regards privileges (liens) and other real rights, the change of nationality does not prejudice the liens existing on the ship. The extention scope of these liens is governed by the law of the lawful flag of the ship at the time the change of nationality took place ».

Accordingly, it must be established that the change of flag or registry, or the de-registration, shall not interrupt the period of extinction of the liens, that is to say, that these shall subsist even when registered in a new register until the periods in question shall have expired.

In the event of a sale of the ship by a Court Order, or the constitution of a Limitation Fund according to the Convention of 1957, the Convention must require that a communication be made, through the Consul of the country of the flag of the ship in the jurisdiction of the Court ordering the sale, to the Register of the registry of the ship concerned, reporting the sale which has been ordered, in order that the parties concerned may enter an appearance in that Court and defend their rights.

The Contracting State in which the Register is situated must provide the necessary measures so that the parties concerned may be informed of the sale ordered by the Court, for which purpose a certain period may be fixed, for instance, three months, between the date of the communication to the Consul and the date of the auction, in order that any existing creditors may enter an appearance in the proceedings. During such period intervention might be given to the Consul so that he may defend the interests of the lien creditors. Should such period expire without any one entering an appearance, the intervention of the Consul would cease.

Once all the above requirements should have been complied with, the judicial sale of a ship of a Contracting State ordered by the Court of another Contracting State shall extinguish the liens, hypothecations and mortgages (with the exception of those which the buyer may take upon his charge), as from the deposit in Court of the purchase price, upon which funds the liens (privileged claims) shall be transferred, in their proper order.

Where the sale has been ordered by the Court of a non-Contracting State, whose legislation does not contain principles similar to those set out above, the liens must subsist on the vessel until the extinction period shall have expired.

The Convention might take as a precedent the prescriptions of the Convention of Geneva of 1948, relating to real rights on airships, upon these points, (Article 7), and the recent project of convention relating to the registration of liens on vessels in course of construction, of Stockholm, 1963, (Article 9), although, as regards the latter, we

consider that excessive protection afforded to secured creditors or mortgagees may render difficult or hamper the sale of a ship. Should such danger exist, it is doubtful whether the Convention would be ratified by many countries.

Answers VIIIa and b

(See answer to previous Question).

Answer IXa

We believe that since during the period of construction of a ship maritime liens may accrue, for instance, in connection with collision, assistance, or crew wages during navigation tests, or while the ship is afloat completing her equipment, the Convention should also cover hypothecations and mortgages constituted on such ships. To make a separate convention for them such as that drafted in Stockholm in 1963, might give rise to conflict between the two Conventions. On the other hand, it must be remembered that, normally, when a ship is being built by means of a loan reimbursable over a long period of time, the mortgage upon the ship under construction is thereafter transferred on to the ship when in operation, so that there must be a certain coordination between the two regimes of security.

Answer IXb

We believe the rules of the draft Convention of Stockholm relating to rights upon vessels under construction should, in their essence, be incorporated in the new Convention, coordinating them with the Convention of 1926.

Answer Xa, b, c

We are of opinion that to protect the rights of the charterer in a bare-boat charter, time-charter and charters for consecutive voyages, by means of new liens which would form a charge on the ship, would be altogether inadvisable. The charterer may secure his rights, in case of a sale, whether voluntary or by a Court order, by means of other customary securities. In any event, this protection must be carefully examined, so that it may not prejudice the other creditors, who are the regular creditors in every maritime concern.

Answer XI

We think it would be advisable to have the points to which paragraph 15 of the Report refers cleared up.

Answer XIa, b

The Convention might also be made to apply to ships of non-Contracting States, always provided that the non-Contracting State

should have incorporated the principles of the Convention in its own domestic legislation.

Answer XIIa

The maritime liens are established by Article 1377 of the Argentine Commercial Code, as follows :

1377. The following claims are privileged on the ship, and shall share in the price thereof in the order in which they are enumerated in the present article :

1. Any judicial expenses incurred in the common interest of the creditors;
2. The expenses, compensations and assistance and salvage pay due for the last voyage;
3. The navigation dues imposed by the laws;
4. The pay of Pilots and Watchmen, and the expenses of guarding ship after its entry into port;
5. The rent of warehouses for the ship's apparel and other accessories of the vessel;
6. The maintenance expenses for the ship and its apparel after its last voyage and entrance into port;
7. The pay, emoluments and compensation due in conformity with the provisions of this Code, to the Captain and the other members of the crew for the last voyage;
8. The sums due for contribution in General Average;
9. The amount of the principal and interest owing on obligations contracted by the Captain for the needs of the ship in the cases mentioned in Article 947, with due formalities;
10. The amounts raised on bottomry on the ship's hull and apparel for gear, fittings and appartenances, if the contract was made and signed before the ship left the port in which such obligations were contracted, and the insurance premiums with their accessories for the last voyage, whether the insurance be for the voyage or for a fixed time, and so far as concerns steamers which make their voyages periodically and are insured for a fixed time, the premiums corresponding to the last six months, and, in addition, in mutual insurance societies, the distributions or contributions for the last six months.
11. Compensation due to shippers and passengers for failure to deliver the things shipped, or for damage done thereto through the fault or negligence of the Captain or crew during the last voyage;
12. Any debts arising out of the construction of the ship;
13. The price of the last purchase of the ship, with interest owing for the last two years.

Mortgages, which may be constituted on ships of over 20 tons, rank after all the above liens (Articles 1351 and 1360 of the Commercial Code).

Answer XIIIb

Article 3939 of the Argentine Civil Code grants a right of retention to the holder of property belonging to another, as for instance, a ship, so that he may hold it in his possession until payment in full is made of what is owing to him on such property. This is not a lien.

Answer XIIIc

The priority between mortgages is governed by their respective dates of registration, and, if registered on the same date, by the respective hours of registration (Article 1357 of the Argentine Commercial Code), Articles 18, 20 and 24 of the Decree-Law N° 18.300/56).

Mortgages rank after the above-mentioned maritime liens established by Article 1377 (Article 1366 of the Argentine Commercial Code).

Liens in Article 1377 of the Commercial Code follow the order in which they are set out in this Article; those of same rank share in proportion to their respective amounts; but if the voyage has been commenced or continued, liens of the same nature accrued later rank prior to liens accrued earlier.

There are no other privileged rights on ships raking before the liens mentioned in Article 1377. There may be other privileged claims under common laws, but they rank after maritime liens.

Answer XIV

In accordance with the doctrine laid down by the Treaty of Montevideo, as regards liens, real rights and methods of publicity the law applicable is that of the nationality of the ship. However, in the event of the Treaty of Montevideo not applying, the lex fori may apply, that is to say, the law of the Court where the case is being tried.

Answer XV

Considering that the amendments to be introduced into the 1926 Convention must be few, we would favour the amendment of the Convention, or the drafting of a protocol.

Atilio Malvagni *José D. Ray* *Alberto C. Cappagli*

GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I. New international legislation relating to maritime liens and mortgages is desirable.

II. a) The most important improvement seems in our opinion to be a restriction of those liens which secure claims arising out of contracts entered into by the master. For further improvements we may refer to our answers to the following questions.

III. a) The new Convention should deal with all problems mentioned in the report but with the exception of long term charters. For this problem see our answer to question X.

IV. a) i) We are in favour of an international recognition of maritime mortgages by all the Contracting States. The new Convention should contain a provision giving a definition of a registered mortgage, which should in our opinion be the following :

« A registered mortgage (hypothèque) means a right

a) of a claimant or his trustee (mortgagee)

b) registered in a public register of the port or State, where the ship is registered,

c) securing a claim on a certain amount of money against the shipowner or another debtor,

d) which entitles the mortgagee to a seizure of the vessel by action of a court,

e) to a judicial sale of the vessel and

f) to the payment of the claim out of the proceeds of the sale,

g) with the priority over other claims as provided for in the new Convention, in any case with priority over other claims than the legal costs, the prevailing registered mortgages and prevailing maritime liens. »

By this definition we intend to include the Anglo-American as well as the Continental types of ship mortgages. In our

opinion, items c) and g) might be omitted, but may be useful as to avoid misunderstanding. On the other hand the Convention should not require certain steps of procedure, for instance a final court judgment on the claim secured, since national laws provide for very different forms of procedure, such as the British and American right of the mortgagee to enter into the possession of the vessel without any court procedure or to have the vessel sold by a court without any jugdment on the claim or the French and German executory instruments of public notaries.

ii) A maritime mortgage should in principle be recognized either when the ship is registered in a Contracting or a non-Contracting State. For deviation from this principle see our answer under IV. i).

IV. b) The categories of claims giving rise to maritime liens as set out in Article 2 of the 1926 Convention should be reviewed in the following way :

i) The liens for 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 should be restricted to those costs which have been expended from the time of the entry of the vessel into the last port, as it is already provided for the cost of guarding the vessel in Article 2 N° 1 last sentence.

ii) The liens for claims arising out of the contract of engagement of the master, crew and other persons hired on board should be restricted to wages and certain claims on purposes of social emergency (e.g. repatriation hospital-treatment). In any case no lien for master's disbursements should be granted because otherwise all efforts for a revision of Article 2 N° 5 will be useless.

iii) The liens for claims arising out of contracts entered into by the master as described in Art. 2 N° 5 should be restricted. We are of the opinion that only those claims should be secured by a lien when the master is forced to ask for a credit on the ship while the owner is unable to do so instead of him. The object of our efforts should be to give in special cases of emergency a chance for the continuation of the voyage or the preservation of the vessel and the maintenance of the crew but in any case to exclude any misuse. Therefore, a lien should be granted when, the news communications or the ways of payment between the vessel or her respective harbour and the place of the shipowner's management are interrupted or the master cannot dispose of money which had been provided for him at a place where he needs it

(e.g. war, civil war, natural catastrophy). On the other hand it should never be possible to compensate the insolvency of the owner by establishing a lien which takes precedence over the registered mortgages.

IV. c) see above.

IV. d) The rules of the Convention that govern priorities should be the following :

i) Registered mortgages « inter se » should rank according to their sequence in the register (this means normally according to their chronological order of their registration).

ii) Liens should rank before registered mortgages.

ii) The ranking of liens « inter se » should be governed by the principles already contained in Article 5 of of the 1926 Convention. The rules of Article 6 of the 1926 Convention can be abolished when the period of extinction is short. The criterion of the « voyage » did perhaps fit into the times past. It is not applicable to the modern sea-borne trade.

IV. e) i) Any general creditor of a shipowner having reached a final court decision on a payment of money should, when provided by his national law, be entitled to a judicial sale of the vessel. His claim to the proceeds should rank behind registered mortgages and such maritime liens, which have been duly established to the court. Thus, liens not duly established lose their priority.

ii) Under German law, a creditor of the shipowner has a right of retention, if he is actual in possession of the ship. Practically, only shipyards have such a right against the shipowner, but not against a court seizing the vessel. In case of a forced sale the right of retention extinguishes. We think that the right of retention — where existing — should be maintained, but without giving any claim to the proceeds of a forced sale.

IV. f) A right of retention should rank after liens and mortgages.

IV. g) No, but if municipal law grants other rights than those prescribed in our Convention, they should have no priority over those granted according to the new Convention.

IV. h) Yes, but those liens should be postponed to all other liens and mortgages granted according to our Convention.

IV. i) A Contracting State should not be allowed to discriminate against the rights resulting from mortgages having been duly registered (if the Convention gives some basic rules about those rights; see our answer to question IV. a). Against non-

Contracting States discrimination should be possible as a mean of retaliation when the non-Contracting State does not recognize mortgages duly registered in a Contracting State.

IV. j) The liens on the freight should be abolished. When — as usual in the liner service — the owner has hundreds or thousands of claims for freight the execution of the lien will be extremely difficult. The lien on the freight is a relict from the time when the owner was liable with the ship and the freight only. This system of liability is now passing away and replaced by a system as prescribed in the 1957 Convention. The freight is still of concern in some countries as a factor for counting the limitation of liabilty in cases of collision. But this system will also be replaced by the rules of the 1957 Convention in the near future.

IV. k) No answer, because j) was answered in the negative.

IV. l) Maritime liens should be enforceable only against the following other assets of the owner :

i) Compensation due to the owner for material damage sustained by the vessel and not repaired with the exception of claims under a hull insurance entered into by the owner.

ii) General average contributions due to the owner in respect of material damage sustained by the vessel and not repaired. A lien should not be exercised against compensation for loss of freight as a result of the lien on freight to be abolished and further not against remuneration for assistance and salvage because the lien on salvage remunerations is an analogy to the liens on freight.

V. a) The period of extinction should be one year in all cases other than in case of a lien for claims resulting from a collision where the period should be two years.

V. b) The period should run from the date on which the claim secured by a lien accrues.

VI. a) Yes, the Convention should give two rules only :

i) The lienor has to apply for the decision of a court, which is necessary for the forced sale of the vessel, within the period mentioned under V. If no decision is necessary, he has to apply for the judicial sale within this period.

ii) An interruption of this period should be allowed only, when no competent court accepts the abovementioned application (war, etc.).

VI. b) + c) see a).

VII. a) Yes.

VII. b) The change of the flag or of the State of registration must not influence the recognition of mortgages or liens and their rank. All special provisions as to the mortgage or the lien follow, however, the national law of the new flag or registration. This is, in our opinion, the already applied rule of most countries. As far as rights in ships under construction are concerned, the Stockholm Convention 1963 should be applicable.

VIII. a) No, we agree to the proposal of the Italian Maritime Law Association that Article 7 of the Geneva Convention 1948 concerning rights in aircrafts should apply in full and as far as the extinction of rights is concerned especially paragraph 4 of Article 7 which reads :
« No sale in execution can be effected unless all rights having priority over the claim of the executing creditor in accordance with this Convention which are established before the competent authority are covered by the proceeds of sale or assumed by the purchaser. »

VIII. b) Such provisions are necessary and desirable. The new Convention should give a rule that a forced sale by order of a court of a non-Contracting State should not result in an extinction of the rights if the rules of Article 7 of the Geneva Convention 1948 (that means the corresponding rule in our new Convention) have not been observed.

IX. a) Although this question is already dealt with in the Stockholm Convention 1963 we should combine this problem with our new Convention. States, which are not willing to grant mortgages on ships under construction should be given a chance not to ratify the Articles dealing with ships under construction by introducing a reservation to this effect into the protocol clauses. Liens on ships under construction are so rare that they have no practical importance.

IX. b) The draft Convention on the registration of rights in respect of ships under construction should, therefore, be incorporated in the new Convention.

X. a) No, we do not think that those very difficult questions should be dealt with in the new Convention. There is already a special subcommittee existing and studying these problems. When their studies are finished, the Bureau Permanent should decide on the drafting of a Special Convention on long term charters.

X. b) see our answer to question a)

X. c) see our answer to question a)

XI. a) Yes.

XII. The scope of application should be as wide as possible. Therefore the Contracting States should recognize also those rights which have accrued in a non-Contracting State and according to the law of such a State as far as the rights concerned are in principle the same than the rights described in our Convention. But a possibility of retaliation against non-Contracting States should be left open.

XIII. a) The German law recognizes the same lien as described in the 1926 Convention and— in addition — the following liens securing the following claims :

i) Claims arising out of the bottomry of the vessel. It is intended to abolish bottomry from the German law in the near future.

ii) Claims resulting from any negligent act or omission of the crew done within the scope of their employment for which the owner is liable (the most important case is the collision; see Article 2 N° 4 of the 1926 Convention).

iii) Claims of the national insurance scheme for seafarers for contributions of the owners to that scheme.

XIII. b) German law does not recognize other rights in rem on the ship than liens and registered mortgages. But there is recognized a right of retention which does not give a claim to the proceeds of the vessel from a forced sale. Moreover, any general creditor may, on the basis of a final court judgment, have the vessel sold in judicial auction and is entitled to the proceeds, ranking, however, behind registered mortgages and such maritime liens, which have been duly established to the court. This means, that other lienors, who did not establish their liens, do not receive payment.

Furthermore a shipyard can apply for a registered mortgage to secure its claims resulting from the construction of the ship or her repair.

XIII. c) i) Registered mortgages rank in the sequence of their registration in the public register.

ii) All liens have the priority over mortgages.

iii) The ranking of maritime liens inter se is in principal the same as described by Articles 5 and 6 of the 1926 Convention.

iv) Other claims (i.e. the right of retention as mentioned under b) have no priority before liens and mortgages).

XIII. d) No, if there is no consent obtained from the mortgagees the ship remains in the register, but a note is added that the ship lost the right of flying the German flag.

XIII. e) No.

XIII. f) No.

XIV. The recognition of rights in rem on a ship by German courts depends on the following criteria :

i) Title, registered or not, and registered mortgages are always recognized by German courts provided that they have been duly originated according to the law of the flag.

ii) a) Other rights in rem are recognized if the originate under the applicable national law. If the respective right has come into existence in a foreign country the respective foreign law will insofar be applied (lex rei sitae). Liens for wages are governed always by the law of the flag. If the respective right has come into existence on the high seas the law of the flag of the debtors ship will be applied. But there is one exception : If there is a collision between two German vessels in foreign national waters German law will be applied irrespective of the foreign law.

b) A right in a German vessel which has arisen according to ii) a) has moreover to correspond with a lien known in German law. This means that its economic purposes are equal and the legal requirements are similar though not equal (e.g. foreign liens for necessaries are recognized even without the master's order). If there is a « corresponding » right in German law it will be recognized in the same way and the same rank as it was a right which came in existence according to German law.

iii) The priority of rights in vessels is determined by the German law of procedure but with the exception that a foreign lien which originally ranked behind registered mortgages does not gain priority over them.

XV. We are in favour of drafting an entirely new Convention.

Hamburg, June 1st, 1964.

NORWEGIAN MARITME LAW ASSOCIATION

PROPOSED AMENDMENTS TO PROVISIONAL DRAFT CONVENTION ON MARITIME LIENS AND MORTGAGES SUBMITTED TO THE INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE (HYPO. 13-5-64)

I. Mortgages and executory liens

Art. 1

In this Convention

a) a mortgage shall mean a contractual security in a vessel for a certain indebtedness;

b) an executory lien shall mean a security in a vessel for a certain indebtedness, levied by special decree by a public authority.

Art. 2

A mortgage which has been duly executed and registered in accordance with the laws of the State where the vessel is registered shall be recognized in the Contracting States, provided

a) that the registration has taken place in an oficial register;

b) that the register and the instruments recorded therein, or authorized copies of such instruments, are open to public inspection;

c) that the registration shall include the name of the original mortgagee, the amount secured by the mortgage and the date determining the rank of the mortgage.

Art. 3

Mortgages recognized in the Contracting States shall, in case of collision of rights, take priority, one before another, in the order of registration.

The law of the State where the vessel has been registered may, however, provide that priority shall originate from the time when an application for registration was received by the registrar, provided that such application be available for public inspection.

Art. 4

1. A Contracting State shall not permit the de-registration of a vessel without the consent of all holders of registered mortgages on the vessel.

2. A Contracting State shall not permit the registration of a vessel previously registered in another State unless a certificate of de-registration has been issued by the latter State.

3. A certificate of de-registration issued in a Contracting State shall set out, in their order, all registered mortgages on the vessel.

4. Mortgages set out in a certificate of de-registration issued in a Contracting State shall be accepted for registration in another Contracting State where the vessel is being registered, retaining their priority, inter se, resulting from the original registration.

If such registered mortgages do not comply with the statutory requirements for registration in the State where the vessel is being registered the interested parties shall be given at least 60 days in which to comply such requirements, all legal effects of registration remaining in force during this period.

Art. 5

The provisions in Arts. 1 - 4 shall also apply to executory liens. Such liens shall rank with mortgages in the order set out in Art. 3.

II. Maritime liens

Art. 6

In this Convention a maritime lien shall mean a security in a vessel attaching by law to a certain claim.

Art. 7

A maritime lien shall attach to the following claims pertaining to the vessel :

1. Costs levied or awarded by the competent Court in connection with the forced sale of the vessel, including costs in respect of a necessary arrest, preservation of the vessel after commencement of the legal action and the distribution of the proceeds of the sale.

2. Cost of removal of the wreck ordered by a public authority.

3. Port, Canal and Pilotage dues and other similar dues payable for a service rendered to the vessel.

4. Remuneration for salvage.

5. Wages and other sums due to the vessel's personnel in respect of their employment and premiums for social insurance payable by the employer in respect of their employment.

6. Claims for loss of life and personal injury in respect of persons on board the vessel, and in respect of persons not on board the vessel, if caused by a person in the vessel's service for whom the owner is responsible.

7. Claims for loss of or damage to property in respect of property on board the vessel, and in respect of property not on board the vessel, if caused by a person in the service of the vessel for whom the owner is responsible.

Art. 8

The maritime liens set out in Art. 7 shall attach to the claims in question whether the person liable is the owner, demise charterer or other charterer, manager or operator of the vessel.

Art. 9

The subject matter of a maritime lien shall be the vessel with its physical accessories only.

Art. 10

All maritime liens listed in Art. 7 shall rank ahead of mortgages and executory liens.

The classes of liens enumerated in Art. 7 shall rank in the order thus set out.

Within each class the liens shall rank pari passu, but in respect of liens for salvage (class 4) the younger shall take precedence over the older.

Art. 11

A Contracting State may recognize liens in respect of claims other than those set out in Art. 7, provided that such liens shall rank after registered mortgages and executory liens.

Art. 12

Except in case of a forced sale as provided for in Arts. 18 and 19 the maritime liens set out in Art. 7 shall be unaffected by change of flag or ownership of the vessel.

Art. 13

Unless otherwise has been agreed the assignment of a claim secured by a maritime lien shall also entail the transfer of such lien.

Art. 14

Where a claim secured by a maritime lien or other lien is subject to limitation of liability such lien shall be enforceable only for the limited amount of the claim. When a limitation fund has been set up such lien shall not be enforceable.

Art. 15

All maritime liens listed in Art. 7 shall be extinguished after a period of one year from the time when the corresponding claim arose.

If the claim has been adjudicated the lien shall be extinguished if legal action to enforce it has not been taken within one year of the date of final judgment.

The national law of each Contracting State shall determine the legal actions required for the interruption of the prescription periods.

Art. 16

The Contracting States shall apply the provisions of Arts. 6 - 15 to all vessel, irrespective of their State of registry.

III. Forced sale

Art. 17

Prior to the forced sale of a vessel in a Contracting State the competent authority of such State shall give ..... days advance notice of the time and place of the forced sale to all known holders of mortgages, executory liens and maritime liens in the vessel. The said authority shall endeavour to obtain information of the identity of such holders from the registrar of the register in which the vessel is entered and from the vessel's registered owner.

Art. 18

1. In the event of a forced sale of a vessel in a Contracting State all mortgages, liens and other encumbrances shall cease to attach to the vessel, provided that

a) the vessel is within the territory of the State in question and in the custody of its competent authorities at the time of the sale;

b) the sale is effected in accordance with the law of the State in question.

2. Out of the proceeds of the sale the holders of mortgages, executory liens and maritime liens shall be satisfied in the order of priority set out in this Convention.

Art. 19

In the event of a forced sale of a vessel in a non-Contracting State all mortgages, liens and other encumbrances shall be deemed to have ceased to attach to the vessel in the Contracting States provided that the requirements set out in Arts. 17 and 18 have been met.

ASSOCIATION HELLENIQUE DE DROIT MARITIME

REPONSES

I. *INTRODUCTION*

1. L'Association Hellénique de Droit Maritime a examiné avec intérêt le remarquable rapport de M. J.T. Asser sur les privilèges et les hypothèques maritimes, ainsi que le questionnaire qui y est joint.

2. L'Association Hellénique, bien que ne partageant pas tous les griefs exprimés par M. Asser au sujet de la Convention de 1926, se joint bien volontiers à l'idée de réexaminer la question des privilèges et des hypothèques maritimes, à condition toutefois que l'effort qui sera entrepris contribue à la cause de l'unification du droit maritime, c'est-à-dire qu'il soit accompli par le plus grand nombre possible d'Etats participants au Comité Maritime International.

3. Avant de répondre au questionnaire, joint au rapport de M. J.T. Asser, nous devons rendre hommage à la Convention de Bruxelles de 1926, qui a rendu de très grands services aux affaires maritimes depuis son adoption.

4. Bien que la Grèce n'ait pas ratifié la Convention précitée, ses dispositions ont été et sont encore applicables aujourd'hui à de nombreux navires battant pavillon hellénique.

Tous les actes ministériels autorisant l'enregistrement des navires, en vertu de l'article 13 du D.L. 2687-1953 sur « les investissements et la protection des capitaux étrangers » contiennent une disposition relative à l'application de la Convention.

5. D'ailleurs la récente législation hellénique, contenue dans le Code de Droit Maritime Privé (L. 3816 du 26/28-2-1958), s'est approprié plus ou moins les dispositions de la Convention de 1926.

6. Néanmoins, la dite législation hellénique n'a pas adopté toutes les dispositions de la Convention en ce qui concerne les privilèges et n'a retenu notamment qu'un nombre de privilèges plus restreint que celui prévu dans la Convention.

Nous estimons que la dite législation hellénique, dont la traduction est annexée au présent rapport, peut être utile aux travaux de la Commission.

II. *REPONSES AU QUESTIONNAIRE*

1. Ainsi que nous l'avons précédemment exposé, notre Association considère qu'un réexamen de la législation internationale relative aux privilèges et hypothèques maritimes est souhaitable.

2. Nous traitons ci-dessous, en répondant aux questions spéciales, les points qui doivent de l'avis de notre Association être réexaminés.

3. Mises à part les questions traitées ci-dessus, nous croyons qu'une législation internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, en dehors des questions déjà traitées par la Convention de 1926, doit résoudre un problème de base, celui du conflit des lois. L'anarchie qui domine la jurisprudence internationale est bien connue. Elle aboutit en fait à anéantir les droits du créancier hypothécaire, lorsque, par exemple, le navire est vendu à tel ou tel Etat avec lequel il n'a aucun autre lien que celui de la lex fori.

Nous estimons que la réglementation internationale des privilèges et hypothèques maritimes doit contenir une clause stipulant que c'est toujours le droit du pavillon qui doit régir les privilèges et les hypothèques maritimes, indépendamment de l'Etat où les créanciers font valoir leurs droits.

4. a) Notre Association est favorable à la reconnaissance internationale des hypothèques, dûment mentionnées dans le registre public dans lequel le navire est enregistré, que ce dernier appartienne à un Etat contractant ou non, à condition qu'une publicité satisfaisante soit assurée au registre de cet Etat.

b) et c) Nous estimons que le nombre des privilèges reconnus par la Convention doit être limité, surtout par la suppression des créances mentionnées à l'article 2 sous-paragraphe 5.

d) Le rang des hypothèques ne peut pas être autre que celui de leur enregistrement. Pour l'application de cette règle, l'enregistrement des hypothèques doit préciser la date et l'heure de l'enregistrement. Pour le reste, le système de la Convention de 1926 peut être en principe retenu, et si possible simplifié en une disposition analogue à celle de l'article 206 de notre Code de Droit Maritime Privé.

e) f) g) h) Notre Association n'admet aucune reconnaissance internationale de droits sur les navires autres que les privilèges, et considère que la Convention doit interdire aux Etats contractants de maintenir ou de créer de tels droits dans leurs systèmes juridiques internes.

i) Nous estimons qu'aucune raison n'existe de distinguer entre droits résultant d'une hypothèque enregistrée dans un Etat contractant ou dans un Etat non contractant.

j) k) Etant donné que le fret est devenu un instrument de crédit très important pour l'entreprise maritime et qu'il fait l'objet de cession au créancier nous considérons que les privilèges ne doivent plus s'étendre au fret.

l) Nous sommes d'avis que l'article 4 de la Convention de 1926 peut être aboli.

5. Un délai d'un an doit être prévu pour la prescription des privilèges. En plus, en cas de vente contractuelle du navire, nous esti-

mons que le privilège doit continuer à subsister, à condition qu'il ait été reconnu à l'égard de l'acquéreur du navire par voie judiciaire, l'action devant être introduite dans un délai extinctif de trois mois à compter de la transcription du contrat de vente dans le registre d'immatriculation.

6. En raison des différents systèmes existant dans les divers Etats nous sommes d'avis que la Convention ne doit pas contenir de dispositions relatives à l'interruption du ou des délais d'extinction.

7. Nous estimons qu'ils est absolument nécessaire pour une Convention sur les hypothèques et les privilèges de régler le cas du changement de pavillon du navire, en statuant que les hypothèques et les privilèges légalement acquis sous l'ancien pavillon doivent produire leurs effets sous le nouveau pavillon, à condition que dans un délai, dont la durée doit être spécifiée, l'hypothèque soit de nouveau inscrite au nouveau registre et que l'ayant-droit au privilège exerce son droit.

8. Nous croyons qu'une vente forcée, quelle que soit l'autorité qui l'a ordonnée, doit avoir comme effet l'extinction de tous les droits de privilèges ou d'hypothèques. Autrement le système de vente forcée risque d'en être gravement affecté.

9. Nous estimons comme nécessaire l'établissement d'une clause relative aux hypothèques sur les navires en construction, mais nous ne croyons pas opportun d'incorporer à la Convention sur les hypothèques et les privilèges le projet de Convention sur l'enregistrement des droits des navires en construction.

10. Bien que le problème soulevé soit très important, nous croyons qu'il ne peut pas être réglé dans le cadre de la Convention dont il est question.

1. Il faut faire en sorte d'éviter les contradictions entre les diverses Conventions internationales, mais il est toutefois nécessaire que cet effort n'aboutisse pas à la création d'autres contradictions.

12. Nous estimons que la Convention doit avoir le champ d'application le plus large possible.

13. Nous annexons à la présente réponse la traduction des dispositions visées du droit hellénique.

14. Le Code Civil hellénique prévoit que les droits réels sur le navire sont régis par la loi du pavillon. Mais bien que, généralement, les privilèges maritimes soient considérés comme ayant la force d'un droit réel, la jurisprudence considère les règles relatives aux privilèges comme règles procédurales, et applique la lex fori.

15. Notre Association est d'avis que l'amendement de la Convention est la meilleure voie possible.

Athènes, le 8 juin 1964. *Theodoros B. Karatzas*

Secrétaire Hon.

CODE HELLENIQUE DE DROIT MARITIME PRIVE

CHAPITRE VIII

De l'hypothèque maritime

Article 195

Seule la volonté des parties constitue un titre pour l'acquisition d'une hypothèque maritime.

Une hypothèque peut être constituée aussi sur un navire en construction à condition qu'il soit immatriculé.

Article 196

Le droit d'acquérir une hypothèque maritime est accordé en vertu d'une déclaration faite devant notaire.

La déclaration, outre les mentions requises par le droit commun, doit énoncer la description du navire aux termes des articles 2 et 4 du présent Code, le numéro d'immatriculation y compris, ainsi qu'élection de domicile de la part du créancier au lieu où le registre des hypothèques maritimes est tenu. A défaut d'élection de domicile, les significations relatives à l'hypothèque peuvent être adressées au procureur du ressort où le registre d'hypothèques maritimes est tenu.

Article 197

L'hypothèque commence à exister du moment de l'inscription en forme due dans le registre d'hypothèques du ressort du port d'attache du navire.

Article 198

A défaut d'une assurance suffisante le créancier a le droit de faire assurer le navire contre les risques maritimes aux frais du débiteur jusqu'à concurrence du montant du prêt majoré de trente pour-cent.

Si le débiteur ne paie pas les primes d'assurance le créancier a le droit d'exiger le paiement immédiat de la dette.

Le droit hypothécaire s'exerce sur le bénéfice d'assurance également.

Les dispositions des articles 190 al. 3 et 194 s'appliquent sur l'hypothèque maritime également. L'article 1287 du Code Civil n'est point applicable.

Article 199

Toute inscription d'hypothèque maritime postérieure à l'inscription d'une saisie conservatoire ou d'une saisie-exécution, est nulle et sans effet.

Article 200

La disposition de l'article 537 al. 4 du Code de Commerce s'applique également sur hypothèque maritime.

Article 201

Le changement du port d'attache ou du nom d'un navire hypothéqué sans le consentement des créanciers hypothécaires donné par écrit est interdit.

Dès l'inscription du nouveau nom dans le registre d'immatriculation l'autorité portuaire du port d'attache du navire en donne avis au conservateur du registre d'hypothèques maritimes afin qu'il effectue les modifications nécessaires.

Article 202

Toute convention d'aliénation d'un navire hypothéqué, entraînant la perte de la nationalité hellénique, est nulle si elle est faite sans le consentement des créanciers hypothécaires.

Article 203

Toute hypothèque établie sur un navire au moment où il acquiert la nationalité hellénique, continue à subsister pour autant que d'après la loi de la nationalité précédente l'hypothèque ait été acquise par inscription dans un registre public et qu'elle ait été inscrite dans le registre des hypothèques maritimes hellénique dans les soixante jours qui suivent l'immatriculation du navire en tant que navire grec.

Article 204

Pour le reste des dispositions du Code Civil relatives à l'hypothèque immobilière sont appliquées par analogie.

CHAPITRE IX

Des privilèges maritimes

Article 205

Sont privilégiés sur le navire et le fret dans l'ordre ci-dessous seules les créances suivantes :

a) les frais de justice encourus dans l'intérêt commun des créanciers, les droits et les taxes grevant le navire, les impôts afférants à la navigation ainsi que les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;

b) les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine et des autres gens de l'équipage ainsi que les droits de la Caisse des Pensions des Marins;

c) les dépenses et rénumérations dues pour assistance, et sauvetage;

d) les indemnités dues aux navires, les passagers et les cargaisons pour abordage ou heurts des navires.

Les privilèges sont préférés à l'hypothèque maritime.

Les créances privilégiées du même rang viennent en concurrence au marc le franc.

En matière de créances résultant d'assistance et de sauvetage, celles qui sont nées ultérieurement sont préférées à celles nées antérieurement.

Article 207

En cas de vente contractuelle du navire le privilège continue à subsister à condition qu'il ait été reconnu à l'égard de l'acquéreur du navire par voie judiciaire l'action devant être introduite dans un délai extinctif de trois mois à compter de la transcription du contrat d'aliénation, dans le registre d'immatriculation.

Article 208

Outre les causes générales d'extinction le privilège s'éteint par la vente du navire aux enchères.

Article 209

Le privilège ne s'exerce pas sur l'indemnité d'assurance.

Décret législatif N° 3899/1958
portant loi sur l'hypothèque de préférence sur navires

Article 1

1. En fait d'hypothèque maritime il est convenu de stipuler que le créancier a le droit d'entreprendre la gestion du navire (hypothèque de préférence) du moment de l'échéance de sa créance.

2. La prise de la gestion du navire par le créancier peut également avoir lieu dans tout autre cas prévu par l'acte constitutif de l'hypothèque de préférence.

Article 2

Le droit d'acquérir une hypothèque de préférence est accordé en Grèce en vertu d'un contrat passé par devant notaire et à l'étranger soit selon la forme requise en Grèce soit selon celle requise dans le pays où l'hypothèque est constituée.

Article 3

Le contrat d'hypothèque de préférence outre les mentions requises par le droit commun doit aussi énoncer : a) le titre d'acquisition de la propriété du navire, le nom, l'indicatif international, le port et le numéro d'immatriculation, les dimensions du navire comme elles résultent du certificat de jaugeage, la nature de la force motrice et la puissance nominale de la machine; b) élection du domicile dans le ressort du Conservateur des Hypothèques. A défaut d'élection du domicile, les significations afférant à l'hypothèque de préférence peuvent être faites au Procureur, du ressort où le Registre d'Hypothèques est tenu.

Article 4

L'hypothèque de préférence ne peut être constituée que sur le navire entier. Elle peut être constituée aussi sur un navire en construction à condition qu'il soit immatriculé.

Article 5

Hormis le droit dont l'article 1 du présent Décret-Loi, par le contrat d'hypothèque de préférence peut être conféré au créancier tout autre droit en vue d'une sûreté majeure de sa créance, y compris le droit d'aliéner le navire sans recours à la vente publique.

Article 6

1. Jugements étrangers afférents à des obligations dérivant d'une hypothèque de préférence ou bien actes reçus par des officiers étrangers, exécutoires dans le pays où ils ont été rendus, sont exécutoires en Grèce

sans revision au fond, encore que le débiteur poursuivi soit un ressortissant Grec. L'exequatur est toujours ordonné par le Président du Tribunal de Première Instance.

2. Outre le débiteur, sont appelés à l'audience si possible, les créanciers hypothécaires ou préférentiels antérieurement inscrits.

3. Le Président ne peut pas renvoyer la cause au Tribunal et l'ordonnance n'est susceptible d'aucune voie de recours ordinaire ou extraordinaire.

4. La sentence autorisant l'exécution, ne peut être exécutée que 24 heures après sa signification.

Article 7

La prise de la gestion est notifiée sans délai au Conservateur des Hypothèques Maritimes, afin que mention soit faite dans le registre hypothécaire. Mention est faite également toutes les fois que la gestion prend fin.

Article 8

Par la prise de la gestion le créancier préférentiel hypothécaire n'est pas privé de son droit à avoir recours à la vente forcée du navire pour le paiement de sa créance.

Article 9

Dès la prise de la gestion, la possession du navire passe au créancier qui exploite le navire pour son propre compte aux fins de l'encaissement de sa créance. La prise de la gestion n'est pas entravée du fait que le navire se trouve en cours de voyage, mais le créancier est tenu à achever le voyage commencé avant la prise de la gestion.

Article 10

Le créancier entré dans la gestion du navire a le droit d'accomplir tout acte et conclure toute convention connexe à la gestion et exploitation du navire mais qui n'engage pas toutefois le navire pour une durée supérieure à un an de la date fixée pour le paiement de sa dette.

Article 11

Tout montant encaissé par le créancier durant la gestion et l'exploitation du navire, déduction faite des dépenses afférentes, est porté en compensation de sa créance. Il peut être stipulé que le créancier doit rendre compte de sa gestion.

Article 12

L'hypothèque de préférence garantit le capital, les intérêts échus et les frais.

Article 13

L'acquittement de la créance de quelque façon qu'il soit fait, met fin à la gestion du navire par le créancier hypothécaire préférentiel. Si l'acquittement est contesté, le créancier est tenu à fournir les éléments de sa gestion.

Article 14

La prise de la gestion du navire par un créancier hypothécaire préférentiel donne droit à tout autre créancier hypothécaire ordinaire ou préférentiel antérieurement inscrit d'exiger le paiement immédiat de sa créance.

Article 15

Le Conservateur des Hypothèques Maritimes doit mentionner sans délai toute inscription ou radiation d'hypothèque ordinaire ou préférentielle dans le livre d'hypothèques que le capitaine est obligé à tenir à bord avec les autres documents réglementaires. Si le navire se trouve hors du ressort du Conservateur des Hypothèques, à la requête de ce dernier adressée par poste, télégraphe ou tout autre moyen adéquat, la mention visée à l'alinéa précédent est faite par l'autorité portuaire ou consulaire du ressort où se trouve le navire.

Article 16

La mention visée à l'article précédent énonce :

1. Le prénom, nom, domicile et profession du créancier et du débiteur.
2. La date du titre et de son inscription dans le registre hypothécaire.
3. Le montant de la créance.
4. La date de l'échéance de la créance.
5. Dans le cas de radiation, la date du document de l'acquittement et de ce qu'elle fut portée dans le registre.

Article 17

Le capitaine doit avoir à bord copie dûment légalisée par le Conservateur des Hypothèques du titre constitutif de toute hypothèque inscrite dans le livre prévu dans l'article 15 du présent Décret-Loi grevant le navire. Le capitaine doit présenter à tout ayant un intérêt légitime la copie dont l'alinéa précédent ainsi que le livre doit l'article 15.

Article 18

A défaut d'une assurance suffisante, le créancier hypothécaire préférentiel a le droit de faire assurer le navire contre les risques de mer et de guerre aux frais du débiteur, jusqu'à la concurrence du

montant du prêt, majoré de trente pour-cent. Si le débiteur ne paie pas la prime d'assurance, le créancier peut réclamer le paiement immédiat de la dette. La créance garantie par une hypothèque de préférence, peut être exercée sur le bénéfice d'assurance.

Article 19

Si le navire est perdu ou a subi des avaries diminuant substantiellement sa valeur, le créancier hypothécaire préférentiel peut exiger le paiement immédiat de la créance. Le droit dont l'alinéa précédent est exclu lorsque les avaries ne sont pas causées par une faute du débiteur et celui-ci offre une sûreté adéquate.

Article 20

Toute hypothèque ordinaire ou de préférence constituée sur un navire au moment où celui-ci acquiert la nationalité hellénique continue à subsister pour autant que d'après la loi de la nationalité précédente, l'hypothèque ait été acquise par inscription dans un registre publique et qu'elle ait été inscrite dans le registre hypothécaire Grec dans les 60 jours qui suivent l'immatriculation du navire en tant que navire Grec.

Article 21

Le rang chronologique de l'inscription de l'hypothèque détermine la priorité de tout créancier ordinaire ou préférentiel. Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence.

Article 22

Pour le reste sont appliquées les dispositions des articles 195 à 205 du Code du Droit Maritime Privé.

Article 23

Les dispositions des articles 1 à 22 sont appliquées à des navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux. L'application de ces dispositions peut être étendue par Décret Royal à des navires d'un jaugeage inférieur.

Article 24

1. En fait des Autorités Consulaires Helléniques auprès desquelles l'exercice de l'Administration de la Marine Marchande est confiée à un Officier du Corps Portuaire, l'admission définitive de navires grecs sans égard à leur capacité et la conservation des registres d'immatriculation de toute classe ainsi que des hypothèques maritimes y compris les livres y afférant selon les provisions en vigueur, peut être exercée par le dit officier, d'après Décret Royal issu à l'instance des Ministres de la Justice et de la Marine Marchande.

2. Les navires inscrits dans les registres tenus par les Autorités Consulaires selon l'alinéa 1, sont obligatoirement transcrits dans un registre d'un port de l'Etat.

3. Par Décret Royal issu à l'instance des Ministres de la Justice et de la Marine Marchande seront déterminés :

a) La procédure de la transcription des navires et leur report des registres relatifs aux registres d'immatriculation et des hypothèques maritimes ainsi qu'aux autres registres d'un port de l'Etat.

b) La conservation des dits registres après la transcription des navires dont l'alinéa - du présent article, le but de leur conservation et les inscriptions à y passer.

c) Les pièces justificatives exigées pour l'admission d'un navire autant que navire grec par les Autorités Consulaires conformément à l'alinéa du présent article.

d) Tout autre détail pour l'exécution du présent article.

Article 25

L'affirmation assermentée de la propriété d'un navire, prévue par la dernière alinéa de l'article 6 du D.R. du 14.11.1836 sur la Marine Marchande est remplacée par une déclaration sous seing privé, soumise par l'acquérant à l'Autorité de l'immatriculation.

La déclaration écrite de promesse et de garantie prévue par les articles 12, 13 et 14 du D.R. du 14.11.1836 est abrogée.

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I. Yes.

II. a) Not applicable.

II. b) We go into greater detail about desirable improvements in later replies to this questionnaire. We believe that the following improvements are especially important :

1. We consider that the Convention, as at present drafted, accords too low a priority to rights of mortgagees, by subordinating them to the very extensive number of claims which give rise to maritime liens as enumerated in Article 2. In England, as will be seen from the Commentary pages 3 and 4, Maritime Liens are very restricted and attach only in respect of claims for damage done by a ship, salvage wages and master disbursements. The rights of mortgagees, therefore, take priority over the vast majority of claims which may be made against the vessel. We suggest that this is as it should be.

We agree that creditors should be entitled to enforce their claim by proceedings « in rem » against a ship. In this connection we should recall that the United Kingdom has ratified the Arrest of Ships Convention 1952 which enumerates an extensive list of claims in respect of which proceedings « in rem » are available. To accord the right to proceed « in rem » does not, of course, imply that a Maritime Lien attaches to the claim (though Maritime Liens can only be enforced by proceedings « in rem »). Not do proceedings « in rem » affect the priority of the various claimants including mortgagees.

2. Quite apart from the substantive criticism mentioned above, we are of the opinion that numerous drafting amendments are required to avoid ambiguities and uncertainties in the present text. We mention these in more detail below (see in particular reply to Question IV b) 1).

III. a) An indication of our view as to the requirements of a new Convention has been given in our reply to Question II.

III. b) We are in favour, if possible, of a new Convention providing for rules of uniform law covering all the problems in the report.

III. c) We think that consideration should be given to the question as to whether all Maritime Claims under the Arrest Convention should be brought into this Convention. Further, we would suggest that provision should be made in the Convention to cover the forced sale of

ships, wreck raising and the possessory lien under English law. (See reply to Question IV b) iii).

IV. 1) Yes.

IV. 2) Yes.

In the United Kingdom the position as regards the recognition and enforcement of foreign mortgages and charges on ships has changed in the last few years. Whilst a foreign judgment against a ship has always been recognised and enforced by proceedings « in rem » in the Admiralty Court (see e.g. *Minna Craig S.S.Co. v. Chartered Mercantile Bank of India (1897) 1 Q.B.)*, the Courts in the United Kingdom had no jurisdiction to consider disputes respecting foreign mortgages and charges. Prior to 1956 the Admiralty jurisdiction of the High Court was limited, in general terms, to mortgages registered under the Merchant Shipping Act. Thus the registered mortgagee of a British ship could enforce his security by arrest in the Admiralty Court, whereas the mortgagee of a foreign ship, duly registered in accordance with the law of the flag of the ship, had no right to arrest such ship in a British port.

However, since the passage of the Administration of Justice Act 1956, the Admiralty jurisdiction has been extended to hear and determine any claim in respect of a mortgage of or a charge on a ship or any share therein whether the ship is British registered or not, wherever the claim may arise and to all morgages and charges, whether registered or not and whether legal or equitable including mortgages and charges created under foreign law.

IV. b) i) We are of the view that the claims listed in Article 2 to which Maritime Liens attach are too numerous. Paragraph 5 of Article 2 should be omitted « in toto ». With modern means of communication the right of the Master to pledge his ship is unnecessary. We would also suggest that the claims set out in the other paragraphs should be restricted as follows :

Paragraph 1.

a) « *Law costs due to the State* ». These words are wide enough to cover any legal costs due to the State. We believe that what is meant is Court Fees and we suggest that this restricted term should be employed.

b) « *Expenses incurred in the common interest of creditors in order to preserve the vessel or to procure her sale and the distribution of the proceeds of sale* ».

We suggest that this provision lacks clarity and is, in any event, too widely drafted. Such expenses should be restricted to the costs of arrest, sale and distribution of funds arising therefrom.

c) « *The cost of watching and preservation* ».
We suggest that this should be deleted from the paragraph.

Paragraph 2.

« *Claims arising out of the contract of engagement of the Master, crew and other persons hired on board* ».

We think it right that the Master and crew should be entitled to the security provided by a Maritime Lien in respect of their wages. But we suggest that this paragraph is too wide both in respect of the category of persons included and in respect of the causes of action which should be restricted to wages and other similar payments (insurance, pensions, etc.). The expression « claims arising out of contract of engagement » is wide enough to include, for example, a claim made by a third party in respect of the beach of a term of the contract of engagement by the Master, etc. (i.e. the breach of the undertaking of a Master to use all reasonable means to make and keep the ship seaworthy under the Merchant Shipping Act). As regards the categories of persons included in the provisions, the words « other persons hired on board » might include, for example, stevedores, repairers and even surveyors. We think that the expression should be limited to « persons of the ships complement ».

Paragraph 3.

This provision extends the present scope of Maritime Liens under English law, which is restricted to salvage alone. We think it reasonable to extend the lien to ship's contribution to General Average, but to exclude « assistance » as being unnecessarily wide.

Paragraph 4.

This provision is somewhat loosely drafted and extends the scope of existing English Maritime Liens. We suggest that indemnities for bodily injury to passengers or crew; indemnities for loss of or damage to cargo to baggage (which are all insurable risks) should be omitted.

Paragraph 5.

To be deleted. See above.

IV. b) ii) No comment.

IV. b) iii) We are of the opinion that the categories of claims giving rise to maritime liens under the Convention should be extended as follows :

1. Although Harbour Authorities may enforce their claims for tonnage and harbour dues (Art. 2, 1) and for damage caused to docks etc. (Art. 2, 4), we are of the view that they should also be entitled to a maritime lien in respect of the costs of wreck raising. We think

it best that this should be recognized in the Convention itself, rather than in te Protocol of Signature.

2. As already indicated, we think that the possesory lien should rank as a maritime lien, thereby giving additional security to ship builders and repairers.

IV. c) Yes. See above under IV b) i).

IV. d) i) As between registered mortgages « inter se » ?

The date of registration of the mortgage (and not its creation) should regulate its priority.

ii) As between registered mortgages and liens ?

Priority over registered mortgages should be accorded to a severely restricted number of Maritime Claims. We appreciate that the system of priority set out in Article 2 was the subject of very lengthy International discussions and that agreement was reached after concessions made by the various parties to these discussions (for details see the report of C.M.I. Meeting 1904/1925 and Diplomatic Conferences 1910/1926). In these circumstances we think it might be unwise to suggest a different system.

iii) As between liens « inter se » ?

Here again we consider that the system set out in Article 5 though differing from that adopted in the United Kingdom is workable. We, therefore, do not recommend any changes apart from a clear definition of the « voyage », wich is omitteed from the Convention. We have referred to this in the Commentary. We can see no objection to omitting the concept of voyage from the Convention.

IV. e) Yes. See above.

In addition we think that, in order to avoid conflict with the Arrest Convention 1952, all Maritime claims enumerated in Article 1 of that Convention which are not included in Article 2 of the 1926 Convention on Mortgages and Maritime Liens should be granted recognition in the Convention as claims in respect of which a right in rem exists.

IV. f) The Maritime claims mentioned in e) above should be postponed to all maritime liens and mortgages.

IV. g) To allow Contracting States to create such rights would be contrary to the intention of this Convention.

IV. h) No, for the same reason as in g) above.

IV. i).

1) in a Contracting State ?

Yes.

2) in a non-Contracting State ?

Yes. See IV a) 2) above.

IV. j) We are firmly against the lien being enforceable against freight earned by the ship. If this is not accepted it would be necessary

to define the freight to be attached. We believe that this would be extremely difficult.

IV. k) See reply to j) above.

IV. l) No.

V. a) Two years would seem a reasonable period in respect of all Maritime claims.

V. b) Time should run from the date on which the claim accrues and in the case of General Average, this should be deemed to be the date on which the adjustment is completed.

VI. a) We are in principle against any interruption, though appreciate that such interruption might be found necessary for example in the case of requisition.

VI. b) Not applicable.

VI. c) See reply to Question VI a).

VII. a) Yes.

VII. b) Clearly when a vessel registered in a Contracting State is sold to a national of another Contracting State, the mortgages and liens should survive. The Convention should contain appropriate provisions covering the administrative operation of re-registering mortgages in the new country of registry. Where, however, the vessel is sold by the national of a non-Contracting State, it is impossible to impose the provisions of the Convention on the latter. The only way that any attempt can be made to safeguard the position of a mortgagee would be to provide in the Convention that mortgages, like Maritime Liens, attach to the ship into whose-soever possession she may pass. We have already suggested that this should be so (see reply to Question 1).

VIII. a) No. We think that whilst the purchaser of a ship sold by a Court be entitled to the vessel free of all encumbrances, all registered mortgages and liens on such ships should not be extinguished, but that, instead, they should attach to the proceeds of sale.

VII. b) No. While such a provision would clearly be desirable, it would be ineffective.

IX. a) and b) Yes. In principle we think it logical to have one comprehensive Convention covering both ships in commission and under construction.

X. a) No. While we appreciate that the position of a Charterer should be safeguarded, we think that this is an entirely separate topic from that dealt with in this Convention, which deals with security for services rendered, damage done or money advanced. We do not, however, wish to imply that the Convention on registration of Charter Parties should not be independently pursued.

X. b) Not applicable.

X. c) Not applicable.

XI. Yes, we think it wise to provide that on the setting up of a limitation fund the creditors sharing in the fund will do so « pari passu » without being entitled to any priority resulting from a lien securing their claims. But the setting up of a limitation fund should in no way prejudice the rights of mortgagees.

XII. a) We think that the Convention should be applied as widely as possible, and that its provisions should apply in contracting countries to all vessels irrespective of their flag. Indeed, this is the position in the United Kingdom (see our reply to Question IV a) 2).

XIII. a) In view of a request received from members of Mr. Asser's Working Group we have prepared a detailed commentary on the position in English Law.

We, therefore, answer the questions briefly as follows :

The maritime liens recognized in English Law are wages, damages done by a ship, salvage and disbursements.

XIII. b).

i) Possessory Liens.

Yes. See commentary.

ii) Statutory Liens ?

Yes. See commentary.

iii) A right of retention not giving rise to a maritime lien ?

Yes. A right of retention is given to ship repairers and Port Authorities in circumstances where money is owed for services rendered.

XIII. c) See commentary.

XIII. d) Yes, we believe it is. It should, however, be noted that the Merchant Shipping Acts 1894 S. 44 and 1906 S. 52 make provision for the retention on registers of mortgages when a ship is sold and is reregistered.

XIII. e) Yes.

XIII. f) At the present stage of our examination of this topic, we reply in the negative.

XIV. Mortgages and charges created under foreign law are recognized in this country as matters of *substance* (i.e. in the sense understood in private international law). As a matter of *procedure claims* will be enforced by an action « in rem ». The question of priority claims would, however, be governed by English Law for this is a matter for the « lex fori ».

XV. We are in favour of preparing an entirely new Convention.

COMMENTARY

ON THE INTERNATIONAL CONVENTION OF 1926 AND COMPARISON WITH ENGLISH LAW

Article 1

Article 1 lays down the categories of rights over a ship which may be registered. These are :

1) *Mortgages*. This must include both legal and equitable mortgages. A legal mortgage is one which is registered under the *Merchant Shipping Act 1894 s. 31-46*. All other mortgages are equitable. It is to be noted that all claims in respect of mortgages or charges, whether registered or not, and whether legal or equitable and including those created under foreign law, on any ship or share are within the Admiralty jurisdiction; see *Administration of Justice Act 1956 (4 & 5 Eliz. 2) Sec. 1 (1) (c)* which provides that « The Admiralty jurisdiction of the High Court shall be as follows, that is to say, jurisdiction to hear and determine any of the following questions or claims : any claim in respect of a mortgage of or any charge on a ship or any share therein »; and Sec. 1 (4) « The preceding provisions of this section shall apply :

a) in relation to all ships and aircraft, whether British or not and whether registered or not and wherever the residence or domicile or their owners may be;

b) in relation to all claims, wheresoever arising (including in the case of cargo or wreck salvage claims in respect of cargo found on land) and

c) so far as they relate to mortgages or charges, to all mortgages and charges whether registered or not and whether legal or equitable, including mortgages and charges created under foreign law;

Provided that nothing in this sub-section shall be construed as extending the cases in which money or property is recoverable under any of the provisions of the Merchant Shipping Acts 1894-1954. »

2) *Hypothecations*. This in English law means Bottomry and Respondentia. The Master has authority to pledge the ship and freight in circumstances of unforesseen necessity or distress to raise the funds required for the voyage. This is Bottomry. If the cargo alone is hypothecated then this is Respondentia. Though such hypothecations are obsolete in practice, they still form part of the jurisdiction « in rem » and « in personam » of the Admiralty Court — see *Administration of Justice Act sec. 1 (1 (r)*. The Court car hear and determine « (r) any claim arising out of Bottomry ». In practice both Bottomry and Respondentia are obsolete in English law. The will not be further considered.

3) *Other charges.* In the *St. Merriel (1963) 1 Ll.L.Rep. 63 at p. 68,* Hewson J. defined « other charge » by reference to shipping statutes which contain the words « a charge upon the ship ». In particular he referred to :

a) *Merchant Shipping Act 1894 S. 513 (2)* which reads : « Any damage sustained by an owner or occupier in consequence of the exercise of rights given by this Section » (which deals with the right to pass and repass over adjoining land when the vessel is wrecked stranded or in distress) « shall be a charge on the vessel, cargo or articles in respect of or by which the damage is occasioned, and the amount payable in respect of the damage shall in case of dispute be determined and shall in default of payment, be recoverable in the same manner as the amount of salvage is under this part of this Act determined or recoverable ».

b) *Merchant Shipping Act 1906 S. 35 (2) :* « If the expenses » (expenses, that is, attendant on the illness, hurt or injury of a seaman) « are not so repaid the amount thereof shall with costs be a charge upon the ship and be recoverable from the Master or from the owner of the ship for the time being either by ordinary process of law or in the Court and in the manner in which wages may be recovered by seamen ».

c) *Merchant Shipping Act 1906 S.42 (1) & (2) :* « These expenses (expenses of relief of distressed seamen) shall be a charge upon the ship (recoverable) either by ordinary process of Law or in the court and manner in which may be recovered by seamen ».

Article 2

Article 2 lays down the classes of claim in respect of which Maritime liens attach under the Convention. The article also lays down their priority, but this question is dealt with more specifically under Article 3. The Article lays down the items of the ship's adventures to be subject to such liens (e.g. Freight and accessories) but again this is dealt with in detail below under Article 4.

The maritime liens listed in the Convention are far more numerous than the maritime liens recognized by English law. Liens of all kinds recognized by English law are as follows :

1) *Maritime Liens.*

a) *Bottomry & Respondentia :* see above under Article 1.

b) *Salvage of Property.*

The lien salvage is created by rendering salvage services to a maritime res, or in certain circumstances by the saving of life from a ship. The lien attaches to the ship freight and cargo severally, but not jointly and each is liable to contribute towards the salvage in proportion to its value, but cannot except in cases of express agreement

be made liable for the salvage due from the other. The lien accrues immediately upon performance of the salvage services.

c) *Wages.*

The lien for wages attaches provided these have been earned under an ordinary mariner's contract. So long as the master and crew have earned their wages the fact that they were engaged by someone who had no right to engage them is irrelevant.

d) *Disbursements and Liabilities.*

The master has a lien on the ship for disbursements made or liabilities incurred on account of the ship. This lien is only in respect of disbursements made or liabilities incurred by the master by virtue of his general authority and in the ordinary course of his employment for which he can pledge owner's credit.

e) *Dammage done by a ship.*

This lien arises when damage is done by the ship to another ship or property; see *The Tolten (1946) P. 135 (C.A.)* where a wharf in Spain was damaged, and *Mersey Docks and Harbour Board v. Turner, The Zeta (1893) A.C. 468* where a ship collided with a pier head. This is the case whether the casualty occurs on the high seas or in the body of a country, that is to say on any inland waterway. There must be some wrongful act of navigation of the ship from want of skill or from negligence of the persons by whom she was navigated, being at the time of the damage her owners or the servants of her owner, or having the possession and control of her by their authority. Thus where the crew of a ship cast off the moorings of another ship, and the latter was damaged as a result, it was held that no lien attached to the ship whose crew cut the moorings; *Currie v. McKnight (1897) A.C. 97.* So where Charterers have the control or where any persons are allowed to have possession for the purpose of using or employing her in the ordinary manner, they may be deemed to have authority to subject her to liens and, therefore, make her liable for their negligence. Where the person in charge or possession of the ship has no such authority no lien arises e.g. wilful damage by the Master. But see Article 13 inf. and *The Castlegate (1893) A.C. 38* for some further discussion on this matter.

2. *Statutory Liens.*

A statutory lien attaches when the proceedings are commenced in an action « in rem » in the Admiralty jurisdiction of the High Court, the Liverpool Court of Passage, or any County Court having Admiralty jurisdiction. Under the Administration of Justice Act 1956 Sec. 3 (2) « the Admiralty jurisdiction of the High Court may be invoked by an action « in rem » against the ship or property in question » in the following claims :

Sec. (a) «any claim to the possession or ownership of a ship or to the ownership of any share therein;

Sec. (b) any question arising between co-owners of a ship as to possession, employment or earnings of that ship;

Sec. (c) any claim in respect of a mortgage of or a charge on a ship or any share therein;

Sec. (s) any claim for the forfeiture or condemnation of a ship or of the goods which are being or have been carried or have been attempted to be carried, in a ship, or for the restoration of a ship or any such goods after seizure or for droits of Admiralty. »

Under Sec. 3 (3) of the Act it is provided that where there is a maritime lien or other charge on any ship for the amount claimed the jurisdiction of the High Court may be invoked by an action « in rem ».

Under Sec. 3 (4) « where a person who would be liable on the claim (for a list of which see details infra) in an action « in personem » was, when the cause of action arose, the Owner or Charterer of, or in possession or in control of the ship, the Admiralty jurisdiction of the High Court may (whether the claim gives rise to a maritime lien or not) be invoked by an action « in rem » against :

a) that ship, if at the time when the action is brought, it is beneficially owned as respects all the shares therein by that person; or

b) any other ship which, at the time when the action is brought, is beneficially owned as aforesaid. »

The above provisions concerne the following claims under the Administration of Justice Act Sec. 1.

d) any claim for damage done by a ship;

e) any claim for damage received by a ship;

f) any claim for loss of life or personal injury sustained in consequence of any defect in a ship or in her apparel or equipment, or of the wrongful act, neglect or default of the Owners, Charterers or persons in possession or control of a ship or of the master or crew thereof or of any other person for whose wrongful acts, neglects or defaults the owners, charterers or persons in possession or control of a ship are responsible, being an act, neglect or default in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of goods on, in or from the ship or in the embarkation, carriage or disembarkation of persons on, in or from the ship;

g) any claim for loss of or damage to goods carried in a ship;

h) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship or to the use or hire of a ship;

j) any claim in the nature of salvage...;

k) any claim in the nature of towage in respect of a ship...;

l) any claim in the nature of pilotage in respect of a ship...;

m) any claim in the nature of goods or materials supplied to a ship for her operation or maintenance;

n) any claim in respect of construction repair or equipment of a ship or dock charges or dues;

o) any claim by the Master or member of the crew of a ship for wages and any claim by or in respect of a Master or member of the crew of a ship for any money or property which, under any of the provisions of the Merchant Shipping Acts 1894-1954 is recoverable as wages or in the Court and in the manner in which wages may be recovered;

p) any claim by a Master, shipper, charterer or agent in respect of disbursements made on account of a ship;

q) any claim arising out of an act which is or which is claimed to be a general average act;

r) any claim arising out of Bottomry.

A statutory lien attaches when proceedings are commenced in an Admiralty action « in rem ». It differs from a maritime lien in that a maritime lien attaches to the ship at the moment of the occurrence which gives rise to the claim, whereas a statutory lien attaches only on the issue of a writ. Both forms of lien travel with the ship into whosoever possession she may pass. It is imposed by law and not entered into by agreement as are mortgages and pledges.

3. *Possessory Lien.*

A possessory lien is the right of a person in whose possession a ship or her appurtenances is or are, te retain possession thereof. Such charges indeed have a very high priority, but no lien. Such a right belongs to one who repairs, alters or otherwise bestows labour or skill upon a ship and retains possession of it. There is no power to realize the security, even though expenses and inconvenience must be incurred in keeping it. (Also it is to be noted that Harbour and Dock Authorities generally have a right under their private statutes to detain vessels in respect of damage to the harbour or dock works. The right arises where the Authority's special Act incorporates the *Harbour Dockse and Piers Clauses Act 1847 (10 & 11 Vict. C. 27) S. 74* or includes similar provisions. The mere right to detain does not involve a right to sell and has been held to amount to a possessory lien : see *Mersey Docks & Harbour Board v. Hay, The Countess (1923) A.C. 345.* Harbour and dock authorities can also detain and sell a ship in respect of dock and harbour dues : see *Harbour, Docks and Piers Clauses Act 1847 S. 44.* They can take possession and remove and sell wrecks and other obstructions).

It will be seen from the foregoing that though there are but few maritime liens known to English law, the statutory liens, giving a right to proceedings « in rem » as listed by the Administration of Justice Act 1956 are numerous and to a large extent correspond to the maritime liens listed by the Convention, upon which the following comments and comparisons with English law are made :

« *Law costs and fees, etc.* »

The charges of the marshall give rise to an overriding right; otherwise such costs can as a consequence be paid out of the proceeds of sale; and indeed the court almost invariably orders that the court fees and costs shall be a first charge on the proceeds of the ship or the fund in court. But under English law such charges do not of themselves give rise to a lien.

« *Tonnage dues, light or harbour dues and other public taxes of the same character* ».

Under existing English law there is no maritime lien for such dues. However in most cases dock and harbour authorities have the power to detain and sell for dues under their special act, either by express terms or by incorporation of the *Harbour, Docks, and Piers Clauses Act 1847 B. 44*. The effect of this power is to give a claim for dock dues priority over all other claims, even over those maritime lien holders : *The Emilei Millon (1905) 2 K.B. 817*. So far as concerns light dues, their recovery is provided for under the Merchant Shipping Act 1894 S. 649, 650 en 655. The right to distress for light dues is inferior to a maritime lien and cannot be effected when a ship is inferior to a maritime lien and cannot be effected when a ship is under arrest by the court : *The Westmoreland (1845) 2 Wm. Rob. 394*. If the words « other public taxes of the same character » cover statutory charges for removing wreck then this merely preserves existing English law, since dock owners and harbour authorities claims to wrecks which they have removed take priority over all other claims : *The Sea Spray (1907) P. 133*. « Pilotage dues ». Under English law pilotage dues are usually collected by the pilotage authority under byelaws made under the *Pilotage Act 1913 S. 171 (f)*. Under S. 149 (1) of that Act those dues are recoverable in the same way as fines under the Merchant Shipping Act 1894 : that is to say, they are recoverable as civil debts and can be levied by distress on the ship : see *Merchant Shipping Act 1894 S. 681 (2) S. 693*. But, presumably, as in the case of light dues, (see above) this right of distress is inferior to a maritime lien. In addition it was held in *The Ambatielos (1923) P. 68* that an action « in rem » lies for pilotage dues but that is was doubtful whether there was a maritime lien in respect of them; and that, if there was a lien, it probably ranked with seamen's wages. The lien for pilotage dues is now statutory, see above Administration of Justice Act Sec. 1 (1) 1.

« *The Cost of watching and preservation from the time of the entry of the vessel into the last port* ».

The last port must mean the port in which the ship was arrested. This provision may cover the facts in such a case as *the Carolina (1875)*

34 LT 399, where it was held that a seaman retained in the service of the ship after he had arrested her in an action for wages could not have judgment for wages accrued after the date of the arrest, but could only obtain a subsistence allowance by way of costs. Or the words may cover the case of *The Rene (1922) 128 LT 96* the ship was under arrest had supplied ballast which was necessary for the preservation of the ship, was not entitled to priority over other necessaries men.

Article 2 (2)

« *Claims arising out of the contract of engagement of the Master, crew and other persons hired on board* ».

Under English law a seaman has by the law of Admiralty and independently of statute, a maritime lien for his wages : this includes money earned otherwise than on board the ship such as subsistence money viaticam and wages accrued due after dismissal, see *The British Trade (1924) P. 104*. The Convention raises two questions. There is doubt whether there is a lien for damages for breach of the contract of service as distinguished from wages e.g. damages for wronguful dismissal. It has been said that such a lien exists but this appears to conflict with the judgment in *The British Trade* (supra). There is also the question of whether a lien exists for wages due under a special contract as distinguished from an ordinary mariners contract : the answer is also in doubt in view of the judgment in *The British Trade*.

As regards the master he also has a lien for wages under *Merchant Shipping Act 1894 S. 167*, though his lien is postponed to the seaman's lien — *The Mons (1932) P. 109*. Under the same section of the Act the master has a lien for disbursements. « Disbursements » were defined by Lord Esher in *The Orients (1895) P at p. 55* as follows : « The real meaning of the word « disbursements » in Admiralty practice is disbursements by the master which he makes himself liable for in respect of necessary things for the ship for the purpose of navigation which he as master of the ship is there to carry out — necessary in the sense that they must be had immediately — and when the owner is not there able to give the order, and he is not so near to the master that the master can ask for his authority and the master is therefore obliged necessarily to render himself liable in order to carry out his duty as master.

Article 2 (3)

« *Remuneration for assistance and salvage* ».

Salvage gives rise to a maritime lien. Assistance, of itself, to nothing. Assistance is in the context, a rather loose term anyway.

« *And the contribution of the vessel in general average* ».

This gives rise to a statutory lien, but not to a maritime lien.

Article 2 (4)

« *Indemnities for collision or other accident or navigation* ».

This coincides with the maritime lien for damage. It is to be noted that the general words specify an accident of navigation. « *Also for damage caused to works forming part of harbours, docks and navigable ways* ». This is equivalent to the maritime lien for damage. « *Indemnities for personal injury to passengers or crew* ». This gives rise to a statutory lien : see Administration of Justice Act 1956 Sec. 1 (L). It is true that the Act specifies merely « goods » which does not, as does the Convention, specifically include baggage.

Article 2 (5)

« *Claims resulting from contracts entered into or acts done by the master, etc.* »

This clearly corresponds to the maritime lien for « Bottomry » and « Respondentia ».

Article 3

Article 3 lays down the priority of mortgages, hypothecations and other charges. Priority of liens is dealt with in Articles 5 & 6. Since it is impracticable to deal separately with priority of mortgages etc. and liens the provisions of Articles 5 & 6 in that respect will also be considered here.

According to English law it would seem that the determination of the priority of liens over one another rests on no rigid application of any rules, but on the principle that equity shall be done to the parties in the circumstances of each particular case. *The Stream Fisher (1927) P. 73.* There is however a general order of priority and there are general rules which in the absence of special circumstances the court tends to apply. After payment of the marshal's charges and expenses, the right of a dock and harbour authority exercising its power under the provisions of the *Harbour Docks and Piers Clauses 1847* or other similar provisions of its special Act, to detain a ship in respect of dock and harbour dues or to take possession of and sell a wreck in respect of conservancy charges overrides all maritime liens. Next in order of priority are maritime liens. These usually rank above mortgages and statutory liens. A mortgage generally has precedence over a statutory lien. A possesory lien ranks after all liens which have attached before, and before all liens which attach after the possessory lien holder has taken possession of the ship.

« Other charges ». The meaning of this term was considered by the « St. Merriel » (see above under Article 1). These charges take priority over statutory liens. The following is a summary of the principles applicable :

1. The Marshall's charges expenses etc. are in practice paid in priority to all claims; priorities are determined in relation to the net fund available thereafter or alternatively if an arresting plaintiff pays the charges etc. in accordance with his undertaking he will recover the sum paid as costs.

2. The costs of the plaintiff in whose action the res was arrested up to the moment of arrest and including the cost of arrest, and later costs up to and including appraisement and sale, either of that plaintiff or where the order for appraisement and sale was obtained in a different action of the plaintiff in a different action are accorded priority over all other claims, whether for costs or not. These apart, cost are ranked with or immediately after the claim in respect of which they arise.

3. A possessory lien, although postponed to earlier maritime liens has priority over subsequent liens maritime or not. If the court orders a possessory lien holder to relinquish possession, the order will include protection for any rights he may prove to have.

4. 1) Salvage has priority over :

a) earlier damage

b) earlier salvage, if distinct and on a different occasion

c) earlier wages

d) earlier claims to forfeiture by the Crown

e) subsequent possessory liens

f) necessaries

g) execution creditors causing the ship to be seized by the sheriff after the salvage services were rendered, and the sheriff claiming in respect of his charges and expenses

h) mortgages.

2) Salvage claims in respect of the same casualty rank « pari passu».

3) Claims for life salvage have priority over claims for salvage of property.

5. 1) Damage has priority over :

a) earlier salvage

b) wages

c) subsequent possessory liens

d) necessaries

e) execution creditors and sheriff, as in 4 (1) (g), supra

f) mortages.

2) Damage ranks « pari passu » with damage, earlier or later.

6. 1) Wages have priority over :

a) earlier salvage

b) subsequent possessory liens

c) necessaries

d) execution creditors and sheriff, as in 4 (1)(g), supra

e) mortgages.

2) Masters' wages and disbursements both rank as masters' wages.

3) Masters' wages and disbursements rank, suject to (6) infra « pari passu ».

4) Crews' wages have priority over masters' wages and disbursements.

5) Crews' wages rank, subject to (6) infra, « pari passu ».

6) Where salvage is interposed between wages earned before and wages earned after the services, the later-earned wages have priority over the earlier-earned.

7) Wages include repatriation expenses, subsistence allowance etc.

8) Special considerations apply in certain circumstances where a master is also a part-owner.

7. Mortgage priorities are as follows :

1) British registered mortgages have priority by registration over earlier (or later) unregistered or foreign mortgages even though there is notice of the unregistered or foreign mortgage.

2) British registered mortgages have priority inter se according to date of registration.

3) Mortgages have priority over necessaries unless the ship was already under arrest for the necessaries when the mortgage was entered into.

4) Unregistered and foreign mortgages have priority inter se according to the dates when they were entered into, subject to the rules of equity governing equitable mortgages.

5) A mortgage has no priority over a possessory lien, for a possessory lien has priority over all claims except earlier maritime liens.

6) A mortgage has no priority over a maritime lien.

8. Necessaries usually have a very low priority.

1) When a ship has been arrested in a necessaries action, the necessaries have priority over mortgages entered into after the arrest.

2) Under similar conditions, necessaries have priority over an execution by wich a sheriff seizes the arrested ship.

3) Necessaries rank « pari passu » « inter se » and no date is of any consequence.

9. Contractual claims, e.g. for breach of charterparty, seem to rank as if the claims were claims in respect of necessaries.

Article 4

Article 4 lays down those items, in addition to the ship to which the lien attaches. These are extensive and go far beyond the provisions of English law.

The word « accessories » is not apt to describe such items as « compensation », general average contributions, and remuneration.

In England the moment the damage is done by the ship, the lien attaches to her hull, tackle, apparel, furniture and freight. That freight is attachable was decided in *The Leo (1862) Luch 444*. See generally, *The Mary Ann (1865) L A I A & E 8*. The lien does not originate in possession, and it follows the ship into whosoever possession it may pass and continues even after the ship is wrecked. It may, therefore, be enforced against the wreckage *Harmer v. Bell, The Bold Buccleugh (1852) 2 Moo P.C. c 267*. The lien on freight can however only be enforced in company with the lien on the ship being consequential to that lien : *Morgan v. Castlegate S.S. Co., The Castlegate (1893) A.C. 38*.

Under existing law the freight to which a maritime lien attaches is the freight which the vessel is engaged in earning at the time when the lien arises *The Orpheus (1871) L.R. 3 & E 308*. It includes subfreight due to a charterer and not to the Owner *The Andalina (1886) 12 P.D.1*. It has never been decided whether passage money is included, but it is more than doubtful in view of the fact that freight cannot be arrested apart from the ship.

Article 5

Article 5 deals with the question of priorities which has been dealt with under Article 3 above.

It is, however, interesting to note English law as regards « the voyage ». In *Board of Trade v. Baxter (1907) A.C. 373* Lord Loreburn said :

« It must in each case be a question of fact what is a voyage, and in ascertaining what it is a court may regard the following among other considerations : the duration of the venture in point of time and its unity : its geographical limits and direction; whether new cargoes are shipped or new charters made or ports visited in orderly succession and in particular whether there has been a sailing from and afterwards a return to the United Kingdom ».

Many claims giving rise to a lien will arise when a ship is not on any « voyage » in the ordinary sense of the word, but in port; e.g. dock dues. See also *Letricheux c. Dunlop (1891) 29 Sc. LO 182*. « I think the word voyage must be taken to embrace the period of preparation at the port of departure and the period spent at the port of destination until the cargo has been delivered ».

Article 6

Article 6 deals with questions of priority which are discussed above under Articles 3 & 5.

This Article also deals with the question of claims for wages and disbursements extending over several voyages, but all falling within one contract of engagement. These are to rank with claims attaching

to « the last voyage ». The last voyage must presumably mean the last voyage prior to the arrest. The question of the voyage generally is dealt with above : see Article 5 sup.

Article 7

The Article deals with the situation arising where there are two or more claims with a separate limit of liability in respect of each claim. The limitation fund must not be taken to be diminished (e.g. in particular where the limit of liability is the value of the ship and her freight) by such separate prior incidents. In English law such claims rank as between incident and incident, and subject always to the rules of priority dealt with above, « pari passu » — see *The Stream Fisher (1927) P 73.*

Under English law the limit of liability is now governed by the *Merchant Shipping (Liability of shipowners and Others) Act 1958* enacting the 1957 Limitation Convention and, therefore, the value of the proviso which lays down rights where the value of the ship is greater than £ 23.13.10. per ton is less than was formerly the case.

The effect of the Article can perhaps be explained by the following illustration. Suppose a ship has three successive collisions on the same voyage (a not impossible occurrence, see *The Stream Fisher (1927) P 73) :* further suppose her value after the first collision is £ 8,000, after the second £ 4,000 and after the third collision £ 2,000 and that on each of the three collisions she does £ 10,000 worth of damage to the other ship. The effect of this will be that there are claims to the extent of £ 30,000 to be satisfied out of a ship worth £ 2,000. If the claimants could only prove for the sum to which the shipowner could limit his liability in respect of each collision, the first claimant would take 4/7 of the fund, the second 2/7 and the third 1/7th. Article 7 attempts to make it clear that each claimant can prove in full without regard to the limit of liability in his case, and if so each claimant will take one third. The proviso to the Article appears to be necessary to prevent a conflict with the rules as to limitation of liability while the value of the ship is greater than the statutory limits laid down. See above.

Article 8

This Aticle corresponds with English law, see *The Bold Buccleugh 7 Moo P.C. 267* which was a case dealing with maritime liens.

Article 9

Article 9 provides for the extinction of liens. The lien ceases to exist. Under English law claims to enforce liens are liable to be statute barred. No action is maintainable to enforce a lien against a vessel in respect of any damage or loss to another vessel, her cargo or freight

or any property on board her or damages for loss of life or personal injuries caused by the fault of another vessel, or in respect of any salvage services unless proceedings are commenced within two years from the date when the damage, loss or injury was caused or when the salvage services were rendered. *Maritime Conventions Act 1911, (1 & 2 Geo 5 C 57) s. 8.* It is important to note that this section only affects procedure and not the substantive rights of the parties; it does not extinguish the lien or the cause of action, but only says that no action can be brought to enforce it. The restriction applies in the case of all Her Majesty's ships, as it applies in the case of other ships. Any court having jurisdiction to deal with those proceedings may however extend the time to such extent and on such conditions as it thinks fit, and except in the case of Her Majesty's ships, must if satisfied that there has not during that period been any seasonable opportunity of arresting the defendant vessel within the jurisdiction of the court, or within the territorial waters of the country to which the plaintiff's ship belongs or in which the plaintiff resides or has his principal place of business, extend any such period to an extent sufficient to give such reasonable opportunity. The provisions as to Her Majesty's ships are governed by the *Crown Proceedings Act 1947 (10 & 11 Geo 6 c 44).*

An action to enforce the maritime lien for seamen's wages must be brought within six years from the date on which the cause of action accrued : *Limitation Act 1939 (2 & 3 Geo 6 c 21). s. 2 (1) & (6).* This is subject to extension where a party is under disability : see ibid s 22.

Maritime liens other than those for collision, salvage and for seamen's wages are not limited to any time for enforcement, but travel with the ship into whosoever possession she may come, but they may be lost through lack of reasonable diligence in enforcing them. A maritime or statutory lien is extinguished by giving bail or a guarantee to prevent the arrest or secure the release of the res in an action to enforce the lien, by the arrest and sale of the ship in an action « in rem » by a court of competent jurisdiction, whether English or foreign, *(see Castrique v. Imrie (1870) L.R. 4 H.L. 414)* by assignment without sanction of the court (see *The Petone (1917) P 198)* and by failure to bring in the claim arising from it within the time ordained by the court in limitation proceedings. The court may, however, allow such a claim to be proved after the time fixed, but before the court has distributed the fund : see *The Zoe 1886 11 P.D. 72.*

Possessory liens are extinguished by payment, by yielding up possession, or by arrest of the ship by a court of competent authority. See : *The Scio (1867) L.R. 1 AXE 353.*

It will be seen that the Convention differs materially from existing English law. Indeed there is nothing in the Convention which corresponds at all closely with existing English law.

Article 10

Article 10 reproduces existing English law in allowing freight to be arrested in the hands of the Master or other agent. That is to say that an agent who in the course of his employment receives money on behalf of his principal to which the principal has in fact no title, is not, as a rule, liable to repay the money, or to pay a party suing, if he has actually paid it over to his principal without notice of the third party's claim. *Buller v. Harrison (1772) 2 Coup 565.* There is an exception to this rule in the case of a lien on sub-freight under a charterparty, and in such a case the lien cannot be exercised after the money has been paid to an agent *(Tagart, Beaton & Co. v. James Fisher & Sons (1903) 1 KB 391).*

So far as concerns the applicability of the principle to accessories, this is unknown to English law.

Article 11

Article 11 provides that there are no special conditions of proof and leaves it to the national law to maintain current requirements in certain special cases. This does not conflict with English law.

Article 12

Article 12 deals with the procedure and machinery which must be laid down. Under the *Merchant Shipping Act 1894 s. 5.* provision is made for the keeping of register books in respect of every registered British vessel. These books are kept by Registrars of British ships at various ports in the United Kingdom and Commonwealth. Apart from certain details regarding the ownership of the vessel, and of her name and construction or details, the only other permissible entry, which may be recorded is in respect of any mortgage of the ship or share (see Sec. 31). British ships carry on board a Certificate of Registry, but this contains no details of mortgages, hypothecations and other charges.

Article 13

Article 13 provides that a lien is in future to attach to a demised ship. It has been doubted whether this is so under existing English law. Though there are cases which support the view (see below) it may be questioned whether they can be reconciled with leading cases. In the *Castlegate (1893) A.C. 38* the words of Brett L.J. in *The Parlement Belge (1880) 5 P.D. 197* were expressly approved by the House of Lords. What Breet L.J. said was « Though the ship has been in collision and has caused injury by reason of the negligence or want of skill or those in charge of her, yet she cannot be made the means of compensation if those in charge of her were not the servants of her then owner

as if « she were in charge of a compulsory pilot ». Lord Watson in *The Castlegate* stated the principle « inasmuch as every proceeding in rem is in substance a proceeding against the owner of the ship, a proper maritime lien must have its root in his presonal liability ». The contrary view to the effect that those having possession and control of the vessel by the owners authority can render her liable to for instance a lien for damages is supported by *The Ripon City (1897) P 226*. Thus, it is said charterers who have the control or any persons who are allowed to have the possession of a ship for the purpose of using or employing her in the ordinary manner are deemed to have authority to subject her to liens and so to make her liable for their negligence. But this presumption is not absolute and may be refuted by showing that the person navigating the ship did not derive any authority from the owners : *The Sylvan Arrow (1923) P 220* or that the injured party is precluded by the terms of a contract from recovering against them. *The Tasmania (1888) P.D. 110*. When the person in charge or possession of the ship has no such authority, express or implied no lien arises, as is well settled. Thus, there is no lien for wilful damage by the master, or for his wilful acts *The Omid (1842)* nor as a servant or on behalf of the owner : *Yeo v. Tatem The Orient (1871) L.R. 3 P.C. 696*. See also *The Lemington (1874) 2 Asp M.C. 475* where the vessel was chartered in circumstances in which the charterer had the sole and absolute management of the vessel and the appointment of her crew. It was held that the ship was liable in proceedings « in rem » Sir R. Phillimore said « A maritime lien attaches to a ship for damage done through the negligence of those in charge of her in whosoever possession she may be, if that damage is inflicted whilst in the course of her ordinary and lawful employment authorised by her owners ».

Article 14

Article 14 lays down how Contracting States may apply the Convention. The provisions do not appear to conflict with English law.

The Convention would appear to provide that the provisions apply to all vessels of Contracting States and to vessels of non-Contracting States where the « national law » so provided. Paragraph 2 of the Article provides that Contracting States may withhold the benefits of the Convention from the national of a non-Contracting State.

Article 15

Article 15 provides that vessels owned by the State shall not be subject to the Convention. This corresponds to English law. A maritime lien does not attach when the « res » belongs to the Crown or is owned by a foreign state : see *The Constitution (1879) 4 P.D. 39* and *The Parlement Belge (1880) 5 P.D. 197 C.A. The Crown Proceedings Act 1947 10 & Geo 6 c. 44 s. 20 (1)* does not authorize proceedings « in

rem » in respect of any claim against the Crown, or the arrest, detention or sale of any of Her Majesty's ships or aircraft or any cargo or other property belonging to the Crown or give to any person any lien on any such ship, cargo or other property. See also *Administration of Justice Act 1956 s. 7 (3)*. If proceedings « in rem » are instituted in the reasonable belief that the property did not belong to the Crown, the court if satisfied of this may upon terms order the proceedings to be treated as if « in personam » against the Crown or other person to be sued : *Crown Proceedings Act 1947 s. 29 (2)*. When a ship is under requisition by the Crown or a foreign state no lien attaches in respect of damage done by her whilst under requisition : see *The Sylvan Arrow (1923) P. 220*. But where salvage services are rendered to a ship under requisition and her owners derive some benefit from those services a maritime lien does attach, although it is unenforceable whilst the ship remains under requisition : *The Meandros (1925) P. 61*.

Article 16

Article 16 expressly preserves the competence of the national courts, the existing forms of procedure and the methods of execution. In particular the Article preserves special modes of procedure, for example those in respect of possessory and statutory liens not covered by the Convention. Further it may be noted that under Article 3 the substance of such liens not covered by the Convention and which exist under the national law are expressly preserved.

IRISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

I. Yes. In our opinion international legislation relating to Maritime Liens and Mortgages is necessary and desirable, particularly if it leads to more international uniformity.

II. a) The Republic of Ireland did not ratify or accede to the 1926 Convention. The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland did not accede to the 1926 Concention.

II. b) The purpose of the Convention on Maritime Liens and Mortgages is to bring about international uniformity in this branch of the Law so that the rights of those who advance money on the security of a ship will be the same in each country. The primary purpose of a Convention is to increase the security of mortgagees. Anything which reduces the value or effectiveness of the security defeats the aim. Anything which strengthens the position of a mortgagee in states other than that in which the mortgage is registered assists the primary aim.

We think that Article 8 of the 1926 Convention, under which claims secured by a lien follow the vessel into whatever hands it may pass, seriously reduces the value of mortgages and that the principle expressed in Article 8 should be changed. If owner « A » allows a lien to arise against a ship and if he sells the ship to owner « B » who knows nothing of the lien, then a mortgagee from « B » takes his security subject to the lien. We think it should be permissible, but not obligatory, for a person having a claim secured by a lien to register the lien in the register of ships and that a bona fide purchaser, without notice of a non-registered lien, should take the ship free from unregistered liens. Then a mortgagee from such a bona fide purchaser would not be subject to unregistered liens.

III. a) A new convention should change Article 8 of the 1926 Convention in accordance with our answer to II b). It should also reduce the number of liens and should redefine the liens to be recognised.

III. b) If the new Convention is to be of value, it must be accepted and made part of the domestic law by many of the states which did not accept the Convention of 1926. It would be a mistake to endanger acceptance of the new Convention by trying to deal with controversial

matters. The more problems which can be solved by the new Convention, the better but anything that is likely to endanger general acceptance of the new Convention should not be pressed.

III. c) Mortgages on ships under construction present many problems. We think that such mortgages should be recognised and that it should be possible to register them. In our view, the register of ships should contain a new part, giving details of ships under construction and the mortgages affecting them; these mortgages should be automatically transferred to the part of the register dealing with a ship whenever that ship is registered. Moreover, the new Convention should contain provisions dealing with arrest, limitation of actions and ships under construction which will correspond in principle to the provisions of the Conventions dealing with arrest, limitation and ships under construction.

IV. a) i) Yes.

IV. a) ii) Yes. The object of the Convention should be to bring about a greater measure of uniformity in the domestic law of the different states. When the courts of a contracting state are dealing with a mortgage which is entered in the register in the case of a ship which is registered in a non-contracting state, we see no reason why the court of the contracting state should not deal with the mortgage in accordance with the terms of the new Convention, provided always that the requirements for registration in each state are approximately the same.

IV. b) The categories of events giving rise to claims for maritime liens set out in Article 2 of the 1926 Convention should be reduced in number and extent. Every recognised maritime lien which is preferred tot a registered mortgage reduces the value of the security to the mortgagee and in the case of large advances, makes it necessary for the mortgagee to carry out time wasting enquiries. Modern conditions of communications and the right of arrest have made many formerly recognised liens unnecessary.

The Convention should recognise all liens which can be covered by insurance, e.g., salvage, General Average, collision, removal of wrecks and damage to persons or to property because mortgagees can always stipulate for insurance against these claims. The insurance company could then give security to those claiming under such liens and the vessel would be free to sail and the security would not be affected.

We think that paragraph 5 of Article 2 of the 1926 Convention should be repealed. There is no objection to giving the Master a lien on the ship for monies expended *by him* but we think it altogether wrong the contractual creditors should have liens for amounts due under contracts made by the Master.

IV. c) Yes. We agree that paragraph 5 of Article 2 should be repealed.

IV. d) i) Registered mortgages should rank « inter se » in the order in which they are registered.

ii) Those liens which we suggest should be retained should be preferred to all registred mortgages to the extent that they are not effectively covered by insurance.

iii) Contractual liens should rank « inter se » in inverse order. The later which has attached being preferred to the earlier. Delictual liens should rank « inter se » according to the date of the events which gave rise to them. Delictual liens and contractual liens should rank « inter se » according to the date of the events which gave rise to them.

IV. e) Yes. A right of detention should be granted and we think that it could be granted without prejudicing the security of mortgagees or the holders of other maritime liens. A creditor or claimant can usually obtain security for his claim by way of bail or a guarantee by detaining a ship. In this way, he can have a fund set up within the jurisdiction of which the vessel is detained, out of which he can have his claims satisfied. As bail or the guarantee is usually put up by someone other than a shipowner, the rights of mortgagees and holders of maritime liens would not be affected.

IV. f) The rights of detention should not interfere with the order of priorities of maritime liens and mortgages. We distinguish between the mere right to detain a vessel from a lien which gives the right to arrest and force a sale of the vessel. The right of detention is a weapon to be used to obtain security by bail or otherwise.

IV. g) No.

IV. h) We see no reason why the contracting states should not be allowed te recognise other liens provided they are postponed to all registered mortgages and to all the liens listed above (Answer to question IV. b).

IV. i) Yes.

ii) Yes, provided the requirements for registration in non-Contracting State are reasonable.

IV. j) We are of opinion that liens should, in certain specified circumstances, be enforceable against freight earned by the ship.

IV. k) Freight earned by an owner should be liable to a lien if it has been earned by the owner of the vessel who was owner at the time when the lien arose. Freight earned by a charterer should be liable to a lien if the charterer was in possession of, or using the vessel, at the time when the lien arose.

IV. l) Yes.

V. a) A period of one year from the date of the events which gave rise to the lien, provided there has been a reasonable opportunity of arresting the ship in the jurisdiction of any of the contracting states. If no such opportunity has occurred, the period should be two years.

V. b) We suggest that the time should run from the date upon which the claim accrues.

VI. a) Yes, subject to the right of the court to extend the time for special circumstances.

VI. b) The only causes which should be listed are those which prevent the holder of a maritime lien from taking steps to enforce his lien, e.g.; if a vessel is requisitioned, the holder of a maritime lien can hardly enforce his lien. There should be no extention of time after the holder of a maritime lien has had an opportunity to arrest the vessel and thus obtain adequate security independent of the lien.

VI. c) No. We think that interruptions of the period should be allowed.

VII. a) Yes.

VII. b) In the event of a change of flag from a Contracting State tot a Contracting State, we suggest that mortgages and liens should be unaffected.

In the event of a change of flag from a non-Contracting State to a Contracting State, we suggest that the same rule should be applied, provided that the requirements for registration in the non-Contracting State meet the reasonable minimum requirements which should be laid down.

In the event of a change of flag from a Contracting State to a non-Contracting State or from a non-Contracting State to a non-Contracting State, we would apply the same rules subject to the same proviso.

VIII. a) Yes.

VIII. b) It would be desirable but entirely ineffective.

IX. a) Yes, but the new Convention should be in accord with the Convention drafted in Stockholm in 1963.

IX. b) Yes.

X. a) i) and ii) No.

X. b) In view of our answer to a) above which is No, a reply to this question is not necessary.

X. c) We do not think that this matter is suitable for inclusion in the proposed Convention and, accordingly, we leave it to the Law of the Court seized of the case.

XI. Yes. The limitation fund is set up for the benefit of those having claims arising out of the incident which gives rise to the liability and only those claimants are entitled to participate in it. The holder of a maritime lien which arises out of an event in respect of which the owner is entitled to limit his liability should have no priority in claiming against the limitation fund over any of the other claimants who have rights against the fund.

XII. a) In our opinion, the Courts in a Contracting State should apply the terms of the Convention in any case coming before them, whether the vessel is registered in a Contracting or a non-Contracting State. Also, every effort should be made to persuade the Contracting States to make the terms of the Convention part of their domestic law. The fact that a State has ratified the Convention does not necessarily make it part of the domestic law.

XII. b) Yes. This is why it is so important to get the Contracting States to agree to amend their domestic law so that it contains provisions similar to those of the convention. In the Republic of Ireland, the ratification of a convention by the National Parliament does not make any of the provisions of the convention a part of the domestic law.

XIII. a) The maritime liens recognised by the law of the Republic of Ireland are :

1. Liens for salvage.
2. Liens for bottomry bonds.
3. Liens for seamens wages.
4. Liens for disbursements and liabilities of the Master.
5. Liens for damage caused by the ship to persons or property.
6. Liens for life salvage.
7. Liens for the expenses of the Receiver of Wrecks.

Harbour authorities have the right to board, seize and sell a ship for arrears of harbour and tonnage dues. The maritime mortgages recognised by the law of the Republic of Ireland are those entered in the register and as against an owner mortgages or charges created by lien though not registered.

XIII. b) i) Yes.

ii) Yes, in the Republic of Ireland provided that the lien was created by a statute of the British Parliament passed before the 6th December, 1922 or by a statute of the National Parliament passed after 6th December, 1921.

iii) Yes, in the sense that the High Court has power to arrest a ship for claims which do not give rise to a maritime lien.

XIII. c) i) Date of registration in the register decides priority.

ii) Maritime liens referred to in XIII a) have priority over registered mortgages.

iii) Salvage ranks before all others.

iv) Registered mortgages rank first.

XIII. d) No.

XIII. e) Yes.

XIII. f) A person may not transfer or mortgage or transfer any mortgage of a ship registered on the national register of the Republic

of Ireland without the consent of the Minister for Transport & Power and if he does so, the transaction is null and void.

XIV. The Republic of Ireland has not adopted or ratified the 1926 Convention. The law enforced in the Republic of Ireland in relation to conflict of laws is substantially the same as the law in force in England.

If a foreign ship is involved in a legal wrong committed within the territorial waters of the Republic of Ireland (soon to be 6 miles) the law to be applied in any case arising out of the wrong is the law of the Republic of Ireland. If one owner of a foreign ship sues another owner of a foreign ship in the Irish Courts for anything done outside the territorial waters of Ireland, the law applicable is the law of the Republic of Ireland.

The validity of a mortgage on a ship is judged by the law of the place where the ship is registered unless the parties have agreed that another law is to be applied to the transaction.

The validity of a lien arising out of anything done in the Republic of Ireland to a foreign ship is decided by the law of the Republic of Ireland.

XV. By preparing an entirely new convention which should replace the 1926 Convention.

DANISH ASSOCIATION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

REPLIES

I. The Danish Branch have the opinion that the present legislation relating to maritime liens and mortgages has in practice worked well in changing circumstances for the shipping industry. There is no urgent need for an alteration although an alteration might be considered desirable, but only provided that acceptance of such new legislation could be expected from the majority of the major seafaring nations.

II. The Convention might in our view need clarifying redrafting on various points.

As a special problem we would mention that we find it very essential to obtain the widest possible international acknowledgment of registered mortgages, and also improve the security granted to such mortgages

The priority of the various groups of Maritime Liens might be discussed with a view of alteration therein, but, in our view the present priority has by and large worked satisfactorily and has not given rise to any unreasonable results.

As far as Maritime Liens based upon the master's legal authority is concerned, we see no real reason for retaining such Maritime Lien. In view of the easy communications between the various parts of the world it is our opinion that this part of the clause is no longer necessary and is outdated, although it might be of importance especially for smaller shipowners.

IIIa, b, c. In our view there is no need for an overall revision.

IVa. (i) Yes it would in our opinion be essential that maritime mortgages are so recognized.

(ii) As to mortgages in a non-Contracting State the question should be decided on the merits, and such mortgages should only be recognized if they fulfil the convention's requirements such as to registration etc.

IVb. Please see our reply re Question II.

IVc. We feel inclined to agree, but although there may not nowadays be the same reason for maritime liens for these claims the rule may still be of importance for smaller shipowners.

IVd. (i) The priority between mortgages should be decided on the basis of the date they have been filed for registration. Mortgages filed on the same date should have equal priority.

IVd. (ii) The registered mortgages should in our view come after the Maritime Liens.

IVd. (iii) We would prefer to maintain the rules as they are as far as the enumeration is concerned, but would be prepared to consider an alteration in the present Rules as to priority timewise, for instance so that the Maritime Liens are given priority in accordance with the enumeration irrespective of their time of accrual.

IVe. We have the opinion that the convention should recognize the right of retention as having priority before the mortgages and may be before the maritime liens. The right of retention should be restricted to claims which have resulted in improvement of the ship, for instance repair bills. No right of « retention » should be given for claims without any connexity.

IVf. Already replied to under (e).

IVg. The Contracting States should not be allowed to create any such rights beyond the rights known today.

IVh. In order to obtain uniformity the Contracting States should in principle not be allowed to grant such liens.

IVi. (ii) We agree that the Contracting State should not discriminate as far as mortgages duly registered in Contracting States are concerned. As far as mortgages registered in non-Contracting States are concerned the question should be decided in its merits.

IVj. We are of the opinion that the liens should only be enforceable against the vessel and not in accessories.

IVk. In view of our negative answer to IV. (j) no answer is required.

IVl. No.

Va. In principle we find that the periods now fixed in the convention are acceptable.

VIa. We agree that the convention should state under which circumstances the period of extinction could be interrupted and further

that such interruption should only take place through legal proceedings, incl. filing claims in bankruptcy.

VIIa. We agree that the convention should deal with the problems connected with a change of flag and refer to the present rules in the Danish legislation summarized in our answer as XIII d) and e).

VIIIa. Yes, we agree that the convention should provide that enforced sale in accordance with the requirements in the convention in a contracting state should extinguish all registered mortgages and liens.

VIIIb. Our answer is no.

IXa. We would find it preferable not to have the Convention incorporated but to solve each problem in separate conventions. Great differences exist in this field between the various national laws, but probably such incorporation might at a later stage be made.

Xa. We are definitely of the opinion that the new convention should not deal with these questions.

XI. Yes, we think it would be advisable.

XIIa. It would in our opinion be important to give the new convention as wide an application as possible.

XIII. Denmark has introduced the contents of the convention in its legislation with some minor differences in wording. Further Denmark has as number 6 given maritime liens to claims for insufficient or incorrect information in Bills of Lading, which lien, however, has rank after contractual mortgages.

XIIIb. Danish law recognizes a right of retention although such claim may not give a rise to maritime liens. The right of retention has priority before the mortgage and often also before the maritime liens.

XIIIc. The priority between mortgages is decided upon the date of registration. Mortgages registered on the same day have equal priority.

XIIIc. (ii) Mortgages respect maritime liens, except the maritime lien mentioned under XIII (a).

XIIIc. (iii) According to Danish law the priority between maritime liens arising on the same voyage is in principle decided in accordance with the enumeration under the Article 2 of the convention, which has been incorporated in the Danish law. For maritime liens arising on different voyages priority is given to the maritime liens arising on the last voyage.

XIIIc. IV) The right of retention has priority before registered mortgages and often also before the Maritime Liens.

XIIId. It is not possible to have a vessel deleted without the mortgagees being notified, and the deletion cannot take place until 30 days after dispatch of the notification unless the mortgagee agrees.

XIIIe. No it is not possible to have a vessel entered into the register without production of such evidence.

XIIIf. No we do not think so.

XIV. It is not possible to give any definite rule on these conflicts of law questions. Presumably the Danish Courts would apply « lex loci » as to whether a lien was created, but the rules as to rank and priority would be decided be « lex fori ».

XV. We would prefer to have amendments to the 1926 Convention and refer to our reply to question I.

Copenhagen, 7th September, 1964.

N.V. Boeg
Chairman of the Association.

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLIES

Schedule « A »

C.M.L.A. ANSWERS TO C.M.I. QUESTIONNAIRE ON MARITIME MORTGAGES AND LIENS

I. Yes. Necessary and desirable.

II. a) Not applicable.
b) Entirely new convention is required.

III. a) To define and rank all Liens affecting ships on a basis of maximum agreement of countries concerned.
b) No.
c) No.

IV. a) i) Yes.
ii) Yes, when conditions of Registration are the same.
b) i) ii) & iii) This is under consideration.
c) This is under consideration.
d) i) The Mortgages should rank in order of registration.
ii) & iii) There are special Canadian Laws to be considered.
e) No, but this problem is under further study.
f) Not applicable.
g) No.
h) Yes, they should be allowed.
i) i) and ii) Yes, provided that conditions and rules for registration in non contracting states comply with the Convention.
j) Yes.
k) The Lien should be the same as in English Law.
l) No.

V. a) 2 years.
b) From date the claim accrued.

VI. a) No.
b) Not applicable.
c) No interruptions should be allowed.

VII. a) Yes.
b) All rights covered by the Conventions should continue to be recognised.

VIII. a) Yes, provided there is provision for public notice of sale.
b) Yes, provided requirements of the convention have been met.

IX. a) Yes.
b) Yes.

X. a) No. Subject to further study by our Special Committee.
b) Not applicable.
c) Our Special Committee are studying this matter.

XI. Yes.

XII. Wide.

XIII. a) Yes.
b) Our basis Law is same as English Law but we have special Statutory Liens and rights of retention.
c) A detailed reply will be given later.
d) No, in practice.
e) No in practice.
f) This is receiving our further study.

XIV. Canadian Laws of conflict generally same as English Law.

XV. Preparation of entirely new Convention.

COMMISSION INTERNATIONALE

TROISIEME RAPPORT

Introduction

La Commission Internationale des « Privilèges et Hypothèques » s'est réunie à Amsterdam les 19 et 20 juin 1964. Des membres représentant 14 Associations Nationales c.-à-d. l'Argentine la Belgique le Canada, la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède, la Suisse, le Royaume-Uni, les Etats-Unis et la Yougoslavie assistaient à cette réunion.

Suivirent également cette réunion Mr. L.C.H. Everard et Mr. L. Van Varenbergh, en qualité de secrétaires et Mme S. Morris, représentant le Président du Comité Maritime International.

En dehors des Rapports déjà mentionnés dans le 2e Rapport du soussigné (daté de mai 1964) et émanant des Associations Belge, Anglaise, Néerlandaise, Finlandaise, Française, Italienne, Norvégienne et Américaine, un rapport a encore été reçu de l'Association Allemande, tandis que l'Association Norvégienne avait envoyé un Projet de Convention Internationale (qualifié ci-après de « Projet Norvégien ») (Hypo-19) que cette Association proposait de substituer au Projet préparé à Oxford le 13 avril 1964 par le petit groupe de travail mentionné à la page 1 de ce 2e Rapport et annexé à celui-ci. Ce dernier projet sera dorénavant qualifié de « Projet d'Oxford ».

Au début de la réunion, le délégué de l'Association Française a déclaré que son Association, ayant revu le problème de savoir si la révision de la Convention de 1926 sur les Privilèges et Hypothèques ou la préparation d'une nouvelle Convention relative à ce sujet étaient souhaitables en principe, avait modifié son optique dans son Rapport (Document Hypo 11) et se ralliait à présent à l'idée de la rédaction d'une nouvelle Convention à soumettre à la prochaine Conférence plénière du Comité Maritime International.

Donnant suite aux avis exprimés par la majorité des Rapports reçus antérieurement, la Réunion décida unanimement de préparer une nouvelle Convention plutôt que de tenter une révision de la Convention de 1926. Elle a d'autre part décidé de prendre comme base de ses travaux le Projet d'Oxford, tout en tenant compte du texte du Projet

(*) HYPO-26, le texte anglais, a été publié dans l'édition anglaise.

Norvégien au fur et à mesure de l'examen des articles correspondants du Projet d'Oxford.

La Réunion s'est poursuivie pendant deux jours et a permis de discuter de façon complète le texte des deux Projets et de nombreux points qui ont surgi à l'occasion de cet examen, ainsi que nombre d'amendements proposés par diverses délégations.

Eu égard à la grande divergence entre les avis émis, il fut nécessaire de recourir au vote sur un grand nombre d'articles et d'amendements présentés et seul un petit nombre de décisions fit l'objet d'une unanimité. A l'issue du 2e jour un Comité de Rédaction composé de Mr. Fr. Berlingieri, Mr. Birch Reynardson, Mr. Rein, Mr. A. Vaes et le soussigné fut désigné pour préparer un Projet remanié en fonction des décisions prises par le Sous-Comité International.

Le texte du Projet Norvégien ainsi qu'un résumé des débats de la Réunion, préparé par Mr. Everard avec la collaboration de Mr. Van Varenbergh et de Mme Morris sont annexés à ce rapport (Annexes I et II) (Hypo-29).

Les 25 et 26 septembre 1964, le Comité de Rédaction s'est réuni à Portofino et a préparé un projet remanié annexé au présent Rapport et qualifié « Projet de Portofino » (Hypo-27).

LE PROJET DE PORTOFINO

A. *Remarques d'ordre général.*

1. Comme il appert du Résumé mentionné ci-dessus, la plupart des décisions prises par la Commission Internationale étaient des décisions de principe.

Même dans les cas assez rares où la Commission Internationale a adopté un texte particulier, cette décision fut prise à charge de confier la rédaction finale au Comité de Rédaction. Aussi ce Comité de Rédaction disposait-il d'une certaine latitude au point de vue rédactionnel.

En accomplissant sa tâche, le Comité de Rédaction s'est efforcé de suivre de la façon la plus fidèle, les décisions rappelés ci-dessus à une exception près, qui sera expliquée plus bas.

D'autre part le Comité de Rédaction a modifié l'ordre des articles du Projet d'Oxford de manière à arriver à une suite plus logique et plus raisonnée des diverses dispositions. Ainsi les articles 1 à 3 du Projet de Portofino traitent des hypothèques maritimes, les articles 4 à 9 des privilèges maritimes, les articles 10 et 11 de la vente forcée du navire et des effects de cette vente sur les hypothèques, privilèges et autres charges grevant le navire, l'article 12 des hypothèques et privilèges sur les navires en construction et l'article 13 de la sphère d'application de la Convention, tandis que l'article 14 prévoit qu'entre Pays Contractants, la nouvelle Convention remplacera la Convention de 1926.

2. La différence la plus importante entre le Projet d'Oxford et le Projet de Portofino réside en ceci qu'alors que l'article 3 du Projet d'Oxford prévoit que deux catégories de privilèges maritimes, à savoir ceux qui garantissent les créances du chef de frais de réparation et d'entretien du navire et ceux qui concernent les dommages dits « matériels » prennent rang après les hypothèques inscrites, suivant l'article 5 du Projet de Portofino, tous les privilèges maritimes prennent rang avant les hypothèques.

Deux autres modifications substantielles ont été apportées par le Sous-Comité International à la suite de décisions longuements débattues. La première consiste dans la suppression du privilège garantissant la créance du chef de frais de réparation et d'entretien, en tant que privilège garantissant la créance du chef de frais de réparations et d'entretien, en tant que privilège maritime reconnu par la Convention; la seconde dans l'adjonction du privilège garantissant la créance du chef de contribution en avarie commune, prenant rang au marc le franc avec le privilège relatif aux créances du chef d'assistance et de sauvetage.

3. L'attention particulière est attirée sur la décision de la Commission Internationale de ne pas inclure dans la Convention, l'article 11 du Projet d'Oxford ou toute autre disposition d'une portée similaire, et ce nonobstant le fait que tous les Rapports reçus précédemment avaient exprimé l'avis qu'il était souhaitable que la Convention contienne une règle de cet ordre. Présumant que la nouvelle Convention dans sa forme définitive ne contiendra aucune référence à un Fond, il n'y a guère de crainte au sujet d'une contradiction entre la Convention de 1957 sur la Limitation de Responsabilité et la nouvelle Convention et dès lors une disposition éliminant semblable contradiction n'a point paru requise.

B. *Commentaire sur les divers articles du Projet de Portofino.*

Article 1

(Caractère exécutoire des hypothèques inscrites)

Le Commission Internationale a émis l'opinion unanime que la nouvelle Convention ne devrait définir ni la notion de l'hypothèque maritime, ni celle du privilège maritime. Il fut rappelé que dans les pays qui ont adhéré à la Convention de 1926, l'absence de semblables définitions dans la Convention, n'a donné lieu à aucune difficulté dans la pratique et que la situation est la même dans d'autres pays dans lesquels on a invoqué des hypothèques ou des privilèges étrangers.

D'autre part il a été décidé de ne pas reproduire les mots « gages sur navires » figurant à l'article 1 de la Convention de 1926 (« other similar charges upon vessels » dans le texte anglais), ces mots étant trop vagues et non en concordance avec le droit maritime moderne.

Toutefois, tenant compte que la notion légale du « mortgage » maritime anglosaxon diffère de la notion de l'« hypothèque maritime », comme dans nombre de législations continentales, le Comité de Rédaction suggère de reproduire dans le texte final les deux notions. En conséquence partout où, dans le texte anglais, il sera parlé de « mortgage », ce mot sera suivi de « hypothèques » entre guillemets.

Et inversément chaque emploi du mot hypothèque sera suivi de « mortgage » entre guillemets. Ainsi le début de l'article 1 du projet de Portofino se lira en français ainsi : «Les hypothèques et les « mortgages » sur des navires de mer... etc. » et en anglais « Mortgages and « hypothèques » on seagoing vessels... etc... ».

Les autres modifications de l'Article 1 sont généralement d'ordre rédactionnel et ne nécessitent pas de commentaires spéciaux sauf que le sous-paragraphe (c) peut donner lieu à des difficultés dans le pays dont la législation permet d'inscrire une hypothèque maritime non au nom du créancier, mais au « porteur ». Comme cette situation semble n'exister que dans un ou deux pays, le Comité de Rédaction n'a pas jugé utile de le prévoir dans le sous-paragraphe (c) ; les Pays intéressés pourront sans doute, lors de la signature de la Convention, faire, si nécessaire, une réserve relative à cette situation particulière.

Article 2
(Radiation d'immatriculation et réimmatriculation d'un navire hypothéqué)

Cet article comprend une combinaison de certaines dispositions du Projet d'Oxford et du Projet norvégien. Tel que cet article est actuellement rédigé il a un double objet : d'abord éviter une solution de continuité entre la radiation de l'immatriculation d'un navire dans un Etat Contractant et sa réimmatriculation dans un autre et *ensuite* de prévoir qu'aucune radiation d'immatriculation ne sera possible dans un Etat Contractant sans le consentement préalable de tous les créanciers hypothécaires.

Article 3
(Rang des hypothèques inscrites entre elles)

Cet article reproduit la règle prévue à l'article 3, par. 4 du projet d'Oxford.

Article 4 (1)
(Nomenclature des privilèges maritimes)

Il est souligné que le 1er paragraphe de cet article paragraphe qui donne le relevé des catégories de privilèges maritimes reconnus aux termes de la Nouvelle Convention, ne mentionne plus le privilège relatif aux frais provoqués par la saisie et la vente subséquente du navire et la distribution de son prix, privilège qui venait en tout premier

lieu dans les articles 2 et 3 du Projet d'Oxford. L'article 9, par. 1 de ce projet prévoit que ce privilège s'éteint lorsque la saisie n'aboutit pas à la vente forcée du navire, disposition existant déjà dans la loi interne de nombreux pays.

Comme la règle de l'article 9 (1) du Projet d'Oxford a été unanimement approuvée par la Commission Internationale, le Comité de Rédaction estime qu'il serait plus logique d'adopter un autre système. Aux termes de ce système la notion du privilège maritime attachée à ces frais a été supprimée, tandis que l'article 11 (2) du Projet de Portofino prévoit que ces frais seront prélevés en premier lieu sur le produit de la vente forcée. Théoriquement ces frais deviennent une charge, grevant en 1er lieu le produit de la vente, mais en pratique le résultat est le même que celui du système adopté dans le Projet d'Oxford.

En ce qui concerne les catégories de privilèges maritimes reconnus à l'article 4, il est référé à la remarque générale n° 2 ci-dessus.

Enfin, la dernière phrase de l'Article 4 (1) contient plutôt une clarification rendue nécessaire au regard de la dispositions d'ordre général de l'article 7 (1) qui reproduit et étend quelque peu la règle prévue à l'Article 5 du Projet d'Oxford.

Article 4 (2)

Ce 2e paragraphe a été inséré en suite d'une décision prise par la Commission Internationale. Tenant compte des règles spéciales de responsabilité pour les dommages nucléaires, reproduites dans les différentes Conventions Internationales relatives à cet objet, l'octroi de privilèges maritimes garantissant des réclamations concernant des dommages de cette nature paraît superflu outre que ces privilèges amoindriraient sans justification suffisante la valeur des hypothèques.

Article 5
(Rang des privilèges maritimes entre eux et vis-à-vis des hypothèques inscrites)

Après la remarque générale n° 2 ci dessus, un commentaire complémentaire de l'Article 5 paraît inutile, sauf que de même que dans l'hypothèse de plusieurs créances du chef d'assistance et de sauvetage, les privilèges garantissant les créances du chef de contribution en avarie commune, viendront entre eux dans l'ordre inverse de la date de la naissance de ces créances.

Article 6 (1)
(Privilèges nationaux)

La Commission Internationale a décidé de maintenir le principe mentionné au 1er paragraphe de l'Article 4 du Projet d'Oxford, et per-

mettant aux Pays Contractants de prévoir des privilèges dits « nationaux » garantissant des créances autres que celles énumérées à l'Article 4 du Projet de Portofino, à condition cependant que ces privilèges prennent rang après tous les privilèges maritimes et les hypothèques reconnus par la Convention. Dès lors ces privilèges « nationaux » ne jouiront pas de la reconnaissance internationale aux termes de la Convention.

Le rang de ces privilèges entre eux ou au regard des droits des créanciers ordinaires sera déterminé par la Loi Nationale du Pays, qui aura créé ces privilèges ou par le Droit International Privé du For. En tout cas ces privilèges « nationaux » ne donneront pas lieu à un droit de suite après le changement de propriété du navire.

Article 6 (2)
(Droit de rétention)

Ce paragraphe reproduit la disposition de l'article 4 (2) du Projet d'Oxford.

Article 7
(Privilèges maritimes garantissant des réclamations à l'égard d'autres débiteurs que l'armateur. « Droit de suite »)

Voir l'article 5 du Projet d'Oxford et aussi la dernière phrase de l'article 5 du Projet de Portofino.

Dans le 2e par. le mot « Immatriculation » a remplacé le mot « Pavillon » pour le motif que le pays du pavillon battu par le navire n'est pas nécessairement toujours le même que le pays dans lequel le navire est immatriculé.

Article 8
(Extinction des privilèges maritimes)

Cet article s'occupe de l'extinction des privilèges maritimes. Pour les raisons exposées dans le commentaire de l'article 4 le 1er par. de l'article 9 du Projet d'Oxford a été supprimé. La Commission Internationale a décidé de supprimer égelement le 2e par. du même article pour le motif que dans bien des cas les frais de port de canal et autres frais similaires ainsi que les frais de pilotage ne sont susceptibles de naître qu'au moment du départ du navire.

Finalement le Comité de Rédaction propose d'ajouter deux autres cas dans lesquels les privilèges maritimes ne s'éteindront pas automatiquement à l'expiration de la période de 2 ans, ces cas étant la faillite et la liquidation forcée du propriétaire du navire. La raison de cette ajoute est que suivant la loi nationale de beaucoup de pays ces événements rendent légalement impossible une saisie du navire et rendent automatiquement inopérantes les saisies effectuées avant la survenance de ces événements.

Comme un privilège maritime s'éteint en même temps que s'éteint la créance qu'il garantit ou que celle-ci est éteinte par prescription, même si cette extinction survenait avant l'expiration du délai de deux ans, une disposition expresse prévoyant cette hypothèse a été considérée comme superflue.

En ce qui concerne le mot « saisie », la Commission Internationale entend ce terme comme s'appliquant aussi bien à la saisie conservatoire qu'à une saisie exécution, tandis que les mots « réquisition » et « réquisitionner » doivent être compris dans leur sens le plus large et visent dès lors aussi bien la réquisition en propriété que la réquisition en usage.

Article 9
(Cession ou subrogation de créances garanties par un privilège maritime)

Voir article 10 du Projet d'Oxford.

Articles 10 et 11
(Vente forcée d'un navire dans un Etat contractant)

Alors que l'article 7 du Projet d'Oxford contenait des dispositions relativement simples au point de vue de la vente forcée du navire par un Etat Contractant, les articles 10 et 11 du Projet de Portofino exposent avec plus de détails les conditions qui précéderont ou suivront semblable vente et notamment la publicité requise en vue de la vente, la distribution du produit de vente, l'extinction de toutes les hypothèques inscrites, des privilèges et autres charges et la radiation de l'immatriculation du navire dans le registre où il est inscrit. Ansi l'article 10 impose à l'Autorité compétente du pays dans lequel le navire a été saisi et doit être vendu l'obligation de faire connaître avec un préavis d'au moins 30 jours, le lieu et la date de la vente, à tous les créanciers hypothécaires inscrits et connus, aux créanciers nantis d'un privilège, ainsi qu'au conservateur du registre dans lequel le navire est immatriculé, et à cet effet de faire le nécessaire pour se procurer les noms et adresses de ces différents créanciers en s'adressant au conservateur et à l'armateur. Il est bien certain que les dispositions de l'article 10 constituent des exigences minimum et qu'il est laissé à la Loi nationale de l'Etat Contractant toute liberté de promulguer des exigences complémentaires au point de vue publicitaire si ce pays le juge utile.

L'Article 11 du Projet de Portofino met en évidence les conséquences de la vente. A cet égard les hypothèques, privilèges et autres charges ne cesseront de grever le navire qu'à la double condition d'abord que la vente ait eu lieu dans la juridiction de l'Etat Contractant dans lequel le navire avait été saisi et ensuite que les exigences de la loi nationale de cet Etat et de la Convention, aient été respectées, ces exigences étant celles prévues à l'article 10 en ce qui concerne la publicité de la vente

et de l'article 11, 2°, en ce qui concerne la distribution du produit de la vente. Les charges mentionnées au 1er par. de l'article 11 visent et comprennent les privilèges « nationaux », les saisies du navire, et d'une manière générale toutes autres charges sur le navire qui peuvent être nées sous l'empire d'une loi nationale que celle-ci celle d'un Pays Contractant ou d'un Pays non-Contractant, mais cette expression ne vise pas les chartes-parties. La grande majorité des rapports qui ont été communiqués prouve que la nouvelles convention ne doit pas compreudre de dispositions relatives à des chartes-parties; d'ailleurs à la réunion de la Commission Internationale, aucune proposition n'a été formulée à cet égard. En conséquence le Projet de Portofino ne résoud pas le problème de savoir si une charte-partie cesse de produire ses effets ou non à raison de la vente forcée du navire affrété; ce problème devra dès lors être tranché suivant la Loi Nationale.

L'attention est en outre attirée sur le fait que les articles 10 et 11 s'appliquent également, chaque fois que le navire, objet d'une vente forcée, est immatriculé dans un pays non contractant. Dans cette hypothèse il peut se faire que les dispositions de l'article 11 (1°) ne soieut pas reconnues et appliquées dans les pays non-contractants.

L'article 11, 2°, s'explique de lui-même et ne nécessite aucun commentaire.

Le 3e par. de l'article 11 a été ajouté, en fonction d'une décision de la Commission Internationale. Son objet est de protéger un acheteur de bonne foi qui a acheté un navire dans une vente forcée, et d'éviter ainsi une situation semblable à celle qui s'est présentée dans le procès anglais « The Acrux » (Lloyds Report 1/1962, 405). Le même 3e par. prévoit que si un navire immatriculé dans un Etat contractant est l'objet d'une vente forcée et que si les exigences prévues au par. 1 sous par. a et b, y compris les exigences de l'article 10, ainsi que celles mentionnées au par. 2, ont été observées, le Conservateur qui par définition est un Conservateur d'un des Etats Contractants, délivrera à l'acheteur un certificat de radiation. L'article 11, 3°, en conséquence rend impérative la radiation du navire dans l'hypothèse prévue.

C'est à l'occasion des problèmes concernant la vente forcée du navire que le Comité de Rédaction s'est départi des instructions qu'il avait reçues. Il est rappelé qu'alors que l'article 7 du Projet d'Oxford traite de la vente forcée du navire dans un Etat Contractant, l'article 8 du même projet contient une disposition similaire concernant pareille vente dans un Etat non-Contractant. Lors de la discussion des articles 7 et 8 du Projet d'Oxford la Commission Internationale a décidé de remplacer ses articles par les articles 17 18 et 19 du Projet norvégien en confiant la rédaction définitive de ces textes au Comité de Rédaction. L'article 19 de ce dernier projet contient une règle aux termes de laquelle, en cas de vente forcée d'un navire dans un Etat non-Contractant, toutes les hypothèques, les privilèges et autres charges seront sensés avoir cessé

de grever le navire dans tous les Etats Contractants, à condition que certaines exigences au point de vue publicité aient été observées.

En conséquence cette décision incluait une directive pour le Comité de Rédaction de tenter la rédaction d'un article contenant cette règle. Toutefois après une longue et épuisante discussion le Comité de Rédaction, quoique réalisant parfaitement l'importance du problème, a cependant décidé de ne pas suivre cette directive particulière pour la raison majeure qu'au cas où un navire immatriculé dans un Etat non-contractant devait être l'objet d'une vente forcée dans un autre Etat non-contractant, la fiction de la radiation de toutes les hypothèques aurait peu de sens et serait sans utilité pratique tant que l'on n'aurait pas la certitude que ces hypothèques feraient l'objet d'une radiation dans le Registre de l'Etat non-contractant dans lequel le navire est immatriculé; en effet il est évident que la Convention ne pourrait pas imposer l'obligation de radier ces hypothèques aux Autorités d'un Etat non-contractant. C'est dans ces circonstances que le Comité de Rédaction a décidé de ne rédiger aucune disposition visant le cas d'une vente forcée dans un Etat non-contractant. Le Comité suggère que ce problème particulier soit, si on le désire, revu à la prochaine Conférence du Comité Maritime International.

Article 12
(Navires en construction)

La question de savoir s'il y avait lieu de traiter le problème des hypothèques inscrites ou non et des privilèges maritimes grevant un navire en construction, a fait l'objet d'un long débat au cours de la réunion de la Commission Internationale. A la fin de ce débat le Sous-Comité tenant compte qu'une Convention Internationale relative aux privilèges et hypothèques maritimes, qui ne s'appliquerait pas à des navires en construction, serait nécessairement incomplète, pour le motif que cette Convention laisserait sans décision la question de savoir si les hypothèques et les privilèges, nés pendant la période de construction, devraient être reconnus comme valables, et quel serait leur ordre respectif, non seulement entre eux, mais également au regard des hypothèques et privilèges naissant après l'achèvement et la délivraison du navire par le chantier naval, a décidé qu'au regard de la nouvelle convention les deux catégories d'hypothèques et de privilèges devraient être traités de la même manière. D'autre part, il a été décidé dans la Convention relative aux navires en construction adoptée à la Conférence de Stockholm, ne serait traité dans la nouvelle Convention; ceci notamment en ce qui concerne le caractère obligatoire de l'inscription des droits relatifs à des navires en construction. En conséquence l'article 12 du projet de Portofino prévoit que les dispositions de la Convention s'appliqueront également à des navires en construction à la condition toutefois que :

a) d'une part, seules les hypothèques qui auraient été inscrites dans l'Etat où le navire est en construction, seront reconnues comme exécutoires, rendant ainsi impossible pour un Etat contractant d'admettre l'inscription d'une hypothèque sur un navire qui est en construction dans un autre Etat, qu'il s'agisse d'un Etat contractant ou non, et

b) qu'aucune créance née avant le lancement du navire ne sera garantie par un privilège maritime pour le motif que semblable créances n'auraient pas un caractère typiquement maritime. En conséquence toutes les créances nées pendant la période qui précède le lancement du navire, telles que des créances du chef de dommages corporels ou de dommages matériels, n'auront aucune priorité avant un véritable privilège maritime et avant une hypothèque inscrite, nés pendant ou après le moment où le navire sera deveneu flottant.

Article 13
(Etendue de la Convention)

Cet article reproduit l'article 13 du Projet d'Oxford et a pour but de donner à la Nouvelle Convention une sphère d'application aussi large que possible.

Article 14
(Abrogation de la Convention de 1926
entre Etats-Contractants)

Pas de commentaires.

Toutes les Association sont invitées à envoyer leurs commentaires relatifs au Projet de Portofino à la Firme Henry Voet-Génicot à Anvers, au plus tard le 31 mars 1965.

Amsterdam, novembre 1964.

J.T. Asser
Président de la Commission Internationale.

PROJET DE CONVENTION

(PROJET DE PORTOFINO)

Article 1

Les hypothèques et « mortgages » sur les navires de mer seront reconnus exécutoires dans tous les Pays Contractants à condition que :

a. L'Hypothèque ou mortgage ait été régulièrement constitué et inscrite dans un Registre, en conformité avec les lois du Pays où le navire est immatriculé.

b. Le Registre ainsi que tout acte auquel il se réfère et qui est déposé chez le Conservateur soient ouverts à l'inspection publique, et que

c. Le Registre mentionne le nom et l'adresse de la personne en faveur de laquelle l'hypothèque ou le mortgage ont été constitués, le montant garanti et la date qui, suivant la loi du Pays de l'inscription, détermine son rang au regard des autres hypothèques ou mortgages.

Article 2

1. Sauf dans le cas prévu à l'article 11 § 3 aucun Etat Contractant ne permettra la radiation de l'immatriculation d'un navire sans le consentement de tous les titulaires des hypothèques ou mortgages inscrits.

2. Un navire immatriculé dans un Etat Contractant et grevé d'une hypothèque ou d'un mortgage, ne sera pas susceptible d'être immatriculé dans un autre Etat Contractant, sinon contre production d'un certificat émis par le 1° Etat, attestant que le navire sera radié le jour où la nouvelle immatriculation aura eu lieu et à condition que celle-ci ait été effectué dans les 30 jours. Lorsque pareil certificat aura été émis, aucune inscription de droits au regard du navire ne sera plus autorisée par cet Etat au cours de la dite période.

Le certificat dont question à l'alinéa 2 mentionnera avec leur rang respectif tous les hypothèques et mortgages sur le navire.

3. Le navire ne sera admis à l'immatriculation dans un autre Etat Contractant que si les hypothèques et mortgages mentionnés dans le

(*) HYPO-28, le texte anglais, a été publié dans l'édition anglaise.

certificat sont acceptés pour inscription dans cet Etat, en conservant leur rang comme indiqué dans ce certificat.

Article 3

Les hypothèques ou mortgages occuperont entre eux le rang qui leur est reconnu par la loi du pays où ils sont inscrits.

Article 4

1. Les créances suivantes seront garanties par un Privilège Maritime sur le navire :

(i) Les frais de relèvement de l'épave du navire légalement ordonné par les Autorités Compétentes.

(ii) Les frais de port, de canal et autres frais similaires.

(iii) Les salaires et autres sommes dues en vertu de leur contrat d'engagement, aux membres de l'équipage du navire.

(iv) Les créances du chef de mort ou lésions corporelles.

a) se rapportant à des personnes se trouvant à bord du navire.

b) se rapportant à des personnes ne se trouvant pas à bord du navire, si les dommages ont été causés par le propriétaire du navire ou par une personne au service du navire et dont le Propriétaire est responsable.

(v) Les créances du chef d'assistance et de sauvetage et du chef de contribution en avarie commune.

(vi) Les créances de nature quasi délictuelle du chef de pertes ou dommages matériels relatifs à des biens ne se trouvant pas à bord du navire si les dommages ont été causés par le propriétaire du navire ou par une personne au service du navire et dont le Propriétaire est responsable. Le mot « propriétaire » utilisé à cet article sera censé comprendre le locataire coque nue, l'affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

2. Aucun privilège maritime ne grèvera le navire pour sûreté de réclamations relatives à des pertes de vie humaines ou lésions corporelles ou pour pertes et dommages matériels provenant ou résultant 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.

Article 5

1. Les privilèges énumérés à l'article 4 auront la priorité sur les hypothèques ou mortgages.

2. Les privilèges énumérés à l'article 4 prendront rang dans l'ordre suivi à cet l'article.

3. Les privilèges énumérés à chacun des § 1, 2, 3, 4 et 6 de l'article 4 viennent en concours entre eux au marc le franc.

4. Les privilèges prévus au § 5 de l'article 4 prendront rang entre eux dans l'ordre inverse des dates où les créances garanties par ces privilèges sont nées. Les créances du chef de contribution en avarie commune seront censées être nées à la date à laquelle l'événement donnant lieu à avarie commune s'est produit.

Article 6

1. Chaque Etat Contractant peut reconnaître des privilèges pour garantir des créances autres que celles énumérées à l'article 4 à condition toutefois que ces privilèges ne prendront rang qu'après les hypothèques ou mortgages répondant aux exigences de l'article 1.

2. Chaque Etat Contractant peut également reconnaître un droit de rétention sur le navire à condition toutefois que l'exercice de ce droit ne puisse en rien porter préjudice à l'exercice ni d'un privilège, maritime énuméré à l'article 4 ni d'une hypothèque ou d'un mortgage répondant aux exigences de l'article 1.

Article 7

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 naîtront, peu importe que les créances garanties par ces privilèges soient à charge du Propriétaire, du locataire coque nue, d'un affréteur, d'un armateur gérant ou d'un exploitant du navire.

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

Article 8

1. Les Privilèges Maritimes énumérées à l'article 4 s'éteindront à l'expiration d'une période de deux années à compter de la date de la naissance de la créance garantie par le privilège sauf si, avant l'expiration de ce délai :

A le navire a été saisi et que cette saisie conduit à la vente forcée du navire, ou

B. si le propriétaire est déclaré en état de faillite, ou

C. en état de liquidation forcée.

2. La période de deux années dont question ci-dessus ne sera susceptible d'aucune suspension ou interruption, sauf qu'au cas où le navire est réquisitionné, le délai ne courra pas pendant la durée de cette réquisition.

Article 9

La cession d'une créance et/ou la subrogation dans les droits d'une créance garantie par un privilège maritime énuméré à l'article 4, comporte la cession ou la subrogation simultanée du privilège.

Article 10

Avant la vente forcée du navire dans un Pays Contractant l'autorité compétente de ce Pays fera connaître, avec un préavis d'au moins un mois, la date et l'endroit de cette vente à tous les titulaires d'hypothèques ou de mortgages inscrits, à tous les titulaires de privilèges maritimes et au Conservateur du Registre où le navire est immatriculé. A cet effet l'autorité compétente s'efforcera d'obtenir les noms et adresses de ces titulaires de ce Conservateur et du Propriétaire du navire mentionné au Registre.

Article 11

I. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant tous les hypothèques, mortgages, privilèges et autres charges, de quelque nature que ce soit, cesseront de grever le navire, à condition toutefois :

a) qu'au moment de la vente, le navire avait été saisi dans la juridiction d'un Etat Contractant.

b) que la vente a été poursuivie en conformité avec la loi de ce Pays et les dispositions de la présente Convention.

II. Les frais taxés par le Tribunal et provoqués par la saisie, la vente qui s'en est suivie et la distribution du prix seront payés en premier lieu, par prélèvement sur le produit de cette vente.

Le solde de ce produit sera distribué entre les titulaires des privilèges maritimes, des hypothèques inscrites et des mortgages inscrits en conformité avec les dispositions de la présente Convention.

III. Lorsqu'un navire immatriculé dans un Etat Contractant est l'objet d'une vente forcée dans un Etat Contractant, le Conservateur délivrera à la requête de l'acheteur un certificat de radiation à condition bien entendu que les exigences mentionnées aux alinéas 1 (a et b) et 2 du présent article auront été observées.

Article 12

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront également aux navires en construction à condition toutefois que :

a) seuls les hypothèques et mortgages qui auront été inscrits dans l'Etat où le navire a été construit, seront reconnus exécutoires.

b) les Privilèges Maritimes énumérés à l'article 4 ne grèveront le navire que si les créances garanties par ces privilèges sont nées après que le navire sera devenu flottant.

Article 13

Tout Etat Contractant appliquera les dispositions de la Présente Convention sauf stipulations contraires, à tous les navires de mer, peu importe qu'ils aient été immatriculés dans un Etat Contractant ou dans un Etat non-Contractant.

Article 14

Au regard des relations entre les Etats qui ratifieront la présente Convention ou y adhéreront, la présente Convention remplacera et abrogera la Convention Internationale pour l'Unification de Certaines Règles relatives aux Privilèges et Hypothèques Maritimes et le Protocole de signature signés à Bruxelles le 10 avril 1926.

RESUME DE LA REUNION DE LA COMMISSION INTERNATIONALE

Amsterdam, les 19 et 20 juin 1964

I. PREAMBULE

Au cours d'une réunion du Bureau Permanent du Comité Maritime International tenue en juin 1963, il fut décidé de constituer un Sous-Comité International sous la présidence de M. J.T. ASSER pour étudier la possiblité d'une révision de la Convention de 1926 relative aux Privilèges et Hypothèques maritimes.

Un groupe de travail fut formé en vue de préparer les discussions du Sous-Comité : ce groupe de travail se réunit une première fois à Amsterdam le 7 décembre 1963. En janvier 1964 un rapport préliminaire auquel était joint une questionnaire, préparé par le Président du Sous-Comité International, fut envoyé aux Associations Nationales (texte anglais Hypo-1 — texte français Hypo-2). Au cours des mois suivants des réponses furent reçues de plusieurs Associations Nationales.

Les 11 et 12 avril 1964, le groupe de travail se réunit à Oxford pour examiner les réponses reçues. Les conclusions provisoires de ce débat se retrouvent dans le 2me Rapport de M. Asser (texte anglais Hypo-12 — texte français Hypo-17). Sur base des discussions et conclusions du groupe de travail, une petite équipe, composée de MM. J.T. Asser, Fr. Berlingieri, W.R.A. Birch Reynardson et A.G. Vaes, rédigea un avant-projet de nouvelle Convention relative aux Privilèges et Hypothèques Maritimes (Hypo-13 — Hypo-14).

Cet avant-projet devait servir de base aux discussions du Sous-Comité International au cours de la réunion des 19 et 20 juin 1964 à Amsterdam. Cet avant-projet sera désigné ci-après sous le nom de « Projet d'Oxford ».

II. LE SOUS-COMITE

Des délégués de 14 Associations Nationales ont assisté à la réunion du Sous-Comité International qui était composé comme suit :

Président : Mr. J.T. Asser,
Argentine : J. Domingo Ray,

(*) HYPO-30, le texte anglais, a été publié dans l'édition anglaise.

Belgique :	A. G. Vaes,
Canada :	P. Beck,
France :	M. Dubosc,
Allemagne :	A. Roscher,
	E. vom dem Hagen,
Italie :	Fr. Berlingieri,
	R. Berlingieri,
Pays-Bas :	J.A.L.M. Loeff,
	W.E. Boeles,
Norvège :	A. Rein,
	F. Ringdal,
Portugal :	J.A. Correa de Barros,
Suède :	K. Pineus,
	C. Palme,
Suisse :	W. Müller,
Royaume-Uni :	W.R.A. Birch Reynardson,
	C. Harris,
Etats-Unis :	A. Boal,
Yougoslavie :	E. Pallua.

Assistèrent également à la réunion : Madame S. Morris représentant M. Albert Lilar, Président du Comité Maritime International, et MM. Everard et Van Varenbergh, en qualité de secrétaires.

III. PROBLEMES PRELIMINAIRES

Au début de la réunion, le délégué de la France déclare qu'à présent son Association se rallie à l'optique des autres Associations, suivant laquelle une révision de la Convention de 1926 est souhaitable.

Le Sous-Comité procéda ensuite à la discussion relative à 3 problèmes d'un caractère préliminaire :

a) *Base de la Discussion.*

Quelques jours avant la réunion, l'Association Norvégienne envoya une série d'amendements au Projet d'Oxford, sous forme d'un projet de nouvelle Convention.

Le Sous-Comité décida de prendre le Projet d'Oxford comme base de la discussion et de tenir compte du Projet norvégien pour les dispositions correspondantes, (le projet norvégien sera annexé au présent Résumé).

b) *Nouvelle Convention ou Révision de la Convention de 1926 ?*

En conformité avec la grande majorité des réponses reçues des Associations Nationales au Questionnaire (question XV), le Sous-Comité a décidé de s'efforcer de préparer une nouvelle Convention plutôt que d'amender la Convention de 1926 ou de rédiger un nouveau Protocole à cette Convention.

c) *Navires en construction.*

La question de savoir si le nouveau projet de Convention devrait ou non être applicable aux navires en construction fut longuement débattue.

Une délégation proposa de supprimer l'article 12 du Projet d'Oxford. Cette délégation faisait valoir que cette disposition semblait écarter complètement le projet de Convention relatif aux navires en construction (Stockholm 1963), sans d'autre part reprendre les dispositions de ce projet prévoyant l'inscription obligatoire des droits relatifs à ces navires.

D'autres délégations firent observer que le Projet d'Oxford ne s'occupe des navires en construction qu'en ce qui concerne les hypothèques et les privilèges sur ces navires et que ce n'était nullement l'intention des auteurs du Projet d'Oxford de substituer leur projet au projet de Stockholm.

Il faut d'autre part souligner que le Projet de Stockholm et plus particulièrement l'art. 1 de ce projet (qui impose aux Etats Contractants l'obligation de prévoir dans leur loi nationale la tenue d'un registre public où seront inscrits les drois relatifs aux navires en construction) a rencontré une sérieuse opposition dans plusieurs pays. Il est dès lors probable que ces pays adhéreraient à une Convention relative aux Hypothèques et Privilèges Maritimes mais non à une Convention du genre du projet de Stockholm. Dans ces conditions il semble qu'une Convention relative aux Privilèges et aux Hypothèques Maritimes devrait également s'occuper des Privilèges et Hypothèques sur les navires en construction et en tout cas au point de vue de la vente de pareils navires dans un pays autre que celui dans lequel le navire est immatriculé ou a été construit. Cette solution apparaît d'autant plus nécessaire, selon ces délégations, que les débats avaient démontré que la notion du « navire en construction » est loin d'être la même dans la loi nationale de nombreux pays.

Par 12 voix contre 1 (une délégation n'était pas encore présente) le Sous-Comité se prononça en faveur d'une disposition se rapportant aux Privilèges et Hypothèques sur des navires en construction, dans l'hypothèse de la vente de pareil navire dans une Juridiction autre que celle du pays où le navire a été construit, étant entendu que le texte exact de cette disposition fera l'objet d'une mise au point lorsque l'on abordera la discussion de l'art. 12 du Projet d'Oxford.

IV. LE PROJET D'OXFORD

Article 1

Par 6 voix contre 3 (4 abstentions; une délégation non encore présente) il est décidé de maintenir le système du Projet d'Oxford (sans définition) et de ne pas suivre le système de l'art. 1 du Projet norvégien.

1re phrase: par 9 voix contre 2 (2 abstentions; une délégation non encore présente) il est décidé d'insérer à la 1re ligne du texte anglais les mots « sea-going » avant le mot « vessels » (le mot « navire » dans le texte français ne nécessite pas cette clarification). Les mots « another registerable rights » (et autres droits susceptibles d'être incrits) sont ajoutés après le mot « Mortgages » (Hypothèques) (8 voix contre 5; une délégation non encore présente) et les mots « and enforceable » sont ajoutés après le mot « valid » à l'unanimité (et exécutoires).

Sous-paragraphe i): Le mot « accordance » remplace « according » (sans incidence sur le texte français).

Sous-paragraphe ii): Il est décidé à l'unanimité de remplacer cet alinéa par l'alinéa b) de l'article 2 du projet novégien modifié comme suit : « que le Registre et les actes qui y sont inscrits ou les copies de ces actes soient publics et ouverts à toute inspection ».

Sous-paragraphe iii): Une proposition pour remplacer les mots « the amount of the Mortgage » (le montant de l'Hypothèque) par les mots « the amount secured by the Mortgage » (le montant garanti par l'Hypothèque) est adoptée à l'unanimité.

En ce qui concerne l'exigence que le Registre devra mentionner le nom du créancier hypothécaire, il a été constaté que dans certains pays, la Suède par ex., le nom du créancier hypothécaire et dans d'autres, la Norvège par ex., la cession d'une hypothèque ne sont pas inscrits. En conséquence cette question a été envoyée au Comité de Rédaction, qui sera désigné à l'issue de cette réunion. Une proposition allemande d'ajouter à cet article un nouvel alinéa prévoyant que la manière dont les hypothèques et autres droits susceptibles d'être inscrits, seront rendus exécutoires, sera réglée par la lex fori, est adoptée à l'unanimité.

Article 2

Sous-paragraphe i): D'une manière générale, l'expression « costs arising in connection with the arrest etc. » (les frais déboursés en vue de la saisie etc.) a paru trop large. Aussi a-t-il été décidé de restreindre ce privilège aux : « Frais taxés par le Tribunal et résultant de la saisie etc. ».

Sous-paragraphe ii): La question s'est posée de savoir si ce privilège garantira également les frais de relèvement de l'épave exposés, p. ex. par le propriétaire d'un port privé ou si ce privilège doit être limité aux frais exposés par des Autorités Publiques. Un amendement néerlandais octroyant un privilège aux frais de relèvement d'épave « ordonné ou exécuté dans l'intérêt général » fut repoussé par 6 voix contre 6 (2 abstentions). Finalement l'Art. 7, sous-paragraphe 2 du Projet norvégien, modifié sur base du paragraphe 1 sous-paragraphe 2) du Protocole de Signature de la Convention de 1926, fut adopté par 13 voix contre une. En conséquence ce sous-paragraphe sera en sub-

stance rédigé comme suit : « Les frais de relèvement d'épave ordonné par les Autorités administrant les ports, bassins etc... »

Sous-paragraphe iii) : Un amendement allemand proposant d'ajouter « other waterway » (autres voies navigables) et un amendement norvégien proposant l'ajoute des « droits de pilotage » sont adoptés. Une proposition norvégienne d'ajouter les mots « payable for a service rendered to the vessel » (dus pour un service rendu au navire) est rejetée.

Sous-paragraphe iv) : Il fut signalé que le texte du Projet d'Oxford (autres sommes dues) pourrait être considéré comme comprenant les dépenses du capitaine, qui, suivant l'avis unanime du Sous-Comité, ne doivent pas être garanties par un privilège. D'autre part des réclamations du chef de rupture de contrat d'engagement devraient être incluses. La question est renvoyée au Comité de Rédaction.

Sous-paragraphe v) : La délégation néerlandaise propose de ne pas accorder de privilèges aux créances du chef de mort ou lésions corporelles ni aux créances du chef de pertes ou dommages matériels; cette proposition n'est soutenue par aucune autre délégation. Un amendement britannique tendant à remplacer les mots « Le Propriétaire ou le Transporteur », figurent à la fin de ce paragraphe par les mots « le Propriétaire, le locataire coque nue ou leurs préposés » est rejeté par 4 voix contre 7 et 3 abstentions. La délégation norvégienne propose un amendement basé sur l'art. 7, par. 6 conjuguée avec l'art. 8 du Projet norvégien et libellé comme suit, sauf modifications rédactionnelles :

« Les créances du chef de mort ou lésions corporelles de personnes se trouvant à bord du navire ou de personnes ne se trouvant pas à bord du navire, si elles sont causées par le propriétaire, le locataire coque nue, ou un autre affréteur, gérant ou exploitant du navire ou par une personne dont le propriétaire... etc... sont civilement responsables ». Cet amendement est adopté par 9 voix contre 1 et 4 abstentions.

Sous-paragraphe vi) : Il est décidé d'ajouter les créances du chef de contributions en avarie commune.

Sous-paragraphe vii) . Ce paragraphe est discuté par rapport à l'art. 3 par. 1 sous- par. viii) et l'art. 4 par. 2 du Projet d'Oxford.

Plusieurs délégations ont souligné que le droit de rétention, tel qu'il peut être reconnu par la loi nationale, en vertu de l'art. 4. par 2 du Projet d'Oxford serait, en fait, dépourvu de toute efficacité si la nouvelle Convention n'accorde pas un privilège aux créances du chef de réparations et entretien du navire et ce avec un rang élevé p. ex. le même rang que les frais de port et de canal et en tout cas avant les hypothèques. Suivant ces délégations, l'argument qu'un chantier naval est en mesure de vérifier la situation financière de l'armement, n'est valable que s'il s'agit de la construction d'un navire et ne tient pas lorsqu'il s'agit de réparations où il est parfois difficile de connaître même l'idendité de l'armateur. D'autre part, pour des motifs d'ordre

pratique ou commercial, il arrive fréquemment que le chantier ne peut demander le paiement d'avances ou une garantie pour le plein montant de sa créance. Pour ces motifs et prenant en outre en considération que la valeur du navire a augmenté ensuite des réparations effectuées, ces délégations ont proposé qu'un privilège soit accordé aux chantiers de réparation primant les hypothèques, mais limité aux réclamations du chef de réparations proprement dites (non de frais d'entretien) et qui ne produira ses effets qu'aussi longtemps que le navire sera resté en possession du chantier.

Cette proposition est vivement combattue par d'autres délégations. Ces délégations font valoir en premier lieu qu'il a été admis que l'un des objectifs majeurs du Projet de Convention est de renforcer la situation des Hypothèques et de réduire en conséquence dans la mesure du possible le nombre de privilèges primant les hypothèques. D'autre part, la notion de Droit de Rétention varie sensiblement dans plusieurs pays et il sera donc pratiquement impossible d'en donner une définition pouvant satisfaire tout le monde. Ces délégations pensent que la situation des chantiers de réparations n'est pas de nature à justifier l'octroi d'un privilège à leurs créances. Le chantier doit savoir si les réparations sont commandées par l'armateur ou par ses assureurs; si elles sont commandées par l'armateur, le chantier sera en mesure de s'informer et d'exiger, si nécessaire, des garanties. Enfin ces délégations ne partagent point l'opinion que les réparations augmentent nécessairement la valeur du navire. Pour toutes ces raisons ces délégations proposent de supprimer le sous-paragraphe vii) de l'art. 2 et le sous-paragraphe viii) de l'art. 3 du Projet d'Oxford.

Trois votes ont été émis :

1. Le principe de l'art. 4 paragraphe 2 du Projet d'Oxford est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

2. La proposition d'accorder un privilège aux créances du chef de réparations, primant les hypothèques, mais valable seulement tant que le navire est en possession du chantier, est rejetée par 3 voix contre 9 et 2 abstentions.

3. La proposition de supprimer l'art. 2 sous-paragraphe vii) et l'art. 3 sous-paragraphe viii) du Projet d'Oxford est adoptée par 7 voix contre 4 et 3 abstentions.

Sous-paragraphe viii) : Ce paragraphe a été discuté en même temps que le sous-paragraphe ix) à l'art. 3. Il est décidé d'adopter le texte de l'art. 7 sous-paragraphe 7) du Projet Norvégien modifié comme suit, (sujet à vérification rédactionnelle) :

« Les créances d'indemnités du chef de pertes ou dommages matériels à des biens ne se trouvant pas à bord du navire, s'ils sont causés par le propriétaire, le locataire coque nue ou un autre affréteur, gérant ou exploitant du navire ou par une personne dont le propriétaire... etc... sont civilement responsables ».

La délégation allemande pense que quoique le Projet d'Oxford ait supprimé à juste titre les créances mentionnées à l'art. 2, sous-paragraphe 5 de la Convention de 1926, il apparaît raisonnable d'accorder un privilège primant les hypothèques aux créances nées dans des cas spéciaux d'urgence.

L'opinion générale du Sous-Comité est qu'une disposition de cette nature serait sans efficacité pratique et qu'il serait extrêmement difficile, sinon impossible, de donner une définition satisfaisante de l'« urgence ». Cette suggestion fut en conséquence retirée.

Article 3

Paragraphe 1, sous-paragraphe vi) : Une proposition norvégienne de ranger les créances du chef d'assistance et de sauvetage et du chef de contribution d'avarie commune après les frais de Port et de Canal et autres voies navigables et les frais de Pilotage, mais avant les salaires etc., est rejetée par 4 voix contre 9 et 1 abstention.

Paragraphe 1, sous-paragraphe viii) : Ce paragraphe est supprimé (voir art. 2 vii).

Paragraphe 1, sous-paragraphe ix) : Le délégué des Etats-Unis fait ressortir que selon lui une Convention dans laquelle les créances du chef de pertes et dommages matériels viendraient après les hypothèques serait inacceptable dans son pays. Il propose que le Sous-Comité se prononce d'abord sur la question de principe de savoir si certaines créances du chef de pertes et dommages matériels seront privilégiées avant les hypothèques.

Par 9 voix contre 3 et 2 abstentions, le Sous-Comité se prononce en faveur de ce principe et procède ensuite à la discussion pour déterminer quelles créances seront privilégiées avant les hypothèques.

Une proposition norvégienne accordant un privilège avant les hypothèques à toutes les créances mentionnées à l'art. 7 sous-paragraphe 7 du Projet norvégien est rejetée par 5 voix contre 6 et 3 abstentions.

Une proposition allemande reconnaissant le privilège avant les hypothèques aux créances mentionnées au texte amendé de l'art. 7 - 7° du Projet norvégien est adoptée par 12 voix contre 2 et 2 abstentions (voir plus haut art. 2 sous-paragraphe viii).

Paragraphes 2 et 3 : Les règles énoncées sous ces 2 paragraphes du Projet d'Oxford sont adoptées, à condition de subir un remaniement rédactionnel, compte tenu des modifications apportées au paragraphe 1 de cet article. En vue de l'insertion des créances du chef de contribution en avarie commune à l'art. 2, sous-paragraphe vi), le Sous-Comité exprime l'avis unanime que ces créances naîtront à la date du sacrifice.

Paragraphe 4 : Les mots « entre elles » seront ajoutés après les mots « prendront rang ».

Article 4

Paragraphe 1 : La question de l'influence du changement de pavillon sur les privilèges nationaux est évoquée. Il semble que parfois c'est la lex fori, parfois la loi du pavillon, parfois aussi la loi du pays où les réparations ont été effectuées, qui est appliquée. Il est décidé de laisser le texte inchangé mais de subsituer le mot « grant » (garantie) au mot « recognize » (reconnaître).

Paragraphe 2: idem.

Article 5

Paragraphe 1: Il est décidé de remplacer ce paragraphe par l'art 8 du Projet norvégien, sauf à soigner sa rédaction.

Paragraphe 2: Ce paragraphe sera légèrement modifié au point de vue rédactionnel de façon à rendre clair que le droit de suite ne s'applique pas aux privilèges nationaux.

Article 6

Paragraphe 1 : Le mot « enregistrement » est remplacé par « la radiation de l'enregistrement ». Ce paragraphe est adopté.

Paragraphe 2: Est adopté.

La délégation norvégienne propose d'ajouter 2 paragraphes à cet article (Art. 4 - 3° et 4° du Projet norvégien) prévoyant le cas de radiation de l'enregistrement et de nouvel enregistrement dans un autre pays avec l'accord du créancier hypothécaire. Plusieurs délégations, d'accord avec l'idée maîtresse de cette proposition, expriment cependant des doutes au sujet de la possibilité pratique de réenregistrer dans un pays des hypothèques primitivement inscrites dans un autre pays. Le Président propose en conséquence de voter sur le principe de la proposition norvégienne et de renvoyer la question au Comité de Rédaction, si le principe est admis. Le Sous-Comité adopte le principe par 8 voix contre 3 et 3 abstentions.

Articles 7 et 8

Ces articles sont remplacés par les articles 17, 18 et 19 du Projet norvégien, à charge de revoir la rédaction de ces articles. Dans l'art. 19 du Projet norvégien, la référence à l'art. 18 du même projet est supprimée.

Une proposition allemande d'ajouter qu'une vente forcée ne peut avoir lieu, sauf si tous les droits qui ont rang avant la créance du créancier, qui poursuit la vente, et qui ont été reconnus par l'autorité compétente seront couverts par le produit de la vente ou pris en charge par l'acheteur, n'est pas appuyée et est retirée.

Une proposition britannique d'insérer une disposition prévoyant qu'en cas de vente forcée un certificat de radiation sera délivré est acceptée, avec une réserve de la délégation suisse concernant l'« ordre public ».

Article 9

Paragraphe 1: adopté.

Paragraphe 2: Il est remarqué que les créances mentionnées à ce paragraphe naissent précisément au moment du départ du navire; il est décidé de supprimer ce paragraphe.

Paragraphe 3: La délégation norvégienne fait valoir que cette disposition entraînerait l'obligation de saisir le navire même pour de modestes créances.

Cette délégation propose de remplacer ce paragraphe par l'art. 15 du Projet norvégien. Cette proposition est rejetée par 7 voix contre 7. Une proposition norvégienne et allemande tendant à l'extinction des privilèges prévus à cet article à l'expiration d'une année est rejetée par 4 voix contre 7 et 3 abstentions. Le délégué suisse fait observer que suivant la législation de certains pays des créances s'éteignent après une période d'un an ou même de 6 mois. C'est pourquoi, sans insister pour soumettre sa proposition au vote, il souhaite exprimer sa préférence pour une disposition prévoyant que les privilèges prévus à ce paragraphe s'éteindront après 2 années ou après une période plus courte correspondant à celle à l'issue de laquelle la créance garantie par privilège se prescrit.

Ce paragraphe est adopté mais pour des motifs de clarté il est décidé de dire expressément que le mot « saisie » comprend aussi bien la saisie conservatoire que la saisie exécutoire.

Paragraphe 4: Ce paragraphe est adopté après une brève discussion concernant la portée du mot « réquisition ». A l'unanimité le Sous-Comité exprime l'opinion que cette expression doit être comprise dans son sens le plus large.

Article 10

Cet article est adopté avec l'ajoute des mots « et en cas de subrogation » après les mots « en cas de cession d'une créance garantie par un privilège maritime ».

Article 11

La délégation norvégienne expose que le but de l'art. 14 de son Projet est de permettre à un armateur d'invoquer sa limitation de responsabilité sans devoir constituer un Fonds de Limitation.

D'autre part il est souligné que cet article a été inséré dans le Projet d'Oxford pour éviter des divergences entre la nouvelle Conven-

tion et la Convention de 1957 relative à la limitation de responsabilité des armateurs.

Après une longue discussion la délégation norvégienne retire l'art. 14 de son projet et propose de supprimer l'article 11 du Projet d'Oxford. Cette proposition est adoptée par 7 vois contre 5 et 2 abstentions.

Article 12

Une proposition de la délégation allemande de supprimer les mots « Etat Contractant » est adoptée à l'unanimité.

Une proposition de la délégation suédoise de supprimer les mots « ou sont destinés à être construits » est adoptée à l'unanimité.

Il est en outre décidé que les dispositions du Projet de Convention relatives aux privilèges maritimes ne s'appliqueront que lorsque le navire en construction sera flottant.

Article 13

Cet article est adopté avec la suppression des mots : « sous réserves de la disposition de l'art. 12 ».

Article 14

Cet article est adopté.

Article Final

Il est décidé d'ajouter un article prévoyant que la nouvelle Convention ne s'appliquera pas aux privilèges garantissant des créances du chef de dommages causés par un sinistre nucléaire.

A l'occasion d'une question posée par les délégations norvégienne et allemande, le Sous-Comité exprime son opinion unanime que les privilèges maritimes grèveront uniquement le navire lui-même et non par exemple les indemnités d'assurance, la créance de l'armateur du chef de dommages subis par son navire, les contributions en avarie commune, le fret etc.

Finalement un Comité de Rédaction est constitué, composé de Messieurs Asser, Fr. Berlingieri, Birch Reynardson, Rein et Vaes. Ce Comité préparera un Projet de Convention en textes anglais et français en se basant sur les décisions prises par le Sous-Comité. Se projet de Convention sera envoyé le plus rapidement possible à tous les membres du Sous-Comité.

DANISH ASSOCIATION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

COMMENTS

Prepared by Mr. Bjarne Fogh

I. The Danish branch has studied the draft convention worked out by the draft committee during its conference in Portofino in September, 1964.

The Danish branch is — as already stated in its reply to the questionnaire previously sent out — of the opinion that there is no urgent need for a new convention as the present legislation has by and large worked satisfactorily.

We find, however, that an alteration with a view of obtaining the widest possible international acknowledgement of registered mortgages and a strengthening of the position of such mortgages would be desirable, provided such alteration could be expected to be accepted by the majority of the seafaring nations.

The Portofino draft might be used as a basis for such further discussions, but we cannot agree to several of the principles laid down in the Portofino draft, and in addition thereto we also have objections to the drafting in several articles, altough this may be a question of redrafting only. Without going into details at present we would give the following comments :

Article 1

II. We find the principles laid down in this article acceptable. In our reply to the questionnaire we have — like most of the other associations — mentioned that the position of the mortgages registered in a non-contracting state should be judged upon the merits. We find that the requirements of article 1, item a)-c) appropriately set out the minimum requirements for recognizing the mortgage registered in a non-contracting state.

We feel that the draft as now worded will not be fully compatible with the legal and administrative system in various countries, for instance will several countries presumably not have an official called the

registrar. Certain questions might also arise as to mortgages issued to bearer, mortgages which have not been issued for a specific amount and in respect of transfer of mortgages.

Article 2

We are of course fully in agreement with the principle laid down herein. We would, however, recommend an alteration to make the article follow the Danish law on this point. According to the Danish law of Ships' registration a vessel cannot be deleted from the Ships' registration until the registration office has notified the holders of registered rights and 30 days have elapsed after the despatch of the notification, provided the holders of such rights do not agree to a deletion before the expiry of the 30 days. For a vessel being acquired from abroad it is a requirement for registration that a certificate of deletion from the foreign register is produced, including an enumeration of the registered rights which — when the vessel has been acquired from a contracting state — will be transfered to the Danish register retaining their priority.

In the beginning the reference should be made to article 11 without mentioning specifically paragraph 3.

Article 3

We would recommend that the convention should include a rule as to the priority between mortgages and suggest that the priority should be decided on the basis of the date when the mortgage was filed for registration. If the mortgages should be filed the same date, their position should be equal.

Article 4

The Danish branch is of the opinion that the present enumeration of claims secured by maritime liens is by and large adequate. We note that the Portofino draft on several points suggests an extension and has on the other hand on other points restricted the present rules.

ad (i) No comments.

ad (ii) We have no comments except that the French text does not include pilotage dues.

ad (iii) No comments.

ad (iv) Whereas claims for loss of life and personal injury at present are only secured by maritime lien if they are in respect of persons on board the vessel, the draft proposes to extend this rule also to persons not on board. This might in certain cases turn to be a considerable extension, and we do not think that such extension is reasonably motivated.

ad (v) The French text does include « assistance ». This has been left out in the English text.

ad (vi) No comments.

The Portofino draft is using a very wide interpretation of the concept « owner », and we would prefer either the present wording or alternatively the wording used in the Oxford draft.

The Portofino draft suggests the deletion of several important groups of claims which so far have been secured by maritime lien i.e.

a) Damage to property onboard the vessel

As article 4 (vi) is worded, no maritime lien will arise in respect of damage to cargo or other property onboard the vessel. We very much doubt if this has been the intention as the chances for having the convention generally accepted if the Portofino draft is maintained on this point, would appear rather remote.

b) Masters' authority

We quite agree that as a general rule there is no real basis for maintaining maritime liens for claims based on contractual obligations undertaken by a master, but we will, however, stress that for smaller owners, fishing vessels etc., the rule may have quite some practical importance. We would, therefore, suggest that the present position in this respect should be maintained for vessels up to a certain tonnage.

Article 5

Subject to our comments in respect of article 4 we can in principle agree to the proposed system which in an important simplification of the present rules.

Article 6

We would have preferred that the contracting states should not be allowed to grant such liens, but may accept the proposed wording provided it is generally accepted.

As far as the right of retention is concerned we cannot accept the deletion of such right which the proposal in fact amounts to.

In our view a right of retention with priority before the contractual mortgages and probably also before the maritime liens should be recognized in respect of claims which have resulted in improvement of the vessel, especially claims for repairs. If the right of retention is thus restricted the granting of such right of retention would not prejudice or adversely affect the position of the contractual mortgagees or even the holders of maritime liens.

Article 7

See our comments ad article 4 (vi).

Article 8

We would prefer a time limitation of 1 year which at present with the easy means of communication should be sufficient, and for certain claims an even shorter time of limitation might be justified. To avoid arrests without any real purpose we would, therefore, suggest that any legal proceedings should be sufficient.

Article 9

No comments.

Article 10

No comments.

Article 11

We do not think an arrest necessary, but the presence of the vessel within the jurisduction should be sufficient.

Article 12

No comments.

Copenhague, 16th March, 1965

N. V. BOEG, Chairman of the Association

NETHERLANDS ASSOCIATION OF MARITIME LAW
NEDERLANDSE VERENIGING VOOR ZEERECHT

COMMENTS

Remarks on the Draft Convention relating to Maritime Liens and Mortgages (Revised text dated Portofino, 26th September, 1964).

The Netherlands Association wishes to extend its thanks to the International Subcommittee and the Drafting Committee for the time and efforts spent on preparing the Draft Convention under examination. In the opinion of the Association the Drafted convention contains many improvements over the Convention of Brussels.

Nevertheless the draft has given rise to some observations and suggestions, which will follow hereunder.

Article 1

The Association is of opinion that the convention should contain a definition of « Mortgages and hypothecs ». It is recommended to follow the definition of these rights, given in art. I, 1 sub. d of the Geneva Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft dated 19th Janu. 1948, viz : « Mortgages, hypotheques and similar rights in aircraft which are contractually created as security for payment of an indebtedness », which has the further advantage of using the same language in both Conventions dealing with such rights. The Association is in favour of substituting the word hypothèque for the word hypothec. As the Convention intends to better protect the financing of ships by mortgages, it should be limited to contractual mortgages, and the hypothèques légales which is some countries exist, should not be considered as mortgages under the Convention.

If the above suggestion is adopted the first sentence of art. 1 should read « Mortgages, hypothèques and similar rights on seagoing vessels, which are contractually created as security for payment of an indebtedness, shall be enforceable in Contracting States, provided that » etc.

The Association recommends that art. 1 sub b be substituted by the words « The register and any instrument referred to therein and

filed with the registrar are open to public inspection; and any person shall be entitled to receive from the registrar duly certified copies or extracts of the particulars recorded at a reasonable charge. The new provisions were taken from the Geneva Convention referred to above. Il would appear to be useful to provide that certificates must be available, and at a reasonable charge.

It is recommended to insert in art. 1, c after the word « date » the words « and other particulars », as other particulars than the date may be decisive for the rank of the mortgage. In some countries it is possible to agree that an older mortgage shall take a rank after a mortgage of more recent date.

The Association is however in favour of adding to art. 1 a second paragraph, adopting a provision similar to that of art. III paragraph 3 of the Geneva Convention :

« If the law of a Contracting State provides that the filing of a document for recording shall have the same effect as the recording, it shall have the same effect for the purpose of this convention. In that case adequate provision shall be made to ensure that such document is open to the public ».

Article 4

In this article, like in art. 1, the Association should like to have a definition. It proposes to alter the first sentence as follows « The following claims shall be secured by maritime liens, i.e. shall be preferred on the proceeds of a vessel in a forced sale ».

One of the reasons why is was felt that the Brussels Convention should be materially changed or alltogether replaced by a new Convention was the number and the nature of the maritime liens ranking before mortgage. In the draft under examination some liens, which in the Convention of 1926 ranked before mortgage, have been abolished, but on the other hand new liens have been created, without sufficient grounds. In this way one of the main purposes of the new Convention, viz. the better protection of the interests of the mortgages would not be obtained.

The Association has serious objection to the introduction of liens for claims against parties other than the owner or demise charterer.

Only in the rarest exception should liens be granted on properties not belonging to the debtor. Such liens give rise to all sorts of procedural and legal difficulties and should be treated with the utmost caution. In any case liens granted to claims on charterers and operators seriously affect the position of the mortgage, especially where such claims follow the ship irrespective of change in ownership.

For the reasons set out above, the number and categories of claims secured by maritime liens should be restricted to a minimum. In the

opinion of the Association there is no compelling necessity, which justifies the maritime liens enumerated in this article under I, IV and VI.

Prima facie the maritime liens for claims for loss of life (IV) and for claims in tort for loss of or damage to property (VI) would seem a justifiable protection for those who were wronged by an insolvent shipowner. However, in view of the present wide spread Government insurance (social security) for employed persons, and private insurance in the other fields, the Association is not satisfied that a protection in the form of maritime liens is indispensable.

Claims referred to under IV and VI, if accumulated, may accrue to very substantial amounts, which would materially affect the position of the mortgages.

The Association is in favour of deleting these maritime liens.

In the opinion of the Association a limited maritime lien should be given to the shiprepairer, whose right of retention is abolished in article 5. Such lien should only be given in respect of a claim for repairs in the strictest sence, excluding maintenance, alterations, newbuildings, etc., and only to the shipyard which has possession of the vessel at the time it is arrested. As the repairs have increased the value of the vessel, the shipyards is entitled to the same protection as the salvor. Such a right is moreover indispensable to the shipyards which often at a very short notice are called upon to effect repairs. It is also in the interest of the shipowners that repairs can commence before other security is provided.

Article 6

Paragraph 2 of this article should be extended with the words « nor the delivery of the vessel to the purchaser in a forced sale », in order to remove all doubt that the right of retention cannot be relied upon against such purchaser.

Article 7

The objection to paragraph 1 has been dealt with under article 4.

Article 8

Paragraph 1 provides that the liens shall be extinguished in two years unless, within that time, the vessel is arrested, the owner is declared bankrupt or goes in voluntary liquidation. It is clear that the lien in the last two cases is not extinguished by the expiry of the two years, but it is not clear how the position is, if the arrest is lifted, or the bankruptcy or liquidation reversed or revoked, or the vessel sold by the liquidator in a private sale.

The Association suggests to delete the words « such arrest leading to a forced sale » in art. 8.1. (a) and to add after the word liquidation « provided that such arrest bankruptcy or compulsory liquidation lead to a forced sale ».

Article 10

The Association is in favour of replacing this article by a paragraph, inspired by art. VII, 2 sub b of the Geneva Convention, in the following words :

« The executing creditor shall supply to the Court or other competent authority a certified extract of the recordings concerning the vessel. He shall give public notice of the sale at the place where the vessel is registered as to nationality, in accordance with the law there applicable, at least one month before the day fixed, and shall concurrently notify by registered letter, if possible by airmail, the registered owner and the holders of registered rights in the vessel, according to their addresses as shown on the register ».

It seems preferable to leave it to the creditor to give notice of the sale, as serious delay might arise if this task is imposed on officers of State.

Article 11

The Association suggests to replace the words « in the event » in paragraph 1 by the word « through », and the words « is the object » in paragraph 3 by the words « has been the object ».

COMITE MARITIME INTERNATIONAL FINLAND BRANCH

COMMENTS

General

In the explanations on the Draft it is stated that the Continental hypothèque differs from what is known in English law as mortgage. The difference seems to be that a hypothèque through a registration act gives to a creditor, in case the registered debt is not paid, a right to satisfy his claim through the sale of the ship, whereas a mortgage means the mortgager who is indebted to the mortgagee in principle hands over the ownership of the vessel to the mortgagee who again in return hands back the ship to the mortgager to use the ship in order to enable him to pay the debt. While there is thus a difference in principle between a Continental hypothèque and the English mortgage, in practice the latter is a right of the same contents as the former. For this reason it seems superfluous to refer in the Convention both to hypothèque and mortgage. It would seem sufficient that in the English text the word « mortgage » is used and in the French text the word « hypothèque ».

On the other hand, as the purpose of this Convention is to regulate the conditions, on which a mortgage holder shall have his rights safeguarded, then it would seem natural that these rights should be defined. The definition proposed in the Norwegian Draft would seem to cover the point.

Article 1

c) In Finland a document specifying the bearer as having a claim for a certain amount of money against the shipowner can be registered as mortgaging the vessel, The name and address of the person, in whose favour the mortgage has been effected, does not necessarily appear in the register, but it is usual that the bearer or a new bearer respectively of such a document informs the registry of his name and address, so that in case where necessary, e.g. a forced sale, the register authorities can inform the bearer.

Article 2

1) It is easy to foresee cases where a holder of a mortgage, for reasons of his own, would oppose the deregistration of a vessel. He

might have specific reasons for not wanting to see the vessel transferred to another flag or to another owner. In our Law, when a vessel is sold abroad without the consent of a mortgage holder, the mortgager becomes personally liable for the debt in question and the mortgagee is entitled immediately to enforce his claim irrespective of whether the debt is otherwise due for payment or not. Thus the mortgage holder cannot prevent the deregistration, but he will be satisfied by the debt being paid.

2) and 3) seem to mean that if formalities cannot be concluded within 30 days, then the registration will not take place. The time seems short. According to our present Law, if a vessel is transferred from a foreign registry to Finnish registry and if certain mortgages have been properly registered in the ship in her foreign registry, then those mortgages will remain in force for a whole year. If the mortgage holders want their rights to be further protected, then, before the expiration of the said year, they shall have to have their rights duly registered according to Finnish Law.

Article 3

No comments.

Article 4

No comments.

Article 5

According to Article 8 maritime liens shall be extinguished after a period of two years. Therefore for instance claims for loss of life arisen 1965 would rank pari passu as between similar claims arising in 1967. As claims for loss of life might amount to very substantial amounts, it could be possible that such claims, combined over 2 years, would make a salvor's claim for salvage, which has taken place at the end of the 2 year period, quite illusory.

This difficulty does not arise under the 1926 Convention, because there is a limit set by reference to the voyage.

Article 6

No comments.

Article 7

No comments.

Article 8

In order to avoid arrests without any real purpose we would suggest that a writ of summons to the Court in such a case should stop the prescription from running. See also our comments at Article 5.

Article 9

No comments.

Article 10

The 30 days notice seems short and there seems to be no reason why this should not be extended to say 60 days.

Article 11

No comments.

Article 12

When drafting this Article regard has to be had to the stipulations in the Stockholm Draft Convention on ships under construction and particulary to its Article 5, which enables the holder of certain rights in ships, other than monetary claims, to have such rights registered.

According to Finnish Law the owner of ship under construction in Finland for Finnish account can have the ship registered in order to also have a mortgage registered in same. This is possible as soon as the building has proceeded so far that the ship can be identified.

Helsinki/Helsingfors, March 22nd, 1965
Comité Maritime International
Finland Branch

Rudolf Beckman, President *B. Appelqvist, Secretary*

SWEDISH ASSOCIATION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

COMMENTS

Introduction

The Swedish Association appointed a committee to study this draft. The committee consisted of the following members : Messrs. B. Bylund, R. Heden, L. Hagberg, C. Palme and K. Pineus. This committee having given its advice to the Association, the Association begs to report as follows :

General Observations

Sweden has ratified the 1926 Convention on Liens and Mortgages and introduced the provisions of the Convention in the Swedish Maritime Code in a form appropriate to that Code. However, Sweden has now denounced the Convention. While we believe that this was done primarily to avoid possible difficulties in coordinating the 1926 Convention with the 1957 Convention on Limitation of Liability, we venture to assume that the fact that the 1926 Convention has met with little international approval may have contributed to this step. We understand that also Denmark, Finland and Norway have denounced the 1926 Convention. In our mind, these actions underline the need to prepare the new Draft Convention in such a way that it can obtain a wide international approval.

Subject to the observations mentioned below, we think the Portofino Draft well suited to form the basis of a new Draft Convention on the subject of Liens and Mortgages.

However, when dealing with Liens, Mortgages and Hypothecs where the basic concepts as to the contents and meaning might well be different in various countries we believe it worth while to try to agree on definitions on some of the terms used in the Draft. The efforts made in the Norwegian Draft (Report N° 11, pages 32/33) might prove helpful. Such definitions might appear as an introduction to the Draft and constitute Article 1.

THE VARIOUS ARTICLES

The various Articles of the Portofino Draft elicit the following comments.

Article 1

We understand the word « enforceable » in the first alinea to mean that the Contracting State shall recognise Mortgages and Hypothecs subject to their fulfiling the requirements under (a) - (c). If the word is intended to convey any special meaning, we should like to have this made clear.

If our suggestion about definitions is adopted, this term had better be one of those to be dealt with.

(c) Under our law, the name and address of the person in whose favour the Mortgage or Hypothec has been effected does not necessarily appear in the register, but the bearer of the document may inform the registry of his name and address, should he so desire. If that is done the authorities will inform him of a forced sale of the vessel, etc.

As this system has been in operation for some sixty years with us, we are somewhat surprised to learn that it is felt essential to say that the register must specify the name and address « of the person in whose favour the Mortgage or Hypothec has been effected ». Would it not be sufficient to say that should the parties so desire, the register should set it out.

Article 2

We believe the time limit of 30 days appearing in paragraph (2) will prove too short and would suggest that a time limit of 60 days be adopted.

As for paragraph (3) we read this to mean that Mortgages and Hypothecs, when transferred from one country to another, shall retain their rank and their values but that the formalities to be followed and the right acquired under the new flag should conform wih that national law and in fact become a right under that national law. Whether any clarification of the text is necessary to put this beyond doubt is, we take it, a matter of drafting.

Article 3

No comments.

Article 4

We are well aware that arguments can be put forward in favour of the idea of retaining the Liens for damages to ship's own cargo or luggage appearing in Article 2 (4) of the 1926 Convention. Still, as the general trend of the new Draft is to strengthen the position of the long term creditors and to do away with those Liens which are not absolutely essential and as moreover cargo transported on board the ship is regularly covered by insurance, we are prepared to support the Portofino

Draft which does not grant a Lien for claims for damage to ship's own cargo or luggage.

As for rank, we hold that claims for salvage and contribution in general average should move up and come immediately after the Lien for claims for Port dues etc. (ii) and become (iii). Unless salvage operations are undertaken, no values would be left from which to pay the other types of claims which are granted Liens on the ship.

We submit, in order to avoid difficulties of interpretation as to the scope of the provisions in respect of Port dues etc. that this paragraph should read :

« Port, canal and other waterway and pilotage dues payable for services rendered to the vessel ».

In (vi) the Draft uses the expression « claims in tort » and the French version « créance de nature quasi delictuelle ». Both expressions are somewhat difficult to assimilate in our law. We submit that this type of claim had better be described as « claims not based on contract » or some similar neutral expression which does not have a too close connection with a particular system of law.

As for the last alinea of Article 4, we note that it is specially said that demise charterers etc. are put on par with owners and that the same provision appears in Article 7 (1) but not in Article 8 (1). We take it that this is one of the consequences of not having any initial Article containing definitions in the Draft Convention. Do the Draftsmen mean to convey that the ruling on parity between owners and demise charterers etc. applies only to Article 4 and 7 but not to Article 8 ?

Article 5

No comments.

Article 6

We should much prefer that the Contracting State were prevented from granting additional Liens even if they rank after the Liens, Mortgages and Hypothecs of the Convention (« national liens », for short).

Under a conflict of law rule, a « national lien » duly created might well be recognised in a Contracting State although that State does not admit a Lien under its own national law for such claims. This situation, which is not only a theoretical one, will always cause trouble and lead to unhappy consequences. Even if the national liens rank after the right of the Convention, the enforcement of a national lien by arrest or otherwise might well cause harm or at least inconvenience for those creditors who have a Lien, a Mortgage or a Hypothec under the Convention.

If it proves impossible to do away entirely with national liens, we should at any rate like them to be as few as possible. They should be restricted to ships flying the flag of the Contracting State that has granted the national lien in question.

Article 7

We refer to our question under Article 4 last alinea compared with Article 7 (1) and 8 (1).

Article 8

Unfortunately, this Article is not acceptable to us in its present shape and, unless amended, will probably make it impossible for us to recommend that the Convention be accepted by our country.

The Article lays down i.a. that the Liens shall be extinguished after two years unless the ship is arrested and this arrest leads to a forced sale, or the owner is declared bankrupt or goes into compulsory liquidation.

Whether a claim is of such a nature as to give rise to a Lien on the ship is often a controversial question which might well have to be settled by an action in Court. To us, it seems obvious that a writ of summons to the Court in such a dispute should stop the prescription from running. An arrest of the ship, with its corrollary to put up security for unlawful arrest, followed by the subsequent sale of the ship is a very serious affair indeed. The idea that a creditor in order to stop the prescription from running out should have to resort to such a drastic step seems to us out of all proportion to what should be the proper requirements for interruption of the prescription.

We are aware that the two years period and the arrest constituted an effort to make a « package deal », that is to say reduce the number of measures available to interrupt prescription against the normal time being extended from one to two years.

Unfortunately, we cannot accept the one or the other. We think that one year should be retained as the general rule.

To us, the Article dealing with this problem which appears in the Norwegian Draft has much appeal (Report N° 11, page 35, Article 15). Still, we should prefer to try to be even more explicit in the Convention than in the said Draft.

We submit a text reading somewhat as follows :

« All maritime Liens listed in Article 4 sball be extinguished after a period of one year from the time when the corresponding claim arose.

The prescription period shall be interrupted only if (i) a writ of summons to the Court in respect of the claims is issued, or (ii) the claim is duly submitted to arbitration, or (iii) the owner or other person liable for the claim is declared bankrupt or (iv) goes into compulsory liquidation.

If the claim has been adjudicated, the Lien shall be extinguished if legal action to enforce it has not been taken within one year of the date of the final judgment or arbitration award ».

If it should prove impossible to obtain general agreement on the second paragraph as set out above, subject naturally to such redrafting of the text as may prove necessary, one might have to resort to national law in the way appearing in the Norwegian Draft which says in this respect the following :

« The national law of each Contracting State shall determine the legal actions required for the interruption of the prescription period ».

Article 9 and 10

No comments.

Article 11

We understand from Report N° 11, page 17, that the « encumbrances » mentioned in this Article refer to and include the so-called « national liens ». We have of course nothing against the idea that the forced sale of the vessel should clear it also from the said type of liens. Whether this can be achieved by the insertion of a provision to that effect in an international Convention dealing with maritime Liens, Mortgages and Hypothecs we are not prepared to say.

Except for this question mark, we have no comments to offer in respect of Article 11.

Article 12

This Article makes the Draft Convention applicable to ships under construction. If the Draft Convention, including this Article, is accepted by the C.M.I., we suppose that the 1963 Draft Convention on Ships under Construction will not lead to any further action. For the time being, we are prepared to accept this result but reserve our Liberty of action, should the Draft Convention on Liens, Mortgages and Hypothecs not be accepted.

Article 13 and 14

No comments.

We suppose that in what is termed « clause de style » or in the permissible reservations will appear a provision that makes it possible to include the content of the Convention in national legislation « in a form appropriate to that legislation ».

Stockholm, March 26th, 1965
Swedish Association of
International Maritime Law

Kaj. Pineus, President — *Claës Palme, Hon. Secretary*

NORVEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

The Norwegian Maritime Law Association, on receipt of the Third Report by Mr. Asser, appointed a working group to study and provisionally report on the Portofino Draft. This working group consisted of Dr. Sjur Braekhus, Mr. H. P. Michelet, Mr. Alex. Rein and Mr. Frode Ringdal. Their report has been submitted to the Board of de Association and the Association now begs to report as follows.

We find that the Portofino Draft is well suited to form the basis of the discussions in New York provided that a proposal for the co-ordination of article 12 and the 1963 Draft Convention on ships under construction will be worked out.

Our comments to the articles of the Portofino Draft are as follows :

Article 1

It is understood that both the English and the French texts of the Convention shall be authentic. The French text puts the word mortgages within quotation marks, thereby indicating that it refers to the English conception of a mortgage, which is a *contractual* security in a vessel for a certain indebtedness. The English text, however, refers to mortgages and hypothecs, and a hypothec in the English sense is something different from a continental « hypothèque ». We suggest that the English text should read :

« Mortgages and « hypothèques »... ».

Our reason for proposing this formal amendement is a material one. A French « hypothèque » includes a security levied by decree of a public authority, but it is doubtful whether the English word hypothec as the same meaning. As we see it, it is essential that « hypothèques » levied by public decree are eligible for registration on line with mortgages.

Re b) : We propose that the words « and filed with the registrar » be deleted. In our opinion it is a minimum requirement that any instrument referred to in the register shall be available for inspection.

Re c) : A mandatory requirement that the name and address of the original mortgagee shall be specified in the register gives rise to difficulties in countries where the normal practice is to issue mortgages to the bearer. In our opinion this requirement is not necessary and could be deleted without any harm.

Firstly, one can never rely upon the registered mortgagee to be the actual mortgagee as one cannot, for practical reasons, require that all transfers shal be registered.

Secondly, it is common practice in countries where mortgages are issued to named mortgagees that the original registered holder is not the mortgagee himself, but an agent who will transfer the instrument to the real mortgagee as soon as all formalities have been complied with.

Thus, as we can never expect the register to indentify the actual holder of the right, we may just as well recognize mortgages issued to to the bearer.

Article 2

Sub-paragraph 1.

We are afraid that the wording here is too rigid. It will be neccessary to give the Contracting States the right to rid the registers of obsolete registrations, particularly with regard to vessels which have physically ceased to exist, whether or not the registered mortgagees are willing to consent to deregistration.

We propose the following addition to the present text : « ... except in cases where the vessel has physically ceased to exist ».

Sub-paragraph 2.

If all holders of registered mortgages have agreed to the immediate deregistration of a vessel, there is no apparent need to resort to the complicated procedure set out in this sub-paragraph. We therefore suggest the following amendement : (underlining the additional words) :

« A vessel registered in a Contracting State on which a mortgage or hypothec is registered shall not be eligible for registration in another Contracting State unless a certificate has been issued by the former State that the vessel *has been deregistered,* or will be deregistered... ».

Article 3

We take it that this article shall apply also in cases where a mortgage has originally been registered in country A and then transfered, in accordance with article 2, to country B. After the registration in country B the laws of this country shall govern the ranking. We may illustrate the point by one example :

A first and a second priority mortgage has been registered on a vessel in a country where, under the national law, the second mortgage

will automatically move up and succeed to the rank of the first priority mortgage when the latter has been redeemed. Both mortgages are then transferred to country B which has no such rule, and the certificate on the strength of which the transfer has been effected does not mention the right accorded to the second priority mortgage in country A. Then the first priority mortgage is redeemed. In such a case we take it that the second priority mortgage in accordance with the laws of country B will retain its original priority.

Article 4

Sub-paragraph 1 (i)

We strongly recommend that claims for salvage and for contribution in general average shall rank together with costs of removal of a wreck. It seems to us indispensable that costs incurred for the purpose of saving a vessel must be covered prior to the fruits of the salvage being distributed to others. If the award for salvage is not accorded first priority and the prospective salvors suspect the vessel to be burdened by maritime liens on better priority, the salvors may be reluctant to invest money in the enterprise. This is not in the interest of any maritime lien holders.

Apart from this, practical difficulties will be encountered as the removal of a wreck ordered by a competent authority may also be salvage in the proper sense. Where salvage of a wreck is contemplated on a « no cure — no pay » basis as a business proposition the salvor, we take it, will obtain a maritime lien for his claim for salvage award if he can persuade the competent authority to issue an order for the removal of the wreck. Whether or not it is necessary to have a wreck removed is a question of discretion. By exercising that discretion the authorities will, in fact, decide the ranking of maritime liens.

Sub-paragraph 1 (iv).

According to b) there shall be a maritime lien for a claim for loss of life or personal injury « caused by the owner ». This wording is too wide as it includes losses caused by the owner without any connection with the operation of the ship. We suggest the following wording : (underlining the additional words) :

> « b) in respect of persons not on board the vessel if caused by the owner *in direct connection with the operation of the vessel* or by person in the service of the vessel... ».

Sub-paragraph 1 (vi).

In our proposed amendements to the Oxford Draft (Hypo - 19) we advocated that maritime liens should be accorded to « claims for loss

of or damage to property in respect of property on board the vessel and in respect of property not on board the vessel ». The international subcommitee at Amsterdam decided (Hypo - 30) to accord maritime liens only to claims for loss of or damage to property not on board the vessel. This decision is reflected in the Portofino Draft.

The Norwegian Association is not in favour of this restriction. The professed purpose of the efforts to restrict the number of claims secured by maritime liens is to strengthen the long time credit. It should be borne in mind, however, that maritime liens in respect of cargo claims do not harm the mortgagees if the owner of the vessel is adequately protected by insurance against such claims. Not only may the owner protect himself by insurance (Protection and Indemnity insurance) in respect of cargo claims, but the mortgagee has the means to see to it himself that the owner is so protected. A maritime lien for such claims will, therefore, be an incentive to the mortgagee to see to it that insurance is effected and the mortgagee will suffer only in cases where he has neglected to satisfy himself that the owner is properly protected.

Secondly, if there is no maritime lien for cargo claims the cargo owner will get practically no protection in cases where the vessel is encumbered by mortgages and liens up to its full value. The claimant, admittedly, may arrest the vessel, but if the owner can show that its value does not exceed the encumbrances he cannot be compelled to put up any security in consideration of its release. It is hard to imagine that cargo interests will accept such a situation.

The wording of sub-paragraph 1 (vi) must be amended in the same way as sub-paragraph 1 (iv), b).

We suggest the following wording of sub-paragraph 1 (vi) :

« Claims in tort for loss of or damage to property on board the vessel or not on board the vessel if caused by the owner in direct connection with the operation of the vessel or by a person in the service of the vessel for whom the owner is responsible ».

We propose to remove the last paragraph of sub-paragraph 1 to article 7 and will deal with that in our comments to article 7.

Article 5

Sub-paragraph 3.

If sub-paragraph 1 (i) of article 4 shall include only the costs of removal of wrecks there seems to be little need for a ranking provision as a wreck can hardly be removed more than once. If there is to be a provision, it must be the one set out in sub-paragraph 4 of article 5. If our proposal with regard to sub-paragraph 1 (i) of article 4 is adopted, it goes without saying that sub-paragraph 4 of article 5 must apply.

Article 6

Sub-paragraph 1.

We propose that « national liens » may only be granted in respect of national ships, and we therefore propose the following wording :

« Each Contracting State may grant liens in ships registered in the State to secure claims... ».

Article 7

Sub-paragraph 1.

We fully appreciate that the last paragraph of sub-paragraph 1 of article 4 is necessary in addition to this sub-paragraph, but we suggest that the two provisions should be set out together so as to prevent the impression that the same thing is being dealt with in two places.

The term « operator of the vessel » may give rise to certain doubts. We suggest that a maritime lien shall attach even if the claim is against an operator who has obtained posession by illegal means, say by piracy. We therefore suggest to use the term « actual operator of the vessel ».

We propose the following wording of article 7, sub-paragraph 1 :

« The maritime liens set out in article 4 arise irrespective as to whether the claims secured by such liens are against the owner, demise or other charterer, manager or actual operator of the vessel. The word « owner » in article 4 shall be given the same construction ».

Article 8

Sub-paragraph 1.

We dare say that if, apart from bankruptcy, the only way to break the prescription of a maritime lien is to arrest the vessel for the purpose of effecting a forced sale the Convention will not be acceptable in this country. Under such a system claims for relatively small amounts such as wages etc., will receive very little benefit by having a maritime lien attached to them.

We consider it essential that the prescription period may be interrupted by a writ of summons to a competent court and by invoking arbitration where arbitration has been agreed.

We agree that the declaration of bankruptcy shall interrupt the prescription period and we agree in principle that « compulsory liquidation » shall have the same effect. As the system of the so called compulsory liquidation may vary very much from country to country, we suggest that a reference to the national law would be advisable.

In case of bankruptcy or compulsory liquidation we suggest that the period of prescription shall be interrupted only in respect of claims which have been duly filed with the receiver within the time limits stipulated by the national law.

We think that a one year prescription period will be sufficient.

We further propose that a new prescription period shall run from the time final judgment has been obtained.

Accordingly, we propose the following wording of sub-paragraph 1 :

« 1. The maritime liens set out in article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claim secured thereby arose unless, prior to the expiry of such period, (a) a writ of summons in respect of the claim has been issued to a competent court or (b) the claim has been duly submitted to arbitration or (c) the owner is declared bankrupt or has gone into liquidation in accordance with the national law of the Contracting State, and the claim has been duly filed with the receiver in accordance with the national law.

When a claim has been adjudicated the lien shall be extinguished if legal action to enforce it has not been taken within one year of the date of final judgment ».

Sub-paragraph 2.

In our opinion it is very difficult to provide for the fate of maritime liens in case of requisition. A requisition may very well be effected by the government of the country where the vessel is registered, and the government may recognize liens wich have attached prior to the requisition. In such case there is no need to extend the prescription period. On the other hand, to provide that the period shall be extended in cases where the claimant is barred from interrupting the period by service of writ will be very difficult in practice.

Article 11

Sub-paragraph 1.

With regard to (a) it seems to us that the point is not whether the vessel has been arrested in the jurisdiction of a Contracting State, but whether the vessel is in the jurisdiction of the said State when the forced sale is effected. Further, the point is not whether the vessel has been arrested, which in many countries is impossible in case of bankruptcy etc., but whether it is in the custody of the competent authorities at the time of the sale. We would prefer the wording of article 18 of our proposed amendements to the Oxford Draft (Hypo - 19).

Article 12

With regard to this article we must call the attention to the fact that a Draft Convention relating to the registration of rights in respect of ships under construction has already been adopted by the Comité Maritime International at the Stockholm Conference in 1963. It will be necessary to gear the present Draft to the Stockholm Draft prior to its presentation in New York.

Article 14

Those States which have ratified the 1926 Convention will have to terminate their obligations under that Convention prior to acceeding to the present one. Article 14 therefore seems unnecessary. We hope that many States which did not ratify the 1926 Convention will ratify the new one. One cannot, therefore, say that this Convention shall, in respect of the relations between States who acceede to it, « replace and abrogate » the 1926 Convention.

We propose that this aricle be deleted.

Oslo, March 29, 1965.
Den Norske Sjöretts-Forening
(Norwegian Maritime Law Association)

Alex. Rein, President *Frode Ringdal, Hon. Secretary*

GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION

COMMENTS

1. In article 1 subpara c)

« insert the word « facts » instead of the word « date ».

The law of the state which is applicable according to Art. 3 may rule that the rank of a mortgage does not depend only from the date of registration but from other facts also.

2. In Article 1 add a new para 2 reading

« The right of a mortgagee to enter into the possession of the vessel or to sell her privately cannot be executed by virtue of this convention».

This rule is intended to remote possible obstacles from ratifying the new convention by those states which generally do not allow any private execution of rights but only a judicial one.

3. Article 2 to be deleted and replaced by the following new Article 2.

« (1) A vessel entered into the register of a contracting state can be registered in another contracting state in accordance only with the following procedure of transfer :

a) The register to whom the owner applies for the new registration of the vessel, inserts the entries applied for including those in favour of any third person, but notes in the register that the effect of this insertion is subject to the condition that the former registration of the vessel is deleted;

b) the registrar in whose register the vessel had so far been inserted, deletes the insertion against submission of the extract from the register of the new insertion and the approval in writing of the owner and all holders of mortgages or hypothecs and issues a certificate of deletion stating the date of deletion. The registrar cannot refuse the deletion, unless the vessel is to be registered in his own register or in any other register of his own state;

c) upon submission of the certificate of deletion the registrar who has inserted the new registration, deletes in his register the note

made pursuant to subpara a), inserts the date of the deletion of the former insertion and issues the Certificate of Registry.

(2) For the application of this Article the registrars are entitled to contact each other directly. Any letters or documents may be written in the language of the register sending them ».

The wording of this new Article is taken from Article 11 of the ECE draft convention on the registration of inland navigation craft. We prefer this draft to Article 9 of the Stockholm Draft Convention 1963 and even Article 2 of the Portofino Draft considering the following reasons :

The Portofino Draft offers no chance to comply with the statutory requirements for registration in the new state if those requirements differ from that of the old state. If — for example — a certain mortgage registered in the old state is not eligible for registration in the new state, Art. 2 of the Portofino Draft will give no possibility to transfer the vessel from one register to the other at all. Art. 9 of the Stockholm Draft tries to overcome this difficulty by para 3 which is, however, not quite clear. It seems to us that this Art. 9 para 3 is not suitable to avoid any period of interruption between the deregistration and the new registration. Art. 11 of the ECE draft convention on the other hand does not require an absolute congruence of either national law in case the mortgagee and the shipowner agree on the new registration and furthermore it avoids any gap in time between the old registration and the new registration.

4. In Article 4 para 1 subpara iii add the words

« With the exception of claims for masters' disbursements on account of the vessel ».

This addendum is drafted in respect of sec. 167 para 2 of the Merchant Shipping Act. 1894 and other similar legislation, which includes such disbursements under the master's lien for wages.

5. In connection with Article 4 para 1 subpara iii we beg for a clarification whether social insurance premiums, which had been included in the Oxford Draft but not in the Portofino Draft, are or are not to be secured by a lien.

6. In article 4 para 1 subpara iv delete the text under a) and b)

This text is superfluous since Article 7 para 1 limits all the claims for personal injury which are secured by a lien.

7. In Article 4 para 1 a new subpara vii should be inserted reading

« Claims for loss or damage to property on board the vessel if

caused by the carrier or by a person in the service of the vessel for whom the carrier is responsible ».

Contrary to the deliberâtions of the Amsterdam meeting, claims for damage to cargo on board the vessel are covered by this new wording. We feel that the value of the Bill of Lading depends i.a. from the security given to the holder by a lien especially in case where the carrier is not the owner of the vessel.

8. Article 4 para 2 should be deleted

Article 7 para 1 covers all corresponding situations.

9. Article 7 para 1 should read

« The maritime liens set out in Article 4 arise irrespective as to whether the claims secured by such liens are against the owner, demise charterer or operator of the vessel ».

This amendement is intended to clarify possible doubts about the meaning of the words « other charterer » and « manager ».

10. Article 8 should read

« (1) The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year, in the case of claims, however, which are exclusively in tort of two years, from the time when the claims secured thereby arise unless, prior to the expiry of such period, a) the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale, b) the lienor has sued the vessel in rem, c) the owner is declared bankrupt or d) the owner goes into compulsory liquidation.

(2) The periods referred to etc... ».

These amendements intend to shorten the period of extinction in the interest of the mortgagees. Only in these cases, where the lienor may meet extraordinary difficulties to find out the debtor of his claim i.e. in collision cases the period should be two years.

Art. 8 para 1a) of the Portofino Draft requires an arrest of the vessel even for small claims and even in cases where the claims have not been adjudicated by a court. Moreover, crew members and passengers who have been bodily injured may often not be able to dispose of the means for an arrest but for a mere suit. Therefore, an action in rem should be sufficient to interrupt the period of extinction. The merits of these arguments are in our opinion higher than the advantage of the publicity, possibly given by an arrest of the vessel in contrast to a mere suit.

11. In Article 10 para 1 the words « 30 days » should be replaced by the words « 60 days ».

This amendment is selfexplanatory.

12. Article 10 should be amended by the following paras 2 and 3

« (2) All notices mentioned in this article shall be sent directly to the holders and to the registrar by registered airmail.

(3) The national legislation for the execution in the vessel and for the distribution of the proceeds of the vessel should not be less favourable to alien mortgagees, lienors, debtors and owners of a vessel then to nationals of the country where a forced sale takes place ».

These amendements are selfexplanatory.

13. In Art. 12 para 1

« insert the words « especially Art. 2 » after the words « this convention » ».

This amendement intends to clarify that Art. 2 is applicable even in those cases which might also be covered by article 9 of the Stockholm Draft Convention on the registration of rights in respect of ships under construction.

14. Article 14 should be replaced by the following context

« Each state which ratifies this convention or accedes to it undertakes to denounce the international convention for the unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages and the protocol of signature signed at Brussels on April 10th, 1926 ».

To explain the proposed new Article 14 the following example may be useful :

States A and B have ratified the 1926 Convention States B and C but not state A will ratify our new convention. A vessel of state C will be sold in state B. A national of state A tries to execute a maritime lien according to Article 2 (5) of the 1926 Convention (master's contracts). The court of state B has to apply two contradictory conventions in this case. To avoid any situation alike state B has to to denounce the 1926 Convention.

We may draw the attention to the fact that the French translation of the Portofino Draft differs widely from its English version. Our proposals are based on the English text.

Hamburg, March 30th, 1965

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

PROVISIONAL COMMENTS

Article 1

We note with approval the omission, from the Amsterdam draft, of the phrase « other registrable rights ». The present drafting is precise. But we consider that the word « seagoing » should be omitted from the English text. In particular, in view of the inclusion of vessels under construction (Article 12), the qualification is inappropriate. A vessel under construction is unlikely to be seagoing.

a) We consider that paragraph (a) should be amended to read « such mortgage and hypothecs have been duly effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is or was registered at the time such mortgage or hypothec was registered ». It is possible that a court may have to enforce a mortgage effected in accordance with the law of a state where the vessel was registered at an earlier date under another flag.

b) We approve the words in paragraph (b) « the register and any instrument referred to therein » as being more precise than « such instruments as may have been filed therein, etc... », as in the Amsterdam draft.

c) In paragraph (c) we consider that the inclusion of the name and address of the person in whose favour the mortgage or hypothec has been effected is a necessary improvement. There are two drafting corrections. In paragraph (b), Line 3 should read « mortgage *or* hypothec » and Line 7 should read « determines *its* rank ».

Article 2

1. We approve the wording of the proviso which has been added. This is necessary because, when the vessel is the object of a forced sale, the Registrar does not require the consent of the mortgagee to issue such a certificate (see Article 11 (3). We agree that this Article should apply to Contracting State only. It is impraticable to legislate for non-Contracting States.

2. In paragraph (2) we find the word « said » in line 7 confusing and think this should be amended so that line 7 should read « be allowed by the « former » State ».

3. We consider that paragraph 3 would be clearer if drafted in the positive form to read « The vessel shall be accepted for registration in another Contracting State only if the mortgages and hypothecs set out in the Certificate mentioned in paragraph 2 are accepted for registration by such State, and retain their priority as set out in the Certificate ».

Article 3

We question whether this Article is necessary or even desirable in that unless provision is made to the contrary, which it is not, the position must be as stated.

Article 4

1. We note and approve the ommission of the lien for costs awarded by the Court; such costs arise after the vessel has been sold and all liens have been extinguished. There is now adequate provision for the payment of such costs in Article 11 (2).

(i) We approve the redrafting of this Clause. The words « lawfully ordered by a competent authority » are, we think, an improvement on the earlier drafting which was too restrictive.

(ii) We have no comment.

(iii) We have no comment.

(iv) We consider that the present drafting of this Clause is too wide. A maritime lien could arise in respect of a claim which had no connection whatever with the vessel; for example, a claim by a person injured by a shipowner driving his car would rank as « a claim for personal injury in respect of persons not on board the vessel if caused by the owner ». We are of the view that claims secured by a maritime lien must have some causal link with the vessel and we suggest that a maritime lien should arise only if the loss of life or personal injury to persons not on board is caused in the navigation or management of the vessel, or in the loading or discharging of her cargo, passenger or bunkers.

(v) We remain of the opinion that claims for salvage and General Average should take priority over claims for Personal Injury. These claims preserve the « res » and should logically take priority.

(vi) We consider that this Clause should be restricted as in (iv). In Article 4 there is no lien for shiprepairers.

We cannot support this omission. In English law a possessory lien is granted in such cases. Such a lien altough postponed to earlier mari-

time liens, has priority over mortgages and subsequent liens, maritime or not. If a Court orders a possessory lien holder to relinquish possession, the order will provide that his rights be protected, if he proves that he has such rights. We believe that a shiprepairer should be protected in this way. The objection to the present draft is that under Article 6, it is provided that rights of retention, though they may be granted, shall not prejudice the enforcement of maritime liens or mortgages. We think that this destroys any security given to the shiprepairer and that the Article should be amended (see below Article 6).

2. We see no good reason for this provision. Il a maritime lien arises in respect of loss of life, personal injury, and property claims for « non nuclear incidents », we think it all the more reasonable that maritime liens should arise where damage accurred through a nuclear incident.

Article 5

We have no comment.

Article 6

1. We have set out our objections to the postponement of rights of retention so far as shiprepairers are concerned under Article 4 above.

2. We make the following suggested amendment to cover the position.

« Each Contracting State may grant a lien or right of retention to secure claims other than those referred to in Article 4; provided however that such liens, other than liens for repairs or necessaries, shall rank after all maritime liens and registered mortgages or hypothecs and that such right of retention shall not prejudice the enforcement of any maritime liens or registered mortgages or hypothecs as aforesaid ».

Article 7

We have no comment, apart from amending the words « as to » to « of ».

Article 8

We believe that paragraph 1 should be redrafted to read :

« The maritime liens set out on Article 4 shall be extinguished after a period of two years from the time when the claims secured thereby arose. There shall be no extinction if, prior to the expiry of such period :

a) the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.

b) the owner is bankrupt.

c) the owner is in compulsory liquidation ».

Article 9

We have no comment, other than to suggest the following correction in the drafting. In line I delete « of » after the word « assignment » and change « in » after the word « subrogation » to « of ». Similarly delete « of » in line 5 and substitute « of » for « in » in line 6.

Article 10

We believe that this Article is too loosely drafted.

The Competent Authority should be obliged to give notice of the sale to all holders of registered mortgages and hypothecs. This can be done by requesting their names and addresses from the appropriate Registrar. Notice should also be given to all known holders of maritime and other liens and proper advertissements should be published in shipping papers.

Article 11

1. We welcome the amendment of this Article. The Amsterdam text was, we considered, quite unacceptable.

We would suggest that the second « with » in line 2 of paragraph 1 (b) should be deleted.

We have no comment.

Article 12

We have no comment.

Article 13

We have no comment apart from the suggestion that the words « irrespective as to » should be deleted and the words « no matter » substituted.

Article 14

We have no comment.

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

COMMENTS

We are setting forth our Commitee's suggested changes in the Portofino Draft. The deletions are in Parenthesis and the additions are in italics.

Article 1

Mortgages (and hypothecs) *or hypothèques* on seagoing vessels shall be enforceable in *all the* Contracting States provided that :

a) such mortgages or (hypothecs) *hypothèques* have been duly effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered;

b) the register specifies the name and address of the person in whose favour the mortgage (of hypothec) *or hypothèque* has been effected, the amount secured and the date which, according to the law of the State of registration, determines the rank as respects other registered mortgages (and hypothecs) *or hypothèques and maritime liens*.

Article 2

1. Subject to the provisions of Paragraph 3 of article 11 no Contracting State shall permit the deregistration of a vessel without the consent of all holders of registered mortgages (and hypothecs) *or hypothèques*.

2. A vessel registered in a Contracting State on which a mortgage (or hypothec) *or hypothèque and maritime lien* is registered shall not be eligible for registration in another Contracting State unless a certificate has been issued by the former State that the vessel has been or will be deregistered (on the day) *as of the date* when the new registration is effected, provided the new registration is effected within 30 days and notice of such new registration is given to the issuing State within the 30 days period.

When such certificate has been issued no registration of rights in respect (of) *to* the vessel shall be allowed by the (said) *issuing* State

during such period of time. The Certificate (mentioned) shall set out in order of priority all registered mortgages (and hypothecs) *or hypothèques* on the vessel.

3. The vessel shall not be accepted for registration in another Contracting State unless the mortgages (and hypothecs) *or hypothèques* set out in the certificate mentioned in Paragraph 2 are accepted for registration by such State, retaining their priority as set out in the certificate.

Article 3

Mortgages (and hypothecs) *or hypothèques* shall rank as between themselves in accordance with the law of the State where they are registered *except as otherwise provided in Paragraph 3 of Article 2.*

Article 4

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

a) Costs of removal of the wreck of the vessel lawfully ordered by competent authorities.

b) Claims for salvages and for contribution in general average.

c) Port, canal, *pilotage* (and other waterway dues) *and other similar dues.*

d) 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.*

e) Claims for loss of life or personal injury : in respect of persons on board the vessel; *and* in respect of persons not on board the vessel if caused in *direct connection with the operation of* the vessel by the owner or by a person in the service of the vessel for whom the owner is responsible.

f) Claims in tort for loss of or damage to property *on board and* not on board the vessel, if caused *in direct connection with the operation of the vessel* by the owner or by a person in the service of the vessel for whom the owner is responsible.

The word « owner » *wherever* mentioned in this (article) *Convention* 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 for loss of life or personal injury or for loss of or damage to property which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive products or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over mortgages (and hypothecs) *or hypothèques.*

2. The maritime liens set out in Article 4 shall rank in the order listed.

3. The maritime liens set out in each of the sub-paragraphs 1 a), c), d), e) and f) of Article 4 shall rank pari passu as between themselves.

4. The maritime liens set out in sub-paragraph (v) b) 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 done) *took place.*

Article 6

1. Each Contracting State may grant liens to secure claims other than those referred to in Article 4, provided, however, that such liens shall rank after all mortgages (and hypothecs) *or hypothèques* which comply with the requirements of Article 1 *except that maritime liens valid at the time of the original registry shall take priority over the mortgage or hypothèque.*

2. Each Contracting State may also grant rights of retention in respect of the vessel, provided, however, that such rights shall not prejudice the enforcement of the maritime liens set out in Article 4 or of mortgages or (hypothecs) *hypothèques* which comply with the requirements of Article 1.

Article 7

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

Subject to the provisions of Article 11, the maritime liens (securring the claims) set out in Article 4 *and as provided for in Article 6 shall* follow the vessel notwithstanding any change of ownership or registration.

Article 8

1. The maritime liens set out in Article 4 *and those provided* for in Article 6 shall be extinguished after a period of two years from the time (when) the claims secured thereby arose, unless prior to the expiry of such period, (a) the vessel has been arrested (such arrest leading to) *for the purpose of enforcing a maritime lien by way of* a forced sale; (b) the owner is declared bankrupt, or (c) the owner goes into compulsory liquidation.

2. The two years' period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption; (provided however) except that should the vessel be requisitioned; time shall not (count in respect of) *run during* the period of such requisition.

Article 9

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

The assignee or subrogee of a claim secured by a maritime lien shall have all the rights of the original lienor.

Article 10

Prior to the forced sale of a vessel *pursuant to a court order* in a Contracting State, the competent authority of such State shall give at least 30 days notice of the time and place of such sale to all known holders of registered mortgages, registered (hypothecs) *hypothèques* and maritime liens set out in Article 4 and to the registrar of the register in which the vessel is registered. For this purpose the said authority shall endeavour to obtain the names and addresses of such holders from the said registrar and from the owner of the vessel.

Article 11

1. In the event of the forced sale of the vessel *pursuant to a court order* in a Contracting State, all mortgages, (hypothecs) *hypothèques*, liens and other encumbrances of whatever nature shall cease to attach to the vessel, provided, however, that :

a) at the time of the sale the vessel has been arrested in the jurisdiction of such Contracting State; and

b) the sale has been effected in accordance with the (law of the said State and) *provisions of this Convention as supplemented by the laws of said State.*

2. The costs 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, registered mortgages and registered (hypothecs) *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 is the subject of a forced sale *pursuant to a court order*, the registrar shall issue, at the request of the purchaser, a certificate of deregistration, provided always that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs (a) and (b) and paragraph 2 of this article have been complied with.

Article 12

The provisions of this Convention shall also apply to vessels which are under construction, provided, however, that :

(a) only such mortgages and hypothecs as have been registred in the State in which the vessel is under construction shall be enforceable;)

Until it has become waterborne such a vessel may be registered only in the State in which it is under construction; and

b) the maritime liens referred to in Article 4 shall attach to the vessel only (if the) *for claims* (secured thereby) *which accrue* after the vessel has become waterborne.

Article 13

Unless otherwise provided in this Convention the Contracting States shall apply the provisions of this Convention to all sea-going vessels irrespective as to whether they are registered in a Contracting State or in a non-Contracting State.

Article 14

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 the Protocol of Signature signed at Brussels on the 10th April, 1926.

ASSOCIATION YOUGOSLAVE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

Le projet de Portofino a réussi à fournir, selon l'avis de la Commission nationale de l'Association Yougoslave de Droit Maritime, un excellent instrument de travail pour arriver à une révision de la Convention de 1926, généralement acceptable. Le Projet a simplifié essentiellement l'assiette des privilèges et la détermination de leur rang en abolissant des notions qui ne correspondent plus à la pratique contemporaine, ce qui facilitera l'application de ses dispositions. D'autre côté le Projet a prêté beaucoup d'attention aux problèmes relatifs à la tutelle des intérêts des créanciers hypothécaires dans le moment délicat du transfert du navire du registre d'un Etat Contractant à un autre et dans le moment de la vente forcée du navire dans un Etat différent du pays d'immatriculation du navire.

En ce qui concerne les détails de la réglementation proposée, nous présentons les observations suivantes :

Article 1

Le texte de cet article donne satisfaction à nos scrupules en ce qui concerne la nécessité de tenir compte dans la Convention de l'hypothèque et du mortgage dans les deux langues officielles du C.M.I.

Article 2

La disposition du paragraphe 3 de cet article, qui nous semble en principe extrêmement utile, présentera des difficultés dans les pays dans lesquelles on ne connait pas le mortgage, quand il s'agit du transfert d'un navire sous pavillon des pays à mortgage. Peut-être serait-il possible d'éviter cette difficulté en introduisant dans le Projet l'idée contenue dans l'amendement de l'Association Allemande de Droit Maritime à l'article 1, paragraphe 2 du Projet d'Oxford/HYPO 13/, en ce qui concerne l'effet matériel de la reconnaissance internationale des hypothèques et mortgages nationaux. Evidemment cela pourrait comporter des risques pour l'adoption de la Convention. Bien que la formule allemande nous paraît assez séduisante, nous croyons qu'il ne sera pas

possible de trouver un texte donnant satisfaction aux exigences de tous les systèmes juridiques, difficulté dont les rédacteurs du Projet de Portofino ont certainement eu conscience et c'est pourquoi on sera peut-être obligé de se tenir au texte tel qu'il est proposé dans le Projet de Portofino, laissant aux législations nationales le soin de résoudre le problème posé par le paragraphe 3 de l'article 2. Cette solution permettra d'atteindre le but essentiel de la Convention qui est d'assurer l'effet international de l'hypothèque et du mortgage, seul objet de nos efforts.

Article 3

Il nous semble qu'il serait préférable d'user dans cet article d'une façon appropriés le texte de l'article 6 de l'Avant-projet de Stockholm. On éviterait de cette manière l'incertitude qui pourrait résulter de la possibilité de l'existence des législations réglant la question du rang selon des principes qui permettraient des exceptions à la règle de l'ordre chronologique des inscriptions ou des demandes d'inscriptions. Evidemment le principe de l'ordre chronologique est le seul qui donne des garanties suffisantes aux créanciers hypothécaires.

Article 4

Nous n'avons pas d'objections au texte sauf en ce qui concerne les sub-paragraphs IV b/ et VI b/. Le texte actuel de ces sub-paragraphs qualifie les créances qui y sont privilégiées en usant le mot « causés ». Il nous semble qu'en ce mot on pourrait arriver à la conclusion que des créances peuvent naître sans fautes des personnes qui y sont mentionnées, c'est-à-dire qu'on pourrait interpréter ces dispositions comme introduisant le principe de responsabilité causale. Pour éviter des malentendus facheux nous considérons qu'il serait utile de substituer dans les deux sub-paragraphes IV et VI aux mots « ont été causés » les mots « résultant du fait imputable à la faute du ».

Article 8, litt. A

Un des buts de cette disposition est d'empêcher la continuation du privilège par des actes qui ne sont pas connus par tous les créanciers privilegiés et hypothécaires actuels ou éventuels. La saisie qui conduit à la vente forcée du navire n'est pas le seul acte qui donne des garanties suffisantes dans ce sens parce que ce rôle pourrait bien être rempli par l'adnotation de l'action judiciaire entreprise en vue de la réalisation du privilège dans le registre des navires du pays d'immatriculation du navire/ainsi qu'il est prévu dans la Section 30, Subsection g/a du Ship Mortgage act. 1920. Ainsi on éviterait d'obliger les créanciers privilegiés d'épuiser dans tous les cas tous les moyens allant jusqu'à la vente forcée du navire.

Article 11

Il nous semble que le texte anglais de l'article 11, § 1, litt. a/ qui précise qu'au moment de la vente forcée le navire doit être dans la juridiction du même Etat contractant « such Contracting State » soit le texte qui reflet exactement la pensée des rédacteurs du Projet de Portofino. Il faudrait corriger le texte français dans le même sens.

Article 13

A notre avis le principe de la réciprocité devrait être appliqué aux dispositions de cet article.

Il reste a voir si les dispositions des articles 12 et 15 de la Convention de 1926 ne devraient être maintenus dans la nouvelle convention. Il nous semble que ces dispositions ne sont pas devenues caduques et qu'elles conservent une importance pratique.

Enfin il nous semble qu'il faudrait insister sur la coordination de la nouvelle Convention avec la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer de 1957. En ce qui concerne un tel texte il suffirait peut-être, pour ne pas provoquer trop de controverses, de constater que les privilèges des créances soumises à la limitation de responsabilité ne peuvent plus être exercés pour ces créances quand les conditions de l'article 2, § 4 de la Convention de 1957 seront réunies.

En concluant nous sommes de l'avis que le Projet de Portofino n'est pas alourdi par l'adoption des solutions trop détaillées, qui bien qu'elles pourraient sembler utiles ne feraient que rendre plus difficile l'adoption, application et interprétation de la nouvelle Convention.

Zagreb, 31 mars 1965.

Vladislav Brajkovic
Président de l'Association Yougoslave de Droit Maritime

E. Pallua
N. Percic
Rapporteurs

ASSOCIATION TURQUE DE DROIT MARITIME

RAPPORT

Le Comité Maritime turc a examiné le projet de convention intitulé « Projet Portofino » et a considéré que ce projet peut être pris comme base pour l'élaboration d'une convention au sujet des privilèges et hypothèques maritimes. D'une façon générale, le Comité est d'accord sur la nécessité d'une révision de la Convention de 1926 et approuve dans son ensemble les réformes proposées. Il a cependant des réserves sérieuses sur plusieurs points.

Il faut noter tout d'abord que le texte français n'est pas tout à fait conforme au texte anglais et nécessite une mise au point.

Nous sommes d'avis d'autre part que le projet est équivoque sur de nombreuses questions et nécessite par suite une nouvelle rédaction.

Quant au contenu du projet nous avons l'honneur d'attirer votre attention sur les observations suivants :

1. Nous suggérons en premier lieu d'ajouter au paragraphe (c) de l'article premier le mot « initial » après le mot « l'inscription » pour apporter au texte plus de précision. Il ne faut pas en effet oublier que les hypothèques ou mortgages constituées dans un pays peuvent être transmises au registre d'un autre Etat et susciter par conséquent un doute sur le sens des mots : « suivant la loi du pays de l'inscription ».

2. Nous proposons en second lieu d'ajouter au paragraphe 1er de l'article 2, la disposition suivante : « Toutefois lorsque le navire perd la nationalité de l'Etat au registre duquel il est inscrit, aucun acte de disposition ne peut plus être inscrit sur ledit registre ». Nous croyons que cette disposition est nécessaire pour que les Etats ne soient pas tenus de tenir des registres pour des navires qui ont déjà perdu leur nationalité originaire.

3. On constate que le deuxième paragraphe du même article a pour but de prévenir qu'un navire soit inscrit sur plusieurs registres appartenant à des Etats différents. Mais cette disposition ne peut à notre avis suffir à atteindre ce but. Il faut donc que le nouveau conservateur du registre mette d'office l'ancien conservateur au courant du nouvel acte d'inscription. Il faut en outre que les actes de disposition

inscrits sur le nouveau registre n'aient d'effet qu'à la condition suspensive de radiation des inscriptions de l'ancien registre.

4. L'article 3 qui règle le rang des hypothèques successives nous paraît équivoque dans le cas d'inscription de plusieurs hypothèques dans différents pays. Il est nécessaire d'y apporter plus de clarté. Comment devra-t-on en effet déterminer le rang de ces hypothèques ? Est-ce la loi de l'inscription première ou celle de l'Etat de l'inscription dernière qu'on devra prendre en considération pour la détermination du rang ? Tous les deux systèmes ont chacun de leur côté des inconvénients importants. Le mieux est peut-être de régler la question par une disposition supplémentaire tranchant le fond de la question. En tout cas la proposition du Comité Maritime norvégien est plus claire et mérite d'être retenue sur ce point.

5. En ce qui concerne l'article 4, il faut tout d'abord remarquer que le paragraphe (ii) de cet article n'est pas tout à fait conforme au texte anglais. Car « port, canal and other waterway *dues* » sont plutôt « les taxes de port de canal etc. » et non les « frais de port, de canal, etc. ».

D'autre part le paragraphe 4 de cet article n'est pas tout à fait clair. On a un doute sur le point de savoir si la condition à laquelle le paragraphe (b) est soumis s'étend aussi au cas prévu dans le paragraphe (a). Pour dissiper ce doute il faut unifier les paragraphes (a) et (b) dans une même phrase de façon à ce que la condition à savoir « si les dommages ont été causés par le propriétaire du navire ou par une personne au service du navire et dont le propriétaire est responsable » s'étende aussi au cas prévu au paragraphe (a) du même article.

6. Nous constatons que l'article 4 ne prend pas en considération les « surrogates » c'est-à-dire les valeurs qui remplacent le navire. A notre avis c'est là une lacune importante. Car si les privilèges ne s'étendent pas aux surrogates, l'acte illicite d'un tiers aura pour conséquence de faire perdre au créancier privilégié son privilège sur le navire sans que le dommage - intérêt dû par le tiers remplace le navire. Cela nous paraît inadmissible.

Quant aux créances privilégiées énumérées dans ledit article, on remarque que cette disposition prive l'affréteur de son privilège pour des créances nées de la perte ou de l'avarie de la marchandise. Le propriétaire de celle-ci peut en effet toujours s'assurer contre les risques de l'expédition.

Nous proposons d'autre part que les créances du chef d'assistance et de sauvetage soient préférées aux créances énumérées au paragraphe (iv) du même article, car le recouvrement de ces dernières créances dépend du résultat obtenu par le sauveteur. Par conséquent il est plus équitable de reconnaître au sauveteur une préférence par rapport aux

autres créanciers prévus à l'article 4. Cette préférence aura par ailleurs pour effet d'encourager le sauveteur dans son entreprise de sauvetage.

Quant à la créance née de la contribution en avaries communes, nous pensons qu'il est inutile de lui accorder un rang primant les hypothèques. Cette créance n'est d'ailleurs pas limitée d'après la Convention de Bruxelles de 1957. Si l'on accepte notre proposition, le paragraphe 4 de l'article 5 devient alors inutile. Ce paragraphe est d'ailleurs à remanier, car en cas de sauvetage d'un navire, entrant dans un port de refuge ou en cas d'assistance à un navire en danger, pour lui aider à gagner un port de refuge, il sera extrèmement difficile de déterminer le rang des créances nées du sauvetage et de l'avarie commune. Par conséquent si l'on ne supprime pas ce paragraphe il est nécessaire d'y apporter plus de clarté. Il faut noter d'autre part que le texte français du paragraphe 4 de l'article 5 qui détermine le rang des créances énumérées au paragraphe 5 de l'article 4 n'est pas tout à fait conforme au texte anglais dudit paragraphe, car la date « à laquelle *l'événement* donnant lieu à avarie commune s'est produit » n'est pas toujours la date de *l'acte* d'avarie commune (the date on which the general average act was done).

7. Nous croyons qu'il est nécessaire d'apporter une précision au paragraphe (b) de l'article 8 qui détermine les cas d'extinction du privilège, car il est erronné d'admettre l'extinction du privilège par suite de la simple déclaration en faillite. Ce n'est que par la liquidation de la faillite que les privilèges doivent prendre fin.

8. En ce qui concerne l'article 11, il faut tout d'abord remarquer que le texte du paragraphe III dudit article n'est pas tout à fait le même dans les deux textes, car les mots « dans un Etat Contractant » n'existe pas dans le texte anglais. Il faut les y ajouter.

D'autre part ce n'est pas la radiation mais c'est plutôt un certificat attestant que le navire est exempt de privilège et d'hypothèque que l'acquéreur a besoin d'obtenir du conservateur du registre. Le texte doit en conséquence être remanié.

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

I
PREMIER RAPPORT

1. L'Association Française du Droit Maritime a pris connaissance du rapport de M. J. T. Asser du mois de novembre 1964, ainsi que du projet de Convention, dit projet de Portofino. Elle a accordé à l'un et à l'autre document toute l'attention que méritent un effort aussi consciencieux et un travail aussi considérable, auquels elle désire rendre le juste hommage qui leur est dû.

La date récente à laquelle le projet a été distribué n'a pas encore permis un examen détaillé du sujet. Pressés de faire connaître son opinion pour le 31 mars, l'Association Française ne peut donc indiquer aujourd'hui que sa position générale.

II. Il lui est apparu au cours de son étude que le projet de Portofino abordait deux questions différentes : 1°) la reconnaissance et l'organisation sur le plan international des droits réels inscrits sur les navires (hypothèques et mortgages); 2°) le régime des privilèges maritimes et leur conflit avec les droits précédents.

Sur le premier point, il existe une timide ébauche de solutions dans l'art. 1 de la Convention de 1926. Ce texte est probablement insuffisant pour résoudre toutes les difficultés; aussi est-il permis de parler de vide législatif dans ce domaine, qu'il est utile de combler. L'Association Française reconnaît toute l'importance de la question, qui réclamerait une solution alors même qu'il n'existerait aucun privilège maritime et qui, par ailleurs, est en quelque sorte préjudicielle à toute autre mesure d'amélioration du crédit hypothécaire. Aussi approuve-t-elle l'effort constructif dont témoigne en ce sens le projet de Portofino, notamment dans ses art. 1, 2, 3 et 11. Elle se réserve toutefois de proposer certains amendements ou adjonctions, qu'elle pense être, sous peu, en mesure de faire connaître de façon plus précise.

III. Dans la mesure où il traite des privilèges maritimes, le projet de Portofino apparaît par contre totalement inacceptable à l'Association Française. Elle ne proposera même pas d'amendements, qui ne seraient

que des replâtrages insuffisants pour en faire un édifice valable. Reprenant ici les termes de son premier rapport, elle entend s'en tenir, jusqu'à plus ample informé, à la Convention de 1926, qui lui paraît préférable au projet de Portofino.

Elle admet que cette Convention de 1926 puisse ne pas être absolument parfaite; mais à l'expérience elle a donné satisfaction dans son ensemble et l'Association Française n'éprouve pas le besoin d'en changer. De toute façon, le projet de Portofino, dont les dispositions, aux effets parfois contradictoires, paraissent être le résultat de préférences plus ou moins subjectives, n'apporte aucun remède sérieux à ce qui, dans l'opinion de l'Association Française, constitue les imperfections les plus marquées de la Convention de 1926; il les aggrave plutôt.

L'Association Française est donc d'avis que, si l'on ne veut pas se satisfaire de la Convention de 1926, l'étude de la question serait à reprendre en entier, sur des bases et dans un esprit sensiblement différents de ceux du projet de Portofino. L'Association Française y serait disposée, mais elle doute qu'il soit possible d'aboutir d'ici le congrès de New York.

IV. Enfin, le projet de Portofino ne parle absolument plus des difficultés de coordination avec les dispositions de la Convention de Madrid. L'Association Française insiste pour que la question soit reprise, car il ne suffit malheureusement pas de passer ces difficultés sous silence pour les supprimer, ni de les ignorer pour leur trouver une solution. Cette politique de l'autruche ne peut conduire bien loin.

P. CHAUVEAU
Président de l'Association française

SIMONARD
Président de la Commission

II

DEUXIEME RAPPORT

I. L'Association française est partie de ce postulat que la raison pour laquelle la Convention de 1926 n'a pas été ratifiée par certains Pays, et pour laquelle sa modification est actuellement demandée, se trouve être que cette Convention ne favorise pas suffisamment le développement du crédit hypothécaire, surtout dans l'économie actuelle de l'Armement maritime.

De ce point de départ on se trouve aussitôt conduit à rechercher ce qui peut entraver l'utilisation de ce crédit, entendu dans le sens d'un crédit conventionnel garanti par un droit sur le navire, hypohèque ou morgage. Après consultations des représentants des banques françaises, mon Association s'est trouvée confirmée dans cette opinion que la garantie constituée par le navire était comprise, en plus de la perte ou destruction possible du bâtiment par un événement de mer, pour les deux raisons principales suivantes : A) La non reconnaissance de la garantie, hypothèque ou mortgage, par les tribunaux du lieu de la saisie et vente du navire. Si le navire est saisi à l'étranger, ces tribunaux peuvent être conduits à lui dénier tout effet, voire toute existence en leur Pays, pour des raisons de forme ou de fond, telle l'absence de tout droit équivalent dans leur propre législation, ou l'inobservation de certaines règles de celle-ci. B) L'existence d'autre droits, de caractère occulte, dits privilèges, en nombre indéterminé et variables suivant le lieu de la saisie, qui seraient susceptibles d'être préférés aux créanciers hypothécaires. Il existe ainsi un problème de conflit entre hypothèques et privilèges quant au rang de préférence à leur accorder, qui a été le principal souci des auteurs de la Convention de 1926.

II. L'Association Française a estimé que les deux questions ci-dessus énoncées formaient deux problèmes plus ou moins indépendants l'un de l'autre. En effet la Reconnaissance Internationale des Hypothèques et Mortgages aurait besoin d'être organisée même s'il n'existait pas de créances privilégiées. Autrement ces créanciers hypothécaires ne pouvant pas se prévaloir de leur droit hypothécaire seraient réduits au rang de créanciers chirographaires, et tenus de subir leur concours, dès l'instant où le navire serait saisi et vendu dans un Pays où leur droit n'est pas reconnu.

Par ailleurs le conflit entre céanciers privilégiés et créanciers hypothécaires ne se conçoit que si le droit n'existe pas puisque le prétendu créancier hypothécaire n'est plus qu'un créancier chirographaire, à l'égard duquel la préférence du créancier privilégié ne se peut discuter.

La solution de la première question est donc préjudicielle. Et s'il peut y avoir intérêt pratique à résoudre les deux simultanéement, il reste que cela n'est pas indispensable, les deux questions demeurant indépendantes l'une de l'autre.

III. L'association Française a compris que le projet dit de PORTO FINO visait à résoudre l'ensemble du problème. Malheureusement elle se trouve en désaccord fondamental et définitif avec la solution proposée par l'art. 4 du projet à la seconde difficulté. Le désaccord porte non pas sur des questions de rédaction, mais sur les principes de base qui peuvent inspirer cet article, pour autant qu'il soit possible de par-

ler de principes directeurs là où l'empirisme et la préférence subjective paraissent avoir été les seules guides d'un choix douteux.

Fermement décidée à rejeter toute Convention qui contiendrait un article de semblable inspiration, et convaincue que cette seconde difficulté a besoin d'être entièrement réexaminée, elle a pensée par contre que la première question de « La Reconnaissance Internationale des Hypothèques et Mortgages » pourrait fournir matière à accord indépendant à la Conférence de New York. Même si l'accord atteint outre-Atlantique était limité à ce seul point, cela constituerait déjà un progrès sérieux pour le développement du crédit hypothécaire; c'est au surplus un préalable essentiel. Et il n'est pas interdit d'espérer que, par la suite, on puisse finalement aboutir à une entente sur le second point après meilleur examen.

C'est pour faciliter cet accord au moins limité qu'elle présente son contre-projet. Il est essentiel de bien comprendre que, d'un objectif plus restreint que celui de Porto-Fino, il tend exclusivement à la « Reconnaissance Internationale des Hypothèques et Mortgages maritimes». Il laisse volontairement de côté tout ce qui peut consacrer les Privilèges, sans pour autant apporter d'entrave à la solution ultérieure de leur statut, ni au fonctionnement des dispositions de l'actuelle Convention de 1926 y relatives.

IV. Sur le problème de la Reconnaissance Internationale des Hypothèques, il reprend les principales dispositions du projet de Porto-Fino, même si par respect de la syntaxe ou par souci de classement il leur donne une autre présentation; mais il contient aussi quelques adjonctions ou variantes, dont la principale est la subrogation au navire de l'indemnité d'assurance du corps. Cette disposition, destinée à prémunir les créanciers hypothécaires contre la perte du bâtiment, donne une valeur légale à ce qui est déjà de pratique conventionnelle. Parmi les quesques autres différences il en est auxquelles l'Association Française attache de l'importance. Elles participent néanmoins du caractère de simples variantes que le rapprochement des textes suffit à mettre en lumière, et sur lesquelles toutes explications verables pourront être fournies à New York, à moins que vous n'estimiez préférable de les résumer préalablement par écrit.

III

PROJET DE CONVENTION

(ammendé par l'Association Française)

Article 1

Les hypothèques et mortgages, constitués conventionnellement et inscrits sur un navire sont reconnus par tous les Etats contractants s'ils satisfont aux conditions ci-après.

Article 2

Les droits énumérés à l'article précédent, quel que soit le lieu de leur constitution, devront :

a) être valablement constitués conformément à la loi de l'Etat contractant où le navire est immatriculé lors de leur constitution, l'acte constitutif pouvant être établi soit en la forme requise dans le pays d'immatriculation, soit en la forme admise dans le pays où l'acte est passé;

b) être régulièrement inscrits sur un Registre officiel de l'Etat d'immatriculation et conformément à la loi de cet Etat; ce Registre devra : 1° mentionner le nom et l'adresse du titulaire du droit, le montant garanti, la date et le rang de l'inscription; 2° être accessibles au public soit par consultation directe, soit par délivrance gratuite ou moyennant taxes raisonables à la requête de toute personne, de copies certifiées conformes, qui feront foi jusqu'à preuve contraire.

Article 3

Toutes les inscriptions relatives à un navire seront effectuées sur un seul et même Registre. Leurs effets à l'égard des tiers sont déterminés par la loi du pays d'inscription.

Article 4

Les dispositions précédentes s'appliquent également aux navires en construction, le pays de construction devant être considérés comme pays d'immatriculation pour les besoins de cette application.

Article 5

Tout navire doit avoir, parmi les papiers de bord, un extrait du Registre mentionnant les hypothèques ou mortgages inscrits et les mon-

tants garantis. Cet extrait ne devra pas avoir plus de 3 mois de date. Il indiquera l'adresse du Service chargé de la tenue du Registre.

Article 6

Si le navire est perdu, sont subrogées au navire jusqu'à concurrence la valeur de celui-ci :

a) l'indemnité d'assurance du corps du navire

b) et, à défaut d'assurance, ou si elle est insuffisante, les indemnités dues par des tiers à raison de cette perte.

Si le navire est seulement avarié, les mêmes subrogations ont lieu à concurrence du montant des avaries que le propriétaire ne ferait pas réparer.

Le créancier inscrit aura contre les débiteurs une action directe et le paiement fait par eux ne sera pas libératoire s'il est fait au mépris des droits du dit créancier.

Article 7

Les inscriptions des droits énoncés à l'article 1er ne peuvent être rayés sans main levée préalable amiable ou judiciaire.

Article 8

Hors le cas prévu à l'article 12, toute vente à un étranger d'un navire grevé d'un des droits énoncés à l'article 1er sera sans effet tant que :

a) toutes les inscriptions n'auront pas été rayées conformément à l'article 7;

b) ou que ces inscriptions n'auront pas été réinscrites sur le nouveau Registre d'immatriculation d'un Etat contractant, avec le rang qui leur est attribué par la loi du pays de leur inscription.

Article 9

Aux fins d'application de l'article précédent, l'immatriculation d'un navire dans un nouvel Etat contractant ne sera pas admise :

1. si les conditions de l'article précédent ne sont pas réunies;

2. si, en outre, il n'est pas produit un certificat émis par l'Etat d'immatriculation actuelle du navire attestant que le dit navire sera radié avec effet du jour où la nouvelle immatriculation aura eu lieu, sous condition que celle-ci soit effectuée dans les trente jours.

Aucune inscription nouvelle ne sera autorisée pendant ce délai. Le certificat ci-dessus prévu devra mentionner, avec leur rang respectif, tous les droits inscrits au jour de son émission.

Article 10

Si la législation du pays où l'immatriculation est demandée ne permet pas l'inscription de ces droits tels qu'ils sont inscrits, les intéressés disposeront d'un délai de soixante jours pour satisfaire aux exigences de cette législation, tous les effets juridiques de l'inscription précédente demeurant en vigueur pendant cette période.

Article 11

Sans préjudice des dispositions pénales pouvant exister dans les législations nationales, la vente d'un navire grevé de droits énoncés à l'article 1er est nulle et sans effet, si elle doit entraîner l'immatriculation d'un navire dans un pays non contractant.

Article 12

Au cas de vente forcée d'un navire grevé d'un des droits prévus à l'article 1er, la propriété sera transférée, libre de ces droits s'ils ne sont repris en charge par l'acquéreur, à la condition que cette vente soit effectuée conformément aux dispositions ci-après.

Article 13

La procédure de vente forcée est celle prévue par la loi de l'Etat où la vente est effectuée. Les effets sont ceux prévus par la présente convention et par la loi de l'Etat où le navire est immatriculé.

Les dispositions minima suivantes devront être respectées :

a) le créancier poursuivant doit remettre au Tribunal ou à toute autre autorité compétente un extrait certifié conforme des inscriptions prises sur le navire;

b) la date et le lieu de la vente sont fixés au moins six semaines à l'avance;

c) au moins un mois avant le jour fixé pour la vente, le poursuivant doit :

1. en faire l'annonce au lieu où le navire est immatriculé, conformément aux dispositions de la loi du lieu d'immatriculation;

2. prévenir par lettre recommandée à l'article 1er, à l'adresse portée au Registre d'inscription, de la date et du lieu de la vente.

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

OBSERVATIONS
ON
THE PROVISIONAL DRAFT CONVENTION

The Japanese Maritime Law Association have the pleasure to make the following observations respecting the Provisional Draft Convention on Maritime Liens and Mortgages (hereinafter to be referred to as the new Convention) which was prepared by Messrs. J.T. Asser, Francesco Berlingieri, W. Birch Reynardson and André Vaes for consideration by the Meeting of the International Subcommittee held at Amsterdam on June 19 and 20, 1964.

The Japanese Association agrees on the necessity and desirability of an international unification of laws on these matters. In order to throw light on the points of difficulty that seem to us to be involved in the new Convention, however, we would like to present the commentary remarks as follows :

Article 1

We understand that a Contracting State may interpret the word « mortgages » referred to in this Article so as to include open-end Mortgages *(Höchsbetragshypothek)*, and therefore that « the amount of mortgages » mentioned in sub-paragraph iii) means the maximum amount of the future advances to be secured by such mortgages as well as the amount of a specified debt.

Article 2

This Article refers only to liens on the vessel, while it is suggested in the second Report prepared by Mr. Asser that each Contracting State may provide for liens freight and accessories in its domestic legislation, and that extra-territorial validity of the latter liens is a question of private international law. This approach of the new Convention may be approved as an outcome of practical necessity to reach an international agreement on this matter.

It is unanimously agreed in the Japanese Association to give lien status to all those claims specified in Sub-paragraph i) to viii) of this Article. However, as regards towage, pilotage, stevedoring services and general average contributions which are no longer to be secured by liens under the new Convention, some of our members hold the view that lien status should be restored to these claims.

The claims referred to in Sub-paragraph i), i.e., costs arising in connection with the arrest and subsequent sale of the vessel, should be construed, in our opinion, to include the costs of watching and preservation after the arrest (cf Japanese Commercial Code, Art. 842, 1); 1926 Convention, Art. 2, 1)).

Although the meaning of « port, cannal and other similar dues » provided for in Sub-paragraph iii) is not always clear, we think that wharfage should fall *de lege lata* within the category of these dues.

According to Mr. Asser's Second Report, the definition of the categories of the claims for loss of life or personal injury as are provided for in Sub-paragraph v) is « mutadis mutandis » the same as that of Article 1, 1), a) and b) of the 1957 Convention of the limitation of liability of shipowners ". We, too, think it desirable to bring the two Conventions into proper correlation in this regard for the reason of « the advantage of having the same concepts in different international conventions ». Thus, we suggest that the claims which give rise to liens should not be confined to those for loss of life or personal injury caused « by any person on board the vessel », but be expressly extended, in conformity with the provisions of Article 1, 1), b) of the 1957 Convention on the limitation of liability of shipowners, to the claims for loss of life or personal injury caused *by any person engaged in vessel's service whether on board or on land for whose act, neglect or default the shipowner is responsible.* The same observations will be made to those claims as specified in Sub-paragraph viii).

The words « claims for repairs and maintenance of the vessel » as used in Sub-paragraph vii) may read not to include the claims for supplies necessary for the continuation of the voyage. If not included, we are of the opinion that there should be an additional express provision for giving lien status to the latter claims.

Article 3

We agree, as a rule, on the provisions of this Article concerning priorities among the maritime liens and mortgages, except for the categories of the claims specified in Paragraph 1, Sub-paragraph viii), i.e., claims for repairs and maintenance of the vessel, together with those for supplies if they are to be added according to our suggestion as mentionned above. Some of our members are of the opinion that such claims should be ranked prior to the mortgages on the vessel.

Article 4

Under Japanese law, a person having a right of retention may only retain the property until his claim has been fully satisfied, and he has no right to obtain satisfaction of his claim out of such property in preference to other creditors. Then, it is provided that in case the property thus retained is put for sale at public auction by anyone else, whether he is a judgment creditor or a creditor whose claim is secured by a preferential right such as a maritime lien or mortgage, a successful bidder is not entitled to receive the delivery of the property auctioned off until he has paid the claim secured by the right of retention. (Sale by Public Auction Law, Art. 2, 3); Code of Civil Procedure, Art. 717, 1), Art. 649, 3) Consequently, the exercice of right of retention. results as matter of fact in reducing a price to be offered by a bidder, so that it sometimes occurs that those who have enforced maritime liens or mortgages by public auction may not obtain out of the proceeds full satisfaction of their claims. This will be also the case that happens to the enforcement of the claims as provided for in Article 3 of the new Convention when Japan adopts it. Legally speaking, however, we do not think that the right of retention under Japanese law as such does « prejudice » the enforcement of these claims, not merely because the existence of the right of retention itself is by no means a legal bar for a person having any of these claims to take the proceedings for its enforcement, but because the right of retention does not, as pointed out above, include a preferential right to the proceeds of the property auctioned off. If, contrary to our interpretation, such effect of the right of retention in Japanese law as mentioned here is to be considered contradictory to the provisions of Paragraph 2 of this Article, we are afraid that Japan should be faced to a considerable extent its general law of property before it introduces into its domestic law the new Convention as it is with this particular Article.

Article 6

The word « registration » used in Paragraph 1 of this Article should be replaced with the word « de-registration ».

Article 7

We understand that the procedure for forced sale or sale by public auction, i.e., sale made in the mode prescribed by law under the process of the court, is to be governed by the law of the country in which such sale takes place. In the light of the fact that there is diversity in a great degree as to the law of procedure for such sale among various countries, the proviso of this Article seems to us to go too far. We would rather consider it sufficient if only the new Conven-

tion provides that the notice to the effect that such sale is to be made should be given to the Registrar of the register in which the vessel is registred, thus leaving the manner of fixing the date and place of such sale as well as the formalities of publicity thereof entirely to the domestic legislation of each Contracting State (cf. 1926 Convention, Art. 9, Paragraph 5). It should be added here, however, that we agree to the provisions of this Article to the extent that all maritime liens and mortgages together with any other encumbrances on the vessel should be extinguished in case of the forced sale thereof in any Contracting State.

Article 9

We consider the two-year period referred to in Paragraph 3 of the Article too long; it should be shortened to one year (cf. Japanese Commercial Code, Art. 847, 1)).

Postscript : Since the booklets N^{os} 10 and 11 have not reached us yet, our observations as set out above are made only with reference to the booklets N^{os} 1 - 9. We shall be ready to present our supplementary observations, if we find it necessary to make them when we receive the subsequent issues.

Teruhisa Ishü, President
Isuneo Ohtori, Secretary

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPORT

The general subject of Maritime Liens and Mortgages has been under study by a special Committee, with special reference to the third report of the CMI International Sub-committee indentified by the number 11 (1-65).

Having regard to the broad scope of the original questionnaire, to the reports received of the meetings in Oxford, Amsterdam and Portofino, to the replies and comments of numerous National Associations, we wish to convey how much we are impressed with the brevety of the Portofino draft, covering as it does nevertheless all the essential aspects of the complexe subject under study.

The essential aim of strengthening the mortgage is well served and the draft shows a salutary resistance to any diluting of that strength by adding elsewhere to the things for which the ship is to be made the security.

The Canadian Association shares the views expressed by the Swedish and Danish Association — and perhaps others — that on the whole things have worked and continue to work very well; where situations of financial difficulty may have arisen there has been no *aggravation* of hardship under the prevailing patterns and it is doubtful whether there would really be any under even more extensive simplifying.

It is therefore only in a sense of constructive criticism that the Canadian Association has to reserve its position on several parts of the Portofino draft and in consequence on any approving of the Convention as a whole. In making comments herein on each Article of the Portofino draft Convention we elucidate our views on various provisions that at present appear to us to be capable of being improved by change. Where we are concerned with changes of substance, we have included draft texts to show our proposed amendements.

We make the suggestion that a new Article might be incorporated to provide for the use by Contracting States of a uniform mortgage document for registration purposes, with a specimen form being scheduled to the Convention text. The aim here is to avoid the undue disclosure of private business that could result from the public inspection of instru-

ments filed with a registrar (v. Article 1 b of the Portofino text), where in some jurisdictions the « instrument filed » may be the actual mortgage contract embodying by reference and « as fully as if set out » a building contract, a loan agreement, a charterparty and a variety of ancillary and subsidiary documents.

Article 1

The aspect of « undue disclosure » that arises under the sub-paragraph of the general remark immediately preceding.

Article 2

There would appear to be considerable doubt that the provisions of sub-paragraph 1 could be acceptable to the Governments of many countries; a mortgage securing a small ad hoc permanent loan from any foreign lender would have the effect of forcing the country of registration to both imprison and keep custody of the ship within its registry, a situation which would constitute an encroachment upon sovereignty.

Recognizing the interest of the bona fide mortgage lender, the following draft amendment is proposed.

Portofino Text	Canadian proposed admendment
Subject to the provisions of paragraph 3 of Article 11, no Contracting State shall permit the deregistration of a vessel without the consent of all holders of registered mortgages and hypothecs.	Other than as provided in paragraph 3 of Article 11, whenever an application for deregistration is not accompanied by an endorsement from each registered holder of a mortgage or hypothec, the registrar shall give to each such holder a notice of the application to deregister and allow 30 days thereafter before acting upon the application.

Some difficulty may arise over the duty which the last sentence of sub-paragraph 2 impose upon the *registrars* to rule upon and declare in their certificates, the priority inter se of the mortgages and hypothecs registered against a vessel.

The desirability of the provision is manifest but in practice the resulting delay through the imposed need for co-operation between the registrar and the Department of Justice of his country could have, in practice, the effect of completely destroying the shipowner's reasonable freedom to dispose of his property.

The Canadian Association cannot dispel its doubts as to the practicability of these provisions as to establishing « priority » in sub-paragraphs 2 and 3 of this Article 2.

Article 3

This appears to be satisfactory if the « priority » problem in Article 2 (paragraphs 2 and 3) is resolved in the manner proposed; otherwise for transferred ships there would be a ranking as in the country from which the ship has been transferred and *not* as in the new country of registration.

Article 4

As regards the item (ii), where pilotage is in so many places just optional, non official, industry-controlled and the like, it should not be included.

The Canadian Association favours the ranking of the above item (ii) to fifth place with the present items (iii), (iv) and (v) moving up to become (ii), (iii) and (iv).

The closing sentence of this Article 4 seems like one of those dilutions of the strength of the mortgagee's position; it seems like an attempt to weave a wider web in which the shipowner can become entangled. Other than demise chartering and managing or operating for the Owner or demise charterer, all chartering and all so called managing or so called operating of a vessel are simply variations of carriage contracts made by the Owner, i.e. such charterers, managers of operators are merely the « shipper » in one of his forms and Owners cannot in equity be burdened with liens on their ships for third party claims upon their shippers. It is equally unjustifiable for the ship to become the security for claims by third parties against the shipowner's shipper, whether this shipper makes himself a charterer or stays as a « mere » bill of lading holder. The following change is proposed :

(Final sentence)

Portofino text	Canadian Proposed Amendement
The word « Owner » mentioned in this Article shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.	The word « Owner » mentionned in this Article shall be deemed to include any demise charterer and any manager or operator acting for the Owner or demise charterer.

Article 5

Does not the preservation achieved by the salvor, from which all benefit, need to be rewarded ? A change in paragraph 2 is suggested as follows :

Portofino text	Canadian Proposed Amendement
The maritime liens set out in article 4 shall rank in the order listed.	The maritime liens set out in Article 4 shall rank in the order listed, except that claims under sub-paragraph (iv) of Article 4 shall take priority of rank over claims under sub-paragraph (i) to (iii) of Article 4 which accrued prior to the Salvage or General Average Act.

Also, should not the final sentence of sub-paragraph 4, also refer to salvage ?

Article 6

No comment.

Article 7

The sub-paragraph 1 will require a change similar to that proposed for the final sentence of Article 4 and for the same reasons.

Article 8
(Paragraph 1)

The intended meaning of paragraph 1 may become clearer by a re-drafting.

The question does arise whether a 2 year period is fair as regards Salvage and General Average. For General Average particularly, where the Owner declares the General Average and requires the cargo to provide cash or security before he will release it, any sacrificed cargo will not be paid in full if the Owner withholds the ship's contribution to the General Average fund. General Average adjustments often take more than 2 years to complete and the maritime lien of the sacrified cargo upon the ship would then be extinguished. Granted that it may be valuable to seek to speed up Salvage and General Average cases, the 2 years time does seem a little short.

Article 9

No comment.

Article 10

No comment.

Article 11
(Paragraph 3)

The words « and paragraph 2 of this Article » should surely be omitted. There cannot be a just case for depriving the purchaser of proper commercial use of the vessel (that he has bought at a forced sale) once he has parted with his money in payment of the price; it cannot reasonably be asked that he should wait until the judicial distribution of the avails of the sale amongst the claimants thereon.

If the purchaser is alien to the country of registration then deregistration would become mandatory in most countries due to lack of qualification.

Article 12

The Canadian Association is divided in its views as to whether this extension to vessels under construction is really sensible and therefore no specific comment.

Article 13

No comment.

Article 14

No comment.

ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPORT

The Third Report of Mr. Jan Asser and the « Portofino Draft » have been carefully examined by a Committee consisting of prof. Raffaele Albano, prof. Francesco Berlingieri, prof. Antonio Lefebvre d'Ovidio and prof. Plinio Manca; the recommendations of this Committee, which have been approved by the Italian Maritime Law Association, are the following :

Article 1

In the first line in the English text the word «hypothèques» should be used instead of « mortgages ».

Article 2

In the second paragraph at lines 4 and 5 the words « the new registration is effected » should be replaced by the words « the registration in such other Contracting State is effected ». The purpose of this amendment is only to make quite clear that the (new) registration which causes the deletion from old registrer is the announced registration in the Contracting State.

Article 4

In paragraph 1 (iii) social insurance premiums should be added.

Article 11

In paragraph (1) (a) the words « has been arrested » should be deleted and the word « is » should be added. In fact whilst the past tense in incorrect, the present tense (is under arrest) would not avoid all problems, since in some countries the arrest is not always a preliminary step to the forced sale. It is felt that the fact that the vessel is in the jurisdiction of the Contracting State is sufficient.

In paragraph (3) at line 2 the words after « of a forced sale », the words, « in a contracting State » should be added. It is felt that this article should deal only with forced sales in Contracting States.

Article 14

The provision that the new Convention shall replace and abrogate the 1926 Convention in respect of the relations between States which ratify such new Convention or accede to it is not clear. If in fact the Contracting States shall, according to Art. 13 of the Portofino Draft, apply the provisions of the new Convention to all sea-going vessels irrespective as to whether they are registered in a Contracting State or in a non-Contracting State, after the coming into force of the new Convention the old one cannot be applied any more. It follows that the Contracting States which have ratified or adhered to the 1926 Convention must denounce it in compliance with its Art. 21 and the new Convention will take effect as from the time when the denunciation will operate, namely after one year.

Rome, 12th April 1965.

Giorgio Berlingieri
President

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT MARITIME

REPONSES

Remarques générales

Dans ses articles 4 et 5 le projet essaye de trouver un compromis acceptable entre les intérêts du crédit hypothécaire et ceux des créanciers des événements maritimes dont les privilèges auront la priorité sur les hypothèques ou mortgages. Nous regrettons toutefois que le projet n'ait pas pu restreindre la liste des privilèges primant les hypothèques, parce que nous considérons que tout renforcement possible du crédit hypothécaire serait dans l'intérêt du commerce maritime.

Le projet ne se prononce d'autre part pas sur l'assiette des hypothèques et privilèges, spécialement les indemnités d'assurance et indemnités dues par des tiers pouvant être grevées par ces droits. Il paraît être indispensable que l'assurance-corps soit réservée comme garantie pour les créanciers hypothécaires. La Convention devrait régler le sort de ces accessoires juridiques du navire qui peuvent se substituer à lui selon les législations applicables. Une uniformité serait hautement désirable. Nous proposons donc qu'il soit tenu compte de ce problème dans la rédaction définitive de la Convention. Si l'assiette des privilèges et hypothèques ne devaient pas faire l'objet d'une règle uniforme dans la Convention, celle-ci devrait tout au moins contenir une disposition de droit international privé pour clarifier selon quel droit national les effets d'une hypothèque ou d'un privilège seront jugés. On pourrait par exemple prévoir que les effets d'une hypothèque seront régis par la loi du pays d'immatriculation et ceux d'un privilège par la loi du pays dans lequel l'exécution forcée aura lieu, sans que les effets des privilèges selon cette loi puissent nuire aux hypothèques au-delà des règles de la Convention. Sans une telle disposition l'article premier sur la reconnaissance internationale d'une hypothèque restera incomplet et difficile à appliquer.

Article 2

La procédure prévue à l'alinéa 2 et 3 de l'article 2 n'est pas mûrement réfléchie. Nous donnons la préférence à la proposition allemande contenu dans le document HYPO 36. L'alinéa 2 prévoit seule-

ment le cas du transfer d'un navire grevé d'une hypothèque d'un pays dans un autre, mais non le cas d'un navire non grevé de tels droits, pour lequel la Convention devrait également prévoir que l'immatriculation sur un nouveau registre d'un Etat contractant ne pourra être effectuée que contre production d'un certificat de radiation dans le registre précédent. Ainsi on évite toute double immatriculation et on garantit en même temps le droit de propriété peut-être plus important encore que celui d'un créancier.

Entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3 il existe une certaine incongruité. D'un côté on ne permet une nouvelle immatriculation que contre présentation d'un certificat de radiation, et d'autre côté on ne permet pas la nouvelle immatriculation que si les hypothèques sont acceptées pour inscription sur le nouveau registre de l'autre Etat contractant. Si un certificat de radiation est présenté, cela veut dire, que selon l'alinéa premier les titulaires des hypothèques aient consenti à la radiation du navire tale quale, et non sous réserve que leurs droits seront repris sur le nouveau registre. En outre il y a des législations selon lesquelles les droits inscrits sont caducs par le fait de la radiation du navire lui-même. Comment de tels droits disparus pourront-ils être acceptés pour une nouvelle inscription ? Quid au cas où le préposé du nouveau registre n'accepte pas l'inscription p.ex. d'une hypothèque constituée selon un autre droit national, mais qu'il se trouve en présence d'un certificat de radiation en vertu de l'alinéa 2 ? Quelle transformation juridique de l'hypothèque sera nécessaire ? Pour une transformation faudra-t-il le consentement du titulaire et du débiteur ? Les créanciers hypothécaires ne donneront enfin leur consentement à la radiation que s'ils ont déjà la garantie que leur droit sera de nouveau inscrit sur le nouveau registre avec les mêmes effets. Et si le préposé du nouveau registre refuse l'inscription contre toute prédiction ? Il y a aussi des législation qui pour l'immatriculation d'un navire venant de l'étranger prévoient une procédure de publication préalable de la requête d'inscription pendant un délai plus ou moins long. Les 30 jours prévus à l'alinéa 2 seront donc certainement trop court. Ces remarques non complètes mais à titre d'exemples devraient démontrer que le système et la rédaction de l'article 2 sont à remanier, de préférence selon la proposition allemande citée.

Article 8

La période pour l'extinction des privilèges devrait être ramenée à une année. Il est dans l'intérêt du crédit hypothécaire ainsi que de tout acheteur d'un navire que la période d'insécurité sera aussi courte que possible.

Les cas d'interruption de la période d'extinction du privilège sont limités à la saisie-exécutoire (parce qu'elle doit mener à une vente forcée, et la saisie-conservatoire ne suffit donc pas) et à la faillite

ou à la liquidation forcée. Ceci exigerait du créancier de faire toujours les démarches juridiques les plus rigoureuses, seulement pour interrompre le délai de prescription. Cette solution est critiquable. Il faudrait prévoir qu'une simple action judiciaire ou poursuite selon la loi du lieu de la procédure devrait avoir le même effet. Deux cas d'extinction du privilège sont en outre omis : la prescription de la créance garantie et l'extinction de la créance elle-même, étant donné que le privilège ne pourra avoir qu'un effet accessoire. Si selon la loi applicable en espèce une créance se prescrit dans 6 mois ou une année (si pour les privilèges on garde les 2 ans) il serait inconcevable que le privilège garderait ses effets malgré que la créance garantie ne pourra plus être adjugée.

Les cas proposés pour sauvegarder le privilège malgré le laps de temps ne tiennent ensuite pas compte du fait qu'il faut toujours une action quelconque du créancier qui veut éviter l'extinction ou la prescription. Le créancier qui ne réagit pas dans le délai prévu par la loi est présumé de renoncer à son droit. Cet effet connu ne pourra pas être écarté par une action d'un autre créancier plus vigilant. Le projet parle tout simplement de la saisie, de la faillite et de la liquidation forcée, sans dire que seul le créancier qui a demandé l'ouverture de ces procédures pourra se prévaloir de la prolongation du privilège. Il serait inconcevable qu'un créancier qui ne s'intéressait plus à son privilège et le laissait éteindre puisse profiter qu'un autre créancier ait encore demandé l'ouverture de la faillite par exemple une journée avant l'extinction du privilège du premier créancier. Il faut donc que tout créancier qui veut éviter l'extinction de son privilège agisse lui-même en justice. Il ne faut pas seulement penser au débiteur, mais aussi aux autres créanciers spécialement hypothécaires qui ont un intérêt a ne pas voir leur créance exposée à la concurrence ou même à la priorité d'autres créanciers qui n'ont pas agi. Si un créancier vigilant ouvre une action pour la sauvegarde de son droit et continue après jugement la procédure d'exécution, il risquerait par sa vigilance qu'il fasse interrompre le cours de la prescription pour d'autres créanciers qui n'ont pas agi. L'article 8 tel qu'il est conçu ne pourra donc pas trouver l'approbation.

Article 11

A l'alinéa 3 il est généralement prévu que le navire sera radié dans le registre du pays d'immatriculation si une vente forcée a eu lieu dans un autre Etat contractant. Cette règle n'est pas complète. D'abord la radiation seulement sur demande de l'acheteur sans preuve sera difficile. Il faudrait tout au moins la présentation du procès-verbal d'adjudication. Ensuite la vente forcée peut avoir lieu en vertu d'un jugement qui ne sera jamais exécuté dans le pays d'immatriculation,

soit à la base d'une convention existante entre les deux pays sur la reconnaissance et l'exécution des jugements, soit qu'il s'oppose à « l'ordre public » de l'Etat qui devrait le reconnaître. Si un Etat n'est pas obligé à reconnaître et à exécuter un jugement condamnant le propriétaire du navire au payement d'une somme d'argent, cet Etat ne pourra a fortiori pas être contraint à reconnaître les effets de l'exécution du jugement dans un autre pays c'est-à-dire procéder à la radiation de l'immatriculation qui dans plusieurs législations est identique avec la perte de la propriété. Le propriétaire ainsi dépossédé ne pourra plus faire valoirs son droit, même si le navire se trouve de nouveau dans la juridiction du pays où il avait été enregistré avant la vente forcée. Le système serait admissible pour la vente forcée pour faire payer un créancier hypothécaire ou privilégié selon la Convention. Mais la Convention parle de tous privilèges et autres charges et personne ne saura pour quelle créance de droit civil ou public un Etat inventera des privilèges possibles selon l'article 6 de la Convention. L'alinéa 3 de l'article 11 parle enfin de toute vente forcée pour n'importe quelle condamnation du propriétaire. Il est donc indispensable qu'une réserve surtout de « l'ordre public » sera insérée dans la Convention.

Association Suisse de Droit Maritime.

Bâle, en mai 1965.

ASSOCIATION HELLENIQUE DE DROIT MARITIME

OBSERVATIONS

I. OBSERVATIONS GENERALES

L'Association Hellénique de Droit Maritime a longuement examiné le projet de Convention Internationale concernant les hypothèques maritimes et les privilèges (projet de Portofino).

Au cours de cette étude, les membres de cette Association ont beaucoup apprécié le travail assidu que les membres du Sous-Comité International chargés de la rédaction du projet ont fourni. Néanmoins, l'Association Hellénique ne se trouve guère d'accord avec les principes énoncés dans le dit projet.

Ce projet favorise de loin les privilèges maritimes, institution qui, déjà, à l'époque de la Convention de 1926, a été considérée comme une forme de sûreté réelle, vraiment périmée, surtout à cause de son caractère occulte qui peut faciliter des pratiques abusives.

L'Association Hellénique avait indiqué, dès son premier rapport, que la législation grecque récente, (article 205 du Code de Droit Maritime Privé 1957), avait adopté un nombre de privilèges aussi restreint que possible. Elle estime que la restriction des privilèges répond aux impératifs du droit de notre ère et considère que l'amendement de la Convention de 1926 ne peut amener qu'à la limitation du nombre des privilèges, à l'instar du dit article 205 du Code Hellénique. Pourtant, elle serait disposée, dans un esprit de coopération internationale, à reconnaître des privilèges et à examiner quelques cas particuliers. Mais elle n'est de toute manière pas disposée à contribuer à l'alourdissement du fardeau des privilèges dont l'effet immédiat sera de diminuer la valeur réelle de l'hypothèque.

Par contre, les dispositions de la Convention qui régissent les hypothèques sont plus ou moins insuffisantes et doivent, par conséquent, être reconsidérées.

En conclusion, l'Association Hellénique ne considère pas que la révision de la Convention de 1926 est pour le moment mûre. La Convention de 1926 est dans son ensemble beaucoup plus satisfaisante que le projet de Portofino. Il vaut donc mieux retenir l'ancienne convention

que procéder à une révision sans la certitude que la nouvelle convention donnera des solutions plus équitables que l'ancienne.

Le sujet de révision de la Convention de 1926 peut être amplement discuté lors de la prochaine Conférence du Comité Maritime International à New York, mais il faudra éviter de prendre des décisions définitives.

II. OBSERVATIONS SUR LES DIVERSES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

1. *Utilisation des termes « hypothèque » et « mortgage ».*

Relativement à l'utilisation jointe des termes « hypothèque » et « mortgage », il est à noter que malgré les différences de détail qui existent entre le mortgage du système juridique des pays anglo-saxons et l'hypothèque des pays de tradition romaine, ces deux institutions sont identiques quant à leur traits principaux. Par conséquent, le terme français « hypothèque » peut normalement être traduit en anglais par le terme « mortgage » et vice-versa. L'utilisation du double terme dans le texte de la Convention n'est pas nécessaire et peut en outre provoquer des interprétations erronées.

A ce propos, il est à noter que l'existence, en droit anglais, d'une autre institution appelée « hypothecation » et dont la nature juridique est différente de celle du mortgage, pourrait éventuellement donner lieu à des interprétations erronées.

Il est donc nécessaire d'utiliser, dans la Convention, une terminologie plus exacte, à savoir « hypothèque » dans le texte français et « mortgage » dans le texte anglais.

D'ailleurs l'utilisation de cette double terminologie pourrait provoquer des difficultés considérables de traduction en d'autres langues, lors de la procédure de ratification.

D'autre part le danger de confusion, que la double terminologie vise à éliminer, pourrait facilement être écarté par l'insertion, dans le texte de la Convention, d'une définition de l'hypothèque et du mortgage, à l'instar de l'article 1 du projet norvégien.

2. *Article 1er.*

Le premier paragraphe de cet article n'accorde aux hypothèques maritimes qu'une reconnaissance internationale de leur force exécutoire. On pourrait pourtant espérer le maintien du régime de l'article 1 de la Convention de 1926 qui considérait ces hypothèques comme valables et respectées, attributions qui dépassent bien la force exécutoire. Et cela, sans méconnaître que la force exécutoire d'une hypothèque est d'une importance primordiale.

L'article 1 pourrait donc être libellé de la manière suivante :

« Les hypothèques sur un navire, constituées et inscrites, conformément aux dispositions de la loi dont le navire bat pavillon, sont reconnues dans tous les Etats Contractants ».

3. Mais la reconnaissance internationale des hypothèques n'est point suffisante. Après l'article 1er, qui précise les conditions de reconnaissance internationale des hypothèques, doivent être insérés des articles contenant des dispositions visant les points suivants :

a) D'abord, sur l'étendue des droits des créanciers hypothécaires et les relations entre eux. A ce propos, la solution consiste dans le renvoi explicite de la Convention à la loi du pavillon. Mais le droit du créancier hypothécaire, sur l'indemnité d'assurance du corps du navire, doit être internationalement reconnu.

b) Ensuite, étant donné que le caractère mobile du navire rend la publicité de l'hypothèque par l'inscription au registre du port d'attache insuffisante, il faut prévoir que, parmi les documents de bord, le capitaine devra conserver un document attestant le nombre des hypothèques inscrites sur le navire, ainsi que le montant pour lequel chacune d'elles avait été inscrite (voir article 42 du Code Hellénique de Droit Maritime Privé et les articles 15 et 17 de la loi hellénique sur les Hypothèques de Préférence).

c) La force exécutoire est un troisième point que la Convention Internationale doit traiter. Il pourrait être admis que ces titres exécutoires émis en conformité avec les dispositions de la loi du pavillon par rapport à une hypothèque légalement constituée et inscrite, soient reconnus exécutoires dans tous les Etats Contractants, sans la procédure d'execatur ou sans une intervention préalable des autorités judiciaires de l'Etat du lieu de l'exécution.

4. *Article 2.*

La disposition du premier paragraphe de l'article 2 visant le cas de changement de pavillon d'un navire grevé d'hypothèques doit être complétée de manière à prévoir que le consentement des créanciers hypothécaires sera fait par écrit.

Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de ce même article sont satisfaisantes.

5. *Article 3.*

Ainsi qu'il a été antérieurement exposé, une nouvelle disposition doit être insérée, après l'article 1er, stipulant que l'étendue des droits des créanciers hypothécaires ainsi que les relations entre eux seront régis par la loi du pavillon. Si cette suggestion est retenue l'article 3 ne sera plus nécessaire.

6. Les dispositions relatives aux hypothèques maritimes doivent être complétées par un dernier article disposant qu'en cas de saisie d'un navire, à partir de la notification de cette saisie au Conservateur des Hypothèques (voir infra sous article 10), toute inscription d'hypothèque est nulle.

7. *Aticle 4.*

a) La critique de cet article a été virtuellement faite dans les observations générales, mais on doit répéter ici qu'il ne répond pas aux besoins contemporains. Cet article est louable en ce qui concerne l'élimination de certains privilèges reconnus par la Convention de 1926, il ne l'est pas, au contraire, en ce qui concerne l'adoption de nouveaux privilèges.

b) Surtout l'élargissement des privilèges du 4e rang de la Convention de 1926 ne répond à aucun besoin. Tous ces cas sont actuellement assurés et l'adoption d'un tel privilège ne serait, en application de l'article 9 du projet, qu'un privilège au profit des assureurs, ce qui n'est conforme ni au but, ni à la mission sociale des assureurs, dont les droits par la voie de la substitution, vont prévaloir sur ceux des autres créanciers et surtout sur des créanciers hypothécaires.

c) D'ailleurs, l'adoption des nouveaux privilèges aura comme résultat de gêner les entreprises maritimes, dont les besoins accrus de crédits ne pourraient être satisfaits à cause de l'incertitude de la valeur réelle de l'hypothèque.

d) Par contre, le fait que d'après le projet, les privilèges ne s'exercent plus sur le fret, constitue un progrès considérable. Il serait bien souhaitable que ce progrès soit complété par une disposition établissant que les privilèges ne s'exercent pas sur l'indemnité d'assurance.

e) Relativement à l'élimination des privilèges relatifs aux taxes et aux charges sociales, cette élimination, d'ailleurs très juste, risquerait de compromettre l'adoption du Projet de Convention, presque par tous les gouvernements.

f) Enfin, du point de vue de la rédaction de cet article, il est à noter que le renvoi du privilège, relatif aux frais judiciaires, à un article, n'est pas à retenir, tout simplement parce que cette solution ne donne pas à première vue le nombre exacte des privilèges.

8. *Article 5.*

Dans le 4e paragraphe de cet article pourrait être retenue la disposition du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de 1926, à savoir : « Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps ».

9. *Article 6.*

L'article 6 vise un problème très difficile. On doute que la solution donnée soit la meilleure possible. Ce sujet doit donc être reconsidéré.

10. *Article 7.*

a) Le 1er paragraphe de cet article élargit d'une manière inadmissible l'étendue des privilèges. Il n'y a aucune raison valable pour que les navires soient grevés des privilèges pour des obligation des locataires ou des affréteurs du navire. D'autre part les termes utilisés, tels que l'armateur gérant, exploitant, ne sont pas précis et doivent être éliminés.

b) Le 2nd paragraphe régissant le cas de changement de propriétaire ou d'immatriculation doit être complété par une disposition statuant que dans un tel cas le créancier privilégié doit dans un délai extinctif très court, par exemple trois mois, intenter une action pour reconnaissance de son privilège.

11. *Article 8.*

a) Cet article aussi, élargit par comparaison à la Convention de 1926, la portée des privilèges dans le temps, sans raison valable. Le délai d'un an prévu par la Convention de 1926 est amplement suffisant pour la sauvegarde des droits des créanciers privilégiés.

b) D'ailleurs, les cas de faillite ou de liquidation forcée ne doivent pas constituer par eux-mêmes des cas d'interruption du délai. L'interruption doit se faire par l'intervention de l'intéressé à la procédure de la faillite ou de la liquidation forcée.

12. *Article 9.*

Cet article aussi est libellé de manière à élargir la portée réelle des privilèges. L'Association Hellénique s'oppose à cette disposition. Le privilège visant à la protection de quelques intérêts d'importance sociale ne peut pas faire l'objet d'une transaction quelconque.

13. *Article 10.*

a) Cet article traite tout de suite de la vente forcée d'un navire. Mais, dans presque toutes les procédures du monde entier, la vente forcée est précédée de la saisie du navire à vendre, fait auquel presque toutes les procédures attachent une série de conséquences, telles que privation du droit d'aliénation du navire et autres. Il est donc nécessaire que la saisie soit notifié dans un certain délai, au Conservateur du Registre auquel le navire saisi ou arrêté est immatriculé. D'autre part, le mépris de ce délai pourrait être sanctionné par la nullité de la saisie.

b) Ensuite vient la question de la notification de vente forcée. La notification prévue par l'article 10 du projet « *à tous* les titulaires

de privilèges maritimes » favorise de nouveau les titulaires déjà assez favorisés, mais risque de créer des nullités de la procédure de vente, étant donné le caractère occulte des privilèges. Les titulaires des divers privilèges ne sont et ne peuvent pas être connus par la personne qui a l'initiative de la vente forcée.

c) D'ailleurs l'obligation de notifier la vente forcée aux créanciers hypothécaires, ne peut être retenue que pour ceux des créanciers dont les titres ont été enregistrés avant l'enregistrement de la saisie. (Voir supra sub-par. 5).

14. *Article 11.*

a) Relativement à l'alinéa 1, il est à noter que la phrase « autres charges » peut donner lieu à des interprétations erronées. Dans le cas où, par cette phrase vague, on vise les privilèges éventuellement reconnus par une législation intérieure, en application de la disposition de l'article 6 du projet, elle pourrait être remplacée par la phrase « privilèges de n'importe quelle nature ». Si par contre elle vise à d'autres saisies éventuelles, il faudra les nommer.

b) Par ailleurs, la phrase frais taxés par le Tribunal risque de provoquer des difficultés dans les pays dont la procédure a confié la taxation des frais à une autre autorité non judiciaire, telle que la personne par devant laquelle s'effectue la vente. Cet inconvénient pourrait être évité si ce paragraphe était rédigé de la manière suivante :

« Les frais taxés par le tribunal et les frais provoqués par la saisie ».

15. *Article 14.*

Le contenu de cet article doit être réexaminé de manière à éviter les problèmes qui peuvent surgir de l'application parallèle des deux conventions.

Le Secrétaire
T.B. Karatzas
Avocat

COMMISSION INTERNATIONALE

QUATRIEME RAPPORT

1. Au nom de la Commission Internationale, le soussigné a l'honneur de soumettre à la Conférence de New York le projet de Convention Internationale concernant les Privilèges et Hypothèques Maritimes annexés (désignés ci-dessous comme « Projet d'Anvers »).

Le projet d'Anvers est le résultat des travaux de deux réunions de la Commission Internationale; il a été précédé de deux autres projets, le « Projet d'Oxford » et le « Projet de Portofino ». Le premier de ces projets (le Projet d'Oxford) a été préparé par un groupe de travail qui s'est réuni à Amsterdam au mois de décembre 1963 et à Oxford au mois d'avril 1964. Ensuite, la Commission Internationale a pris connaissance de ce projet et en a discuté le contenu à sa première réunion tenue à Amsterdam les 19 et 20 juin 1964; elle a désigné un comité de rédaction qui a modifié le texte du Projet d'Oxford conformément aux décisions de la Commission Internationale. Ce projet amendé (Projet de Portofino) a été examiné d'une manière détaillée lors de la deuxième réunion de la Commission Internationale tenue à Anvers le 4 juin 1965 et a été soumis à nouveau au Comité de Rédaction. Le lendemain, le 5 juin 1965, le Comité de Rédaction s'est réuni et a amendé le texte du projet de Portofino conformément aux décisions prises à la réunion du jour précédent, établissant de cette manière le Projet d'Anvers.

2. Au stade actuel il paraît utile de rappeler en quelques mots les raisons principales qui, à la réunion à Stockholm en juin 1963, ont amené le Bureau Permanent à prendre la décision de mettre ce sujet à l'ordre du jour du Comité Maritime International. Il y avait deux sortes de raisons, à savoir :

1° le fait que jusqu'à cette époque seul un nombre relativement restreint de pays avaient ratifié la Convention de 1926 concernant les Privilèges et Hypothèques Maritimes ou y avaient adhéré;

2° le besoin accru de financer l'exploitation de navires et spécialement la construction de nouvelles unités, besoin qui nécesssite un renforcement de la position du titulaire d'une hypothèque maritime et en outre un traitement uniforme de ces hypothèques si possible sur un plan mondial.

(*) HYPO-48, le texte anglais, a été publié dans l'édition anglaise.

Depuis lors un certain nombre de Nations maritimes, parmi les plus importantes et parmi lesquelles certaines jouent un rôle prépondérant dans le financement des navires, ont refusé de souscrire à la Convention de 1926; et il ne faut pas s'attendre à un changement d'attitude de leur part. Il est apparu que soit une revision de la Convention de 1926, soit l'élaboration d'un tout nouveau texte remplaçant celui de cette convention serait souhaitable dans l'intérêt tant des propriétaires de navires que des institutions de financement intéressées. En outre, le projet de convention relatif à l'enregistrement des droits concernant les navires en construction adopté en 1963 par la Conférence de Stockholm du C.M.I. (dénommé ci-après « Projet de Stockholm »), n'a pas répondu d'une manière suffisante aux besoins d'une nouvelle législation internationale dans ce domaine puisque ses dispositions se limitent à des hypothèques et autres droits enregistrés portant sur des navires en construction et ne portent pas sur des privilèges frappant le navire pendant la période de la construction, de sorte que cette convention n'établit ni une mise en vigueur internationale de tels privilèges ni un rang, que ce soit entre les privilèges ou entre les privilèges et les hypothèques ou par rapport à des hypothèques maritimes ou à des privilèges établis ultérieurement à la mise en exploitation du navire.

3. Il devint manifeste dès le début que la plupart des Associations Nationales qui soumirent des rapports, préféraient une nouvelle Convention à une tentative de révision de la Convention de 1926, ceci en raison des critiques sérieuses formulées non seulement dans les Etats non-contractants mais également dans les pays qui avaient adhéré à la Convention (voir rapport préliminaire Doc. Hypo-1 et Hypo-2). Ces critiques portaient tant sur certains principes qui sont à la base de la Convention que sur plusieurs de ses articles. La rédaction d'une Convention entièrement nouvelle paraissait donc la tâche la plus facile et cette solution, nous l'espérons, pourra s'avérer acceptable pour un grand nombre d'Etats y compris ceux qui sont restés en dehors de la Convention de 1926.

Jusqu'alors, seule l'Association danoise et dans une moindre mesure l'Association française avaient exprimé le point de vue suivant lequel il n'y aurait pas de besoin réel d'une nouvelle Convention (Doc. Hypo-31 et Hypo-41).

4. A ce stade, il paraît souhaitable de faire quelques remarques d'une nature plus générale avant d'entamer la discussion des différents articles du Projet d'Anvers.

a) L'Association norvégienne dans son rapport du 29 mars 1965 attire l'attention sur le Projet de Stockholm et propose que le nouveau projet de Convention soit rattaché au Projet de Stockholm avant d'être présenté à la Conférence de New York. Lors de la réunion de la Commission Internationale du mois de juin 1965 le délégué norvégien

a déclaré toutefois que, puisque de l'avis de son association, le Projet de Portofino entre en conflit avec le Projet de Stockholm, la dite proposition doit être comprise comme une proposition tendant à supprimer complètement l'article 12 du Projet de Portofino. Après un long échange de vues, la Commission Internationale a rejeté la proposition norvégienne et c'est la raison pour laquelle il a été décidé de maintenir l'article 12. D'autre part, une étude portant sur la question de savoir si, et dans quelle mesure, les deux projets contenaient des dispositions contradictoires ainsi que sur la recherche éventuellement d'une solution demanderait un temps dépassant largement celui qui était disponible. C'est la raison pour laquelle la Commission Internationale a décidé de créer une petite commission composée de membres appartenant à la Commission Internationale; cette petite commission a été chargée d'examiner ce problème particulier et de faire rapport au Bureau Permanent qui, suivant les renseignements disponibles, se réunira à New York immédiatement avant le commencement des travaux de la Conférence de New York.

b) L'article 3, paragraphe 2, de la Convention Internationale relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957, dispose que dans chaque partie du fonds de limitation visé par le paragraphe 1 dudit article, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement aux montants de leurs créances reconnues.

Par conséquent, lorsqu'un fonds de limitation constitué conformément à la Convention de 1957, est distribué, toutes les créances portant sur une partie quelconque du fonds de limitation prendront rang *pari passu* (au marc le franc) qu'elles soient ou non garanties par un privilège maritime.

Peu de temps après l'adoption de la Convention de 1957 la question s'est posée de savoir si le paragraphe 2 de l'article 3 de cette Convention n'était pas en contradiction avec l'article 5 de la Convention de 1926 relative aux Privilèges et Hypothèques Maritimes; en effet, on pourrait éventuellement déduire de ce dernier article que dans le cas où un fonds de limitation a été constitué, la distribution de ce fonds devrait être réalisée en tenant compte des privilèges existants. A ce propos, l'attention a été attirée également sur la Convention de 1924 relative à la limitation de la responsabilité qui dans les articles 6 et 7, se réfère à l'ordre des privilèges qui doit être respecté dans la masse des créances issues de la responsabilité du propriétaire. Conformément aux instructions données par le Bureau Permanent, le soussigné a rédigé au mois de mars 1963 un rapport ainsi qu'un questionnaire qui, toutefois, n'a provoqué que peu de réaction, seules les Associations française, allemande et suisse ayant soumis un rapport.

Lors de l'établissement du Projet d'Oxford par le groupe de travail mentionné plus haut, le même problème a été soulevé quoique, con-

trairement à la Convention de 1926, le Projet d'Oxford ne contienne aucune référence à un fonds de limitation. Néanmoins, afin d'éviter que des tiers ne puissent se prévaloir d'un manque d'harmonie entre la Convention de 1957 et la nouvelle Convention, le groupe de travail a décidé d'insérer dans le Projet d'Oxford, une disposition particulière (article 11 de ce projet) stipulant que les titulaires d'une créance sur un propriétaire de navires qui peut soumettre cette créance à une limitation, ne peut avoir recours à la sûreté fournie par un privilège maritime, après la constitution d'un fonds de limitation.

Toutefois, il a été décidé à la réunion d'Amsterdam de la Commission Internationale de biffer complètement l'article 11 du Projet d'Oxford et une proposition yougoslave tendant à réintégrer dans la nouvelle Convention une disposition similaire à celle de l'article 11 du Projet d'Oxford, a été rejetée à l'unanimité à la réunion d'Anvers de la dite Commission Internationale.

Le sousssigné a cru qu'il convenait d'attirer l'attention de la Conférence de New York sur ce point particulier quoique pour les raisons qui viennent d'être exposées, le problème examiné ici aura perdu son importance dès que la nouvelle convention relative aux Privilèges et Hypothèques Maritimes entrera en vigueur, ceci de toute manière pour les Etats qui seront Partie à cette Convention.

Evidemment, la question restera ouverte au cas où une nouvelle Convention rédigée dans le sens du projet d'Anvers ne serait pas adoptée; au cas où pareille Convention serait adoptée, elle le restera bien plus encore mais alors dans la mesure où certains Etats ayant souscrit tant à la Convention de 1926 qu'à celle de 1957, ne deviendront pas Parties Contractantes à la nouvelle Convention. Toutefois, dans les deux cas le problème dépasse le cadre du sujet actuellement à l'étude et c'est la raison pour laquelle il ne doit pas être examiné maintenant.

c) A l'exception de l'Association française, toutes les Associations Nationales qui ont envoyé un rapport et qui étaient représentées aux réunions de la Commissions Internationale ont fait part de leur approbation à l'égard du système général qui est à la base tant du Projet d'Oxford que du Projet de Portofino (1). Toutefois, l'Association française adopte un point de vue différent qui est opposé à celui exprimé par sa délégation à la réunion d'Amsterdam de la Commission Internationale lors de la discussion du Projet d'Oxford. Dans son deuxième rapport (doc. Hypo-41) cette association semble vouloir accepter le principe de l'établissement d'un nouveau projet de Convention pourvu qu'un tel projet soit, tout au moins provisoirement, limité à l'établissement d'un régime international d'hypothèques maritimes. Le dit deuxième rapport fait valoir que le problème de la reconnaissance des hypo-

(1) Sous réserve de l'opinion émise par l'Association danoise précisée au paragraphe 3 ci-dessus.

thèques maritimes est différent de celui de la reconnaissance des privilèges maritimes et de celui des rangs respectifs entre les hypothèques et les privilèges, que pour le moment les efforts du C.M.I. devraient être limités à l'obtention d'un accord international sur la reconnaissance internationale des hypothèques maritimes uniquement, que l'Association française s'oppose fondamentalement aux dispositions de l'article 4 du Projet de Portofino mais qu'à son avis il n'est pas exclu qu'à une date plus éloignée, il pourrait s'avérer possible d'arriver à un accord international également en ce qui concerne les privilèges maritimes.

Afin de faciliter un accord, l'Association française a joint à son deuxième rapport un projet de Convention portant uniquement sur les hypothèques.

Immédiatement après l'ouverture de la réunion d'Anvers de la Commission Internationale, il a été décidé de ne pas baser les discussions sur le projet français pour les raisons que voici :

i) déjà à la réunion d'Amsterdam la Commission Internationale avait décidé de préparer un projet de Convention portant tant sur les hypothèques que sur les privilèges et par conséquent la proposition française était en contradiction avec l'ordre du jour, de toute manière à ce stade de la procédure;

ii) le système de la proposition française différait considérablement de celui du Projet de Portofino (dans la mesure où ce dernier portait sur des hypothèques maritimes) et le projet français introduisait certaines nouvelles conceptions étrangères à celles du Projet de Portofino;

iii) il était à craindre qu'une discussion du projet français ne conduise à une confusion et n'occupe en outre le temps indispensable à une discussion approfondie du Projet de Portofino;

iv) la dite décision ne pouvait d'aucune façon porter préjudice aux droits de l'Association française de soumettre sa proposition à la Conférence plénière de New York.

d) Une remarque finale concerne l'importante question relative au nombre de privilèges maritimes qui devraient être reconnus sur le plan international dans le cadre de la nouvelle Convention.

A ce stade il pourrait être utile de rappeler un des buts principaux qui ont déterminé la décision de préparer un nouveau projet de Convention, à savoir le besoin de renforcer la situation légale des titulaires d'hypothèques maritimes. On peut faire valoir que cela impose et justifie une restriction du nombre de privilèges maritimes mais si l'on compare les privilèges maritimes mentionnés à l'article 4 et les frais dits de justice mentionnés au paragraphe 2 de l'article 11 du Projet d'Anvers avec l'article 2 du Protocole de Signature joint à la Convention de 1926, on pourrait se demander si ce but a été atteint.

Cette comparaison fait ressortir que, alors que dans l'article 4 du Projet d'Anvers la catégorie de créances mentionnée à l'article 2, para-

graphe 5 de la Convention de 1926 a été écartée, le dit article 4 mentionne des créances auxquelles la Convention de 1926 n'accorde pas de privilèges maritimes à savoir :

i) créances du chef de mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord du navire ou non alors que suivant l'article 2 (4°) de la Convention de 1926 un privilège correspondant est limité aux créances relatives à des lésions corporelles des passagers et de l'équipage;

ii) les créances quasi-délictuelles du chef de pertes ou dommages matériels à tous biens se trouvant à bord ou non alors que la disposition correspondante de la Convention de 1926 limite les créances dites de dommages matériels à celles trouvant leur origine dans une abordage ou un autre accident de navigation, à celles portant sur des dommages causés à des installations faisant partie de ports, bassins et voies navigables et finalement à ceux concernant des pertes ou dommages à la cargaison ou aux bagages.

Les différents rapports présentés par les Associations Nationales et les travaux des réunions de la Commission Internationale démontrent que même un plus grand nombre de privilèges que ceux actuellement repris à l'article 4, ont été proposés mais ont été rejetés finalement par ces réunions. Il n'est pas exclu que des amendements de cette nature soient soumis à la Conférence de New York et l'on peut se demander si, au cas où pareille tentative serait couronnée de succès, cela ne constituerait pas une défaite pour l'objet principal de la nouvelle Convention.

5. *Le Projet d'Anvers.*

La juxtaposition du Projet de Portofino et de celui d'Anvers fait ressortir qu'un grand nombre de modifications concerne uniquement la rédaction et n'appelle pas, de ce fait, des commentaires spéciaux. La même remarque s'applique à l'inversion de l'ordre des articles 2 et 3 tel qu'il figure au Projet de Portofino. En outre le présent rapport n'a pas pour but de traiter le grand nombre d'amendements (au Projet de Portofino) proposés à la réunion d'Anvers de la Commission Internationale qui furent rejetés à cette réunion car la discussion de ces amendements dépasserait le cadre du présent rapport.

Article 1

La seule modification de substance concerne la référence à des hypothèques au porteur qui a été insérée au sous-paragraphe c). Par conséquent les pays dont la loi nationale permet l'enregistrement des hypothèques au porteur, ne seront pas contraints de modifier leur législation lors de la ratification de la nouvelle Convention.

Un amendement ayant pour objet de ne reconnaître, dans le cadre de la Convention, que les hypothèques « contractuelles » a été rejeté.

Tel que l'article 1 est libellé il couvre également les hypothèques dites « légales » et « judiciaires » dans la mesure où elles sont prévues par les lois existentes de certains pays et à condition évidemment que ces hypothèques répondent aux critères prévus par l'article 1.

Article 2

(Article 3 du Projet de Portofino)

Pas de changement.

Article 3

(Article 2 du Projet de Portofino)

Il n'y a que des modifications de rédaction.

Articles 4, 5 et 7, par. 1

Les modifications de fond suivantes ont été adoptées :

a) Au paragraphe 1 iii) correspondant au paragraphe 1 iv) du Projet de Portofino et au paragraphe 1 iv) correspondant au paragraphe 1 vi) du Projet de Portofino, les mots « en relation directe avec l'exploitation du navire » ont été ajoutés; en outre, il est précisé dans ces deux sous-paragraphes que les créances visées sont garanties par un privilège maritime uniquement « contre le propriétaire » défini à la dernière phrase du paragraphe 1 à savoir le propriétaire, le locataire de coque nue, l'affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

La première ajoute a paru nécessaire étant donné que sans cette précision les créances pour mort et lésions corporelles d'une part et les créances extra-contractuelles concernant les biens d'autre part auraient été garanties par un privilège maritime même si la perte par mort ou lésions corporelles ou les pertes ou dommages étaient survenus sans aucun rapport avec le navire ou son exploitation.

A la suite de l'ajoute des mots « en relation directe avec l'exploitation du navire » les autres précisions figurant au Projet de Portofino, notamment que la mort, les lésions corporelles et la perte ou les dommages concernant des biens doivent avoir été causés par le propriétaire du navire ou par une personne au service du navire et dont le propriétaire est responsable, deviennent superflues et ont donc été biffées.

L'ajoute des mots « contre le propriétaire (voir définition) » a été jugée nécessaire afin d'éviter une construction suivant laquelle toutes les réclamations mentionnées aux sous-paragraphes iii) et iv) seraient garanties par un privilège maritime, même celles pour lesquelles le propriétaire (tel qu'il a été défini) ne serait pas responsable. Cette dernière précision n'est pas nécessaire pour les autres réclamations mentionnées au paragraphe 1 puisque ces réclamations sont par définition contre le propriétaire ou éventuellement contre les autres personnes mentionnées au paragraphe 1 de l'article 7.

b) La Commission Internationale a décidé de modifier le rang des privilèges entre eux, tel qu'établi par l'article 5 du Projet de Portofino; cette décision a rendu nécessaire une modification dans la liste figurant à l'article 4 du dit projet. Ainsi les créances concernant les gages etc. du capitaine, officiers et équipage obtiennent le rang le plus élevé étant donné que ces créances ne font pas et ne peuvent pas faire l'objet d'une assurance alors que les créances pour enlèvement d'épaves (désigné comme « relèvement d'épaves » par le Projet d'Anvers) et des créances pour assistance constituent la 5me catégorie après les créances pour dommages matériels. Finalement, les créances du chef de contribution en avaries commune ont été reléguées au 6me et dernier rang.

Conformément à l'article 5 du Projet d'Anvers tous les privilèges prennent un rang dans l'ordre établi par l'article 4. Toutefois, il y a une exception lorsque les privilèges garantissant des créances du chef de sauvetage et de relèvement d'épave viennent en compétition avec d'autres privilèges; les privilèges mentionnés en premier lieu prendront rang avant tous autres privilèges chaque fois que les opérations de sauvetage ou de relèvement d'épave visées ont été effectuées après la constitution à charge du navire des autres privilèges, étant donné que dans pareil cas les titulaires des autres privilèges maritimes profitent du sauvetage ou du relèvement d'épave, leur sûreté ayant été (partiellement) sauvegardée.

Article 6, par. 2

Il n'y a pas de modification de fond sauf que, pour les besoins de la clarté, les mots qui suivent ont été ajoutés à la fin du paragraphe : « ... ni à la délivrance du navire à l'acquéreur de celui-ci en vente forcée ».

Toutefois, quatre Associations Nationales à savoir celles du Danemark, de la Grande-Bretagne, du Japon et des Pays-Bas se sont énergiquement opposées à l'exclusion de tout droit ou privilège de rétention garantissant les créances d'un chantier naval. Elles ont fait valoir que de toute manière, pour autant qu'il s'agisse de réparation, une protection quelconque devrait être garantie au chantier, par exemple en accordant un privilège maritime à cette créance particulière étant donné que dans la plupart des cas le chantier est amené à effectuer des réparations immédiates et par conséquent sans avoir, en fait, l'occasion de demander et d'obtenir une garantie de la part du propriétaire.

Article 7

Pas de modification.

Article 8

La règle fondamentale qu'on a voulu exprimer par l'article 8 du Projet de Portofino a été maintenue mais la rédaction de cette article n'était ni claire ni exacte et a donc dû être modifiée.

Tel que l'article est libellé maintenant, il établit une prescription de tous les privilèges maritimes après un délai de deux ans à moins qu'avant l'expiration de ce délai le navire n'ait été saisi, cette saisie aboutissant à une vente forcée; alors que, sauf dans le cas d'une saisie et d'une vente comme précisé ci-dessus, le délai de deux ans n'est pas susceptible d'interruption.

De même, aucune suspension du délai de deux ans ne sera permise sauf si pendant la période de deux ans le créancier privilégié a été légalement empêché de saisir le navire pour le motif qu'il a été réquisitionné ou que son propriétaire a été déclaré en faillite ou mis en liquidation forcée.

Ces trois événements, à savoir la réquisition, la faillite et la liquidation forcée mettront le créancier privilégié dans l'impossibilité de saisir le navire dans le territoire de l'Etat où le navire a été réquisitionné (de toute manière dans le cas d'une réquisition en propriété) ou dans le territoire de l'Etat où le propriétaire a été déclaré en faillite ou a été contraint à une liquidation forcée. Ne pas permettre dans ces cas une suspension du délai de deux ans aboutirait à imposer une privation non justifiée au créancier privilégié. D'autre part, l'exception ne serait pas d'application si, pendant la période de deux ans, le créancier privilégié avait eu l'occasion de saisir le navire dans le territoire d'un autre Etat.

Article 9

Pas de modification.

Article 10

Pas de modification sauf que le préavis visé devra être donné par écrit.

Article 11

Il n'y a pas de modification de fond. Les mots ajoutés à la fin du paragraphe 2 rendent plus clair que les montants distribués entre les titulaires des privilèges maritimes et des hypothèques, au moyen du produit de la vente du navire, ne dépasseront jamais le montant de leurs créances respectives.

Les mots « dans un Etat contractant » ont été ajoutés au paragraphe 3 après les mots « vente forcée ». Ces mots avaient été omis par inadvertance dans le texte anglais du Projet de Portofino.

Article 12

Pas de modification.

Article 13

Pas de modification de fond.

Article 14

L'article 14 du Projet de Portofino aurait pu conduire à des complications dans les relations entre deux Etats qui ont tous les deux ratifié la Convention de 1926 mais dont un seulement a ratifié la nouvelle Convention. C'est la raison pour laquelle la Commission Internationale a décidé de remplacer l'article 14 du Projet de Portofino par un nouveau texte stipulant que chaque Etat qui ratifie la nouvelle Convention, ou y adhère, devra immédiatement dénoncer la Convention de 1926.

Le résultat sera le même que celui visé par l'ancien article 14 mais les dangers des complications précités seront évités.

Amsterdam, juin 1965.

J.T. Asser.

PROJET DE CONVENTION

(PROJET D'ANVERS)

Article 1

Les hypothèques et « mortgages » sur les navires de mer seront reconnus dans tous les Pays Contractants à condition que :

a) Ces hypothèques ou « mortgages » aient été régulièrement constitués et inscrits dans un registre en conformité avec les lois de l'Etat, où le navire est immatriculé.

b) Le registre et tout acte auquel il se réfère soient accessibles au public et que des extraits du registre et des copies des actes auxquels il se réfère puissent être obtenus du Conservateur et que

c) le registre mentionne le nom et l'adresse de la personne en faveur de laquelle l'hypothèque ou le « mortgage » ont été constitués, ou qu'il a été établi au porteur, le montant garanti, ainsi que la date et les autres particularités qui, suivant la loi de l'Etat de l'inscription, déterminent son rang au regard des autres hypothèques ou « mortgages ».

Article 2

Les hypothèques ou « mortgages » inscrits occuperont entre eux le rang qui leur est reconnu par la loi de l'Etat où ils sont inscrits.

Article 3

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.

(*) HYPO-50, le texte anglais, a été publié dans l'édition anglaise.

Lorsque le certificat visé sous b) aura été émis, aucune inscription de droits relatifs au navire, ne sera plus autorisée au cours de cette période de 30 jours.

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

3. Pareil navire ne sera admis à l'immatriculation dans un autre Etat Contractant que si les hypothèques et « mortgages » inscrits mentionnés dans les certificats prévus au paragraphe 2, sont acceptés pour inscription dans cet Etat, et conservent leur rang respectif.

Article 4

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

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

ii) Les frais de port, de canal et autres droits de navigation ainsi que les frais de pilotage.

iii) Les créances contre le propriétaire du chef de mort ou lésions corporelles survenant en relation directe avec l'exploitation du navire.

iv) Les créances de nature non contractuelle contre le propriétaire du chef de pertes ou dommages aux biens ou en rapport avec des biens, survenant en relation directe avec l'exploitation du navire.

v) Les créances du chef d'assistance et de sauvetage et du chef de relèvement d'épave.

vi) Les créances du chef de contribution en avarie commune.

Le mot « propriétaire » figurant au présent article est censé comprendre le locataire coque nue, l'affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

2. Aucun privilège maritime ne grèvera le navire pour sûreté des créances visées au 1° iii) et iv) du présent article, résultant ou provenant 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.

Article 5

1. Les privilèges énumérés à l'article 4 auront la priorité sur les hypothèques ou « mortgages » inscrits.

2. Les privilèges énumérés à l'article 4 prendront rang dans l'ordre suivi à cet article; avec cette réserve cependant que les privilèges mari-

times garantissant des créances du chef d'assistance et de sauvetage et du chef de relèvement d'épave prendront rang avant tous autres privilèges maritimes qui grevaient le navire au moment où les opérations d'assistance et de sauvetage ou de relèvement d'épave ont été effectués.

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

4. Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des paragraphes 1 v) et vi) de l'article 4 prendront rang entre eux dans l'ordre inverse du moment où les créances garanties par ces privilèges sont nées. Les créances du chef de contribution en avarie commune seront censées être nées à la date à laquelle l'événement donnant ouverture à l'avarie commune s'est produit.

Article 6

1. Chaque Etat Contractant peut reconnaître des privilèges pour garantir des créances autres que celles énumérées à l'article 4, à condition toutefois que ces privilèges ne prennent rang qu'après les hypothèques ou « mortgages » inscrits répondant aux exigences de l'article 1.

2. Chaque Etat Contractant peut également reconnaître des droits de rétention sur le navire à condition toutefois que l'exercice de ces droits ne puisse porter préjudice ni à l'exercice des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et des hypothèques ou « mortgages » inscrits répondant aux exigences de l'article 1, ni à la délivrance du navire à l'acquéreur de celui-ci en vente forcée.

Article 7

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 naissent, que les créances garanties par ces privilèges soient à charge du propriétaire ou à charge du locataire coque-nue, d'un affréteur, d'un armateur gérant ou d'un exploitant du navire.

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

Article 8

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 s'éteindront à l'expiration d'un délai de deux années à compter de la date de la naissance de la créance garantie, sauf si avant l'expiration de ce délai, le navire a été saisi, cette saisie conduisant à une vente forcée.

2. La période de deux années dont question à l'alinéa précédent ne sera susceptible d'aucune suspension ou interruption, sauf cependant que le délai sera suspendu pendant la période durant laquelle le créan-

cier privilégié est légalement empêché de saisir le navire, pour le motif qu'il a été réquisitionné ou que son propriétaire a été déclaré en faillite ou mis en liquidation forcée.

Article 9

La cession d'une créance ou la subrogation dans les droits d'une créance garantie par un privilège maritime énuméré à l'article 4, comporte la cession ou la subrogation simultanée de ce privilège.

Article 10

Avant la vente forcée du navire dans un Etat Contractant l'autorité compétente de cet Etat fera connaître avec un préavis par écrit d'au moins un mois, la date et l'endroit de cette vente à tous les titulaires connus d'hypothèques et de « mortgages » inscrits et de privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et au conservateur du registre où le navire est immatriculé. A cet effet l'autorité compétente s'efforcera d'obtenir les noms et adresses de ces titulaires de ce conservateur et du propriétaire du navire.

Article 11

1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant tous les hypothèques, « mortgages », privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit, cesseront de grever le navire à condition toutefois :

a) qu'au moment de la vente, le navire se trouve dans la juridiction de cet Etat Contractant, et

b) que la vente ait été poursuivie en conformité avec la loi de cet Etat et les dispositions de la présente Convention.

2. Les frais 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 cette vente. Le solde de ce produit sera distribué entre les titulaires des privilèges maritimes et des hyopthèques et « mortgages » inscrits en conformité avec les dispositions de la présente Convention et à concurrence des montants qui leur sont dûs.

3. Lorsqu'un navire immatriculé dans un Etat Contractant a été l'objet d'une vente forcée dans un Etat Contractant, le Conservateur délivrera à la requête de l'acheteur, un certificat de radiation de son immatriculation, à condition toujours que les exigences mentionnées aux paragraphes 1 a) et b) et 2 de cet article aient été observées.

Article 12

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront également aux navires en construction à condition toutefois que

a) seuls les hypothèques et « mortgages » qui ont été inscrits dans l'Etat où le navire est en construction soient reconnus;

b) les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ne grèvent le navire que si les créances garanties par ces privilèges sont nées après que le navire sera devenu flottant.

Article 13

Sauf stipulations dérogatoires dans la présente convention, les Etats Contractants appliqueront les dispositions de cette Convention, à tous les navires de mer, peu importe qu'ils soient immatriculés dans un Etat Contractant ou dans un Etat non-Contractant.

Article 14

Chaque Etat qui ratifie la présente Convention ou y adhère, dénoncera immédiatement 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.

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

SUPPLEMENTARY OBSERVATIONS

Article 2

The provisions in the second sentence of Paragraph 2 may be read to mean that a State which has issued a certificate of deregistration becomes free, at the expiration of the 30 day period, to resume registration of rights in respect to the vessel in question. If this be the correct interpretation, then it is feared that a complex situation will arise where different and conflicting entries of rights as to the same vessel are made concurrently in the register books of a State from whose registry the vessel has been sought to be deleted and of a State in whose registry she to be newly registered. For it possibly happens that the former State does resume the registration immediately after the lapse of 30 days period without being informed of the new registration of the vessel duly effected in the latter State within such period. Thus, we can hardly refrain from entertaining a serious doubt as to the soundness of the present provision which only says that no registration should be allowed by the former state during the 30 days period. The former State should, in our opinion, be by an express provision prohibited from resuming the registration, unless it conforms the fact that the new registration of the vessel has become no longer possible in any other State. We would like therefore to suggest that an amendment be made to this second sentence to the effect that when the certificate has been issued no registration of rights in respect to the vessel should be allowed *until the same certificate is retourned to that State without being used for registration in anouther State.* At the same time, we also feel bound to submit a proposal that this amended provision should be followed by an additional provision which requires a notice to be given to the former State that the new registration has been duly completed in the latter State.

It ought to be added in this connection that some of our members are of opinion that, as an alternative to the foregoing amendment, the whole provisions of Paragraph 2 should be revised in accordance with the following points : i) the registrar of a State from whose registry the vessel is sought to be removed should be empowered to give a preliminary written notice of deregistration *directly* to the registrar of

a State in whoce registry the same vessel to be newly registered; ii) the registrar of the latter State who has received such preliminary notice should be also empowered to give the registrar of the former State *directly* a written notive of the new registration having been duly completed; iii) the registrar of the former State should effect the deregistration *upon receipt* of such notice of the new registration; iv) the preliminary written notice of deregistration should contain all registered mortgages and hypothecs on the vessel in the order of priority; and v) no registration of rights as to the vessel should be allowed in the former State after giving such notice of deregistration.

Articles 4 & 5

1) We agree to the restoration to lien status of the pilotage dues and the claims for contribution in general average.

2) In our opinion, liens for salvage claims should be ranked with those for costs of wreck removal. The reason for the promotion is that such claims are concerned with the preservation of the vessel itself.

3) Unlike the provision of Article 2 vii) of the Oxford draft, that of the present article vi) limits the accrual of lien only to claims for loss of or damage to property *not on board* the vessel, thus denying lien on the claims for damage to cargo carried. We are not in favor of this amendment, but rather prefer the provision of the Oxford draft with the change as follows : « Claims for loss of or damage to property on board and not on board the vessel, if caused by the owner or by any person *in the service of the vessel* for whom the owner is responsible ».

4) We take it as a matter *de lege lata* that the claims as specified in iv) and vi) are limited to those caused *in direct connection with the operation of the vessel.* In order to make this point clear, however, it is desirable to insert the phrase to that effect.

5) As Article 2 vii) of the Oxford draft according lien status to claims for repairs and maintenance was struck out at the Amsterdam meeting of the International Subcommittee, such claims are no longer to be secured under the Portofino draft. But we can not support this deletion in view of the fact that the Article 6, Paragraph 2 of the present draft prohibits each contracting State from granting in its national legislation such rights of retention as will prejudice the enforcement of the maritime liens and mortgages. For the same reasons that were advanced by some delegations to the meeting of the International Subcommittee at Amsterdam (*vide,* Hypo-29, 30/1-65, at pp. 44-47), we urge that a provision should be restored in the present article by which the claims for repairs of the vessel, at least, is to be secured by maritime lien and, desirably, to be ranked at the bottom of the pre-mortgage lien list.

Article 6

As we already explained in our previous observations on Article 4 of the Oxford draft (Hypo-42/4-65, at p. 3), the exercise of right of retention by means of public auction sale under Japanese law sometimes results as a matter of fact in reducing a price offered by a bidder. Consequently, it may be said that a question as to how much satisfaction will be obtained by those who enforce maritime liens or mortgages depends upon the existence of the right of retention and the amount thereof. From the theoretical point of view, however, we do not think that the right of retention under Japanese law as such does « prejudice » the enforcement of the maritime liens and mortgages, not only for the reason that the right of retention itself by no means operates a legal bar for the maritime lienors or mortgagees to take preceedings for the execution of these rights of them, but also on the ground that the right of retention has no effect as of a preferential right to the proceeds of the property auctioned off. If it should be held, contrary to our opinion, that granting such right of retention under Japanese law is contradictory to the provisions of Paragraph 2 of this article, we would be forced to face to a difficult problem of amending our general law of property, as pointed out in the previous observations, in the course of our prospective attempt to adopt the present draft. So long as the second paragraph of this article remains as it is with such an interpretation contrary to ours, we regret to say that it appears almost unacceptable to us.

Article 8

We would like to express again our view that the two-year period referred to in the first paragraph is too long. It should be shortened to one year.

Article 10

We reconsidered the provisions of Article 7 of the Oxford draft *(vide,* our previous observations, Hypo-42/4-65, at pp. 3-4), and now being fully aware of the necessity of sufficient notice and publicity to be made prior to the forced sale, we are happy to say that we agree in principle to the provisions of this article. However, we consider the period of 30 days as specified therein to be too short : it should be extended to 60 days. In addition, it seems desirable to make it clear by an express provision that the notice be given *by registered airmail directly from the competent authority* to all known holders of registered mortgages, hypothecs and maritime liens.

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

FINAL REPORT

I. INTRODUCTION

Following the publication of Mr. Asser's preliminary report in January 1964, the British Maritime Law Association set up a Subcommittee to study this subject. The Members of this Subcommittee are :

Mr. W. Newson (Chairman)
Mr. W. Birch-Reynardson
Mr. R. D. Brown
Mr. N.J. Ottley
Mr. C. Harris (Secretary).

The first task of the Subcommittee was to answer the questionnaire contained in Booklet 1 (HYPO 1-64). The replies are contained in Booklet 9 (HYPO 21-8-64) which incorporates a detailed commentary comparing existing English law with the provisions of he 1926 Convention. During the last eighteen months, the Subcommittee has considered various drafts which have been prepared following the meetings which were held at Oxford, Amsterdam, Portofino and Antwerp. The provisional comments of the Association on the Portofino draft are contained in Booklet 12 (HYPO 37-5-65).

In the course of its study, the Association has reached the following conclusions of principle :

1. An entirely new Convention should be drafted. It would not be possible successfully to revise the 1926 Convention.

2. The scope of the Convention should be as wide as possible, i.e. within each Contracting State the Convention would apply to all ships whether registered in a Contracting State or not.

3. The Convention should contain provisions covering vessels under construction.

4. The number of maritime liens should be restricted in an attempt to enhance the security of mortgagees.

5. Notwithstanding the desirability of limiting the number of maritime liens in the Convention, the rights of ship repairers should be

protected by granting them a maritime lien for sums due in respect of work done by them in repairing and maintaining the ship.

6. Maritime liens should attach only to the ship and not, as in the 1926 Convention, to freight and accessories.

7. The conception of the voyage should be omitted in so far as concerns priority, the extinction of maritime liens and the interruption or suspension of the time limit.

8. When a mortgaged vessel is re-registered, the interests of mortgagees should be protected by provinding that no deregistration should be permitted without the consent of the mortgagees and that, on re-registration, their priority should be preserved.

9. Liens and charges, other than maritime liens, which may be recognised by the domestic law of Contracting States, should be permitted, provided that such liens and charges are postponed to maritime liens and registered mortgages and in no way prejudice the rights of maritime lien holders and registered mortgagees.

10. On the forced sale of a vessel, all mortgages, liens and other encumberances of whatever nature should be extinguished.

The final comments of the British Maritime Law Association on the Antwerp draft are set out on the pages which follow.

The British Delegation to the New York Conference naturally reserves the right to vary these comments and to propose amendments to the draft text in the light of the discussions at New York.

August 10th, 1965.

II. COMMENTS ON ANTWERP DRAFT CONVENTION

Article 1

We approve the omission of the phrase « and other registerable rights » which appeared in earlier drafts. We would strongly oppose reintroduction of this phrase which would not only be imprecise, but would also prejudice the rights of mortgagees.

We have noted the reasons advanced by other National Associations for including the word « seagoing » and we are prepared, in these circumstances, to accept the inclusion of this word, although we would prefer its omission since a vessel which is under construction on the berth is not seagoing.

Article 2

In our provisional comments on the Portofino draft (see Article 3), we suggested that this Article was unnecessary. We are content not to press our suggestion since we understand that a number of National Associations desire its retention.

Article 3

1) We approve the wording of the proviso. This is necessary because, when a vessel is the subject of a forced sale, the Registrar does not require the consent of the morgagee to issue a certificate of deregistration (see Article 11 (3)).

2) We also approve the restriction of this Article to Contracting States. It is impraticable to attempt to legislate for non-Contracting States. We suggest that the opening words of this paragraph should be amended to read « a vessel *which is or has been* registered in a Contracting State ... ». This is necessary to avoid conflict with the provisions of subparagraph a).

3) The provision that re-registered mortgages retain their priority is, we think, of overriding importance (see Introduction, point no. 8). We suggest that the first word « The » of the paragraph should be substituted by the word « Such ».

Article 4

1) We think it correct to omit the lien for costs awarded by the Court, as contained in the Oxford and Amsterdam drafts. These costs are awarded after the vessel has been sold, i.e. when all maritime liens have been extinguished. The position with regard to such costs is covered in Article 11 2) which gives priority to these costs.

i) No comment.

ii) No comment.

iii) Although we think that the drafting of this paragraph is somewhat inelegant and could be improved, we believe that its provisions are satisfactory. We consider that the maritime lien must be restricted, as is stated in the text, to claims arising in direct connection with the operation of a vessel. In earlier drafts a maritime lien arose in a very much wider set of circumstances.

iv) We think it correct to restrict this category to claims not based on contact, e.g. no maritime liens should secure claims which arise under Bills of Lading.

v) We think that « removal of wreck » is a more satisfactory term than « wreck raising ». We agree that this lien should not be restricted to costs incurred by a competent authority; a private concern has every right to a maritime lien.

vi) No comment.

We remain of the opinion (see Introduction, point no. 5) that the rights of ship repairers should be adequately protected. In English law a possessory lien is granted to ship repairers. Such a lien, although postponed to earlier maritime liens, has priority over mortgages and

subsequent liens, maritime or not. If a Court orders a ship repairer to relinquish possession of a vessel, the order will provide that his rights be protected. We appreciate that the concept of the English possessory lien may not be recognised in many countries and, for this reason, we suggest that claims by ship repaires in respect of sums due to them for repairs and maintenance should be secured by maritime liens ranking in priority after General Average.

2) We have no comment.

Article 5

1) We agree that priority should apply only to *registered* mortgages.

2) We approve the order of priority. The expression « Removal of wreck » should be substituted for « wreck raising operations » to comply with our proposal for Article 4 v) — see above.

3) We are doubtful whether the drafting of this paragraph is free of ambiguity. We think that it should be made quite clear that the words « pari passu » refer to the claims set out in each separate subparagraph.

4) We suggest that the last sentence of this paragraph should be amended to read « Claims for contribution in General Average shall be deemed to have accrued on the date of the general average act ».

Article 6

We have no comment of substance other than to draw attention to the view expressed in Article 4 about claims by ship repairers. We would feel unable to accept the provisions of Article 6 in the absence of a maritime lien being granted to ship repairers. As regards drafting, we believe that paragraph 2 could be improved by amending the present wording as follows : « Each Contracting State may also grant rights of retention in respect of vessels; provided, however, that such rights shall not prejudice the enforcement of the claims set out in Article 4 which are secured by maritime liens, or of mortgages or « hypothèques » which comply with the requirements of Article 1, or the delivery of the vessel to the purchaser in a forced sale ».

Article 7

We approve this Article and note, in particular, the provision, in paragraph 1, that maritime liens attach to the ship irrespective of ownership. Paragraph 2 preserves the distinction, in English law, between a maritime and statutory lien.

Article 8

i) We think it essential to impose a two year limitation period on maritime liens.

ii) We agree that suitable provision must be made for the case where a lienor is legally prevented from arresting the vessel, e.g. bankruptcy and compulsory liquidation. We note that the Chairman of the International Subcommittee has suggested that the words « owing to it having been requisitioned or to the owners being bankrupt or being in compulsory liquidation », should be added after the sentence « prevented from arresting the vessel ». We think that this amendment is too restrictive and that the text should be left unaltered.

Article 9

We have no comment.

Article 10

While we agree in principle to the provisions of this Article, we think that the drafting could be tightened up. We propose to submit an amendment at a later date.

Article 11

i) We have no comment.

ii) We think that the words «in accordance with the provisions of this Convention » should follow the words « the balance shall be distributed ... ». Further, we consider that distribution of the proceeds should not be limited to holders of maritime liens, registered mortgages and « hypothèques », but should include also holders of liens under Article 6 1) and also the owner of the vessel before the forced sale to cover the position where, after distribution to creditors, a balance still remains.

iii) We are of the view that the purchaser should not be required to wait for the Registrar to issue a certificate of deregistration and the following amendment is, accordingly, suggested :

« When a vessel, registered in a Contracting State, has been the object of a forced sale in a Contracting State, the Court having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate that the vessel is sold free of all mortgages, « hypothèques », liens and other encumbrances. Upon production of such certificate, the Registrar shall be bound to issue a Certificate of De-registration ».

Article 12

We think that in order to be consistent with Article 1, the word « seagoing » should precede the word « vessels » in the opening words of this Article.

Article 13

We have no comment.

Article 14

We have no comment.

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME
(août 1965)

RAPPORT

I. EXPOSE

L'Association Française souhaite préciser sa position au regard du projet dit de Portofino.

Elle a déjà fait connaître son opinion favorable aux dispositions relatives aux hypothèques, sous bénéfice des quelques amendements proposés. Elle se limitera ici à expliquer sa position plus réservée au regard du problème des privilèges.

Tout d'abord, la Convention de 1926, malgré quelques défauts mineurs inéluctables dans toute œuvre de transaction, avait, à l'expérience, donné satisfaction dans l'ensemble et l'Association Française n'éprouvait pas le besoin de la modifier.

Prenant en considération, néanmoins, le désir de plusieurs associations de modifier cette convention, voire de la remplacer par une nouvelle, et pour ne pas faire œuvre seulement négative, l'Association Française entend après avoir résumé ses réserves au regard du projet actuellement soumis, apporter quelques suggestions pour une solution nouvelle de la question, qui lui semblerait préférable.

I.

La raison actuelle qui paraît susciter un désir de modification peut sans doute s'exprimer de la façon suivante : les procédés de crédit modernes ayant évolué, la Convention de 1926 n'est plus bien adaptée pour y donner pleine satisfaction; essentiellement, elle ne favorise pas suffisamment le crédit hypothécaire, à la fois lors de la construction du navire et pendant son exploitation.

Le projet amendé présenté par l'Association Française (v. Hypo. 41, Fasc. 12, p. 45 et s.) s'est efforcé de remédier à une partie des inconvénients dont souffrent actuellement les créanciers hypothécaires.

(*) HYPO-54, la traduction anglaise, a été publié dans l'édition anglaise.

Elle a pleine conscience qu'il en subsiste d'autres, de solution plus difficile, dont la principale paraît être l'existence de privilèges maritimes, c'est-à-dire de droits occultes pour garantie de sommes importantes qui se présentent comme préférables aux créanciers hypothécaires.

La Convention de 1926 s'était déjà efforcée de leur trouver une solution. Sa technique consistait à restreindre le nombre des privilèges primant les hypothèques, tout en permettant des privilèges nationaux ne prenant rang qu'après les hypothèques et auxquels aucune protection internationale n'est accordée.

La technique du projet de Portofino ne paraît pas différente de la précédente. Il s'agit donc de savoir si ses dispositions nouvelles apportent une amélioration à la situation en ce qui concerne le fonctionnement du crédit hypothécaire. L'Association Française en est moins que convaincue.

Voici quelques unes des raisons de ses doutes :

1° L'art. 4 contient une nouvelle liste des privilèges admis à primer les hypothèques. Ils sont peut-être réduits en nombre; mais quand on les examine de plus près on a le sentiment que les créanciers hypothécaires vont se trouver relégués derrière des créances qui par leur volume ou leur montant risquent d'être très supérieures à ce qu'elles étaient dans la Convention de 1926. Ainsi, celle-ci visait seulement les indemnités pour lésions corporels aux « *passagers* » et membres de *l'équipage* », ou pour pertes ou avaries de « *cargaisons* ». Le texte nouveau étend le privilège au profit de toute personne physique, même non passager, même si elle n'est pas à bord, comme aussi aux créanciers du chef de pertes ou dommages à des biens quelconques, même autres que la cargaison et pouvant se trouver à terre. Ces extensions peuvent se traduire par des sommes considérables.

2° Par ailleurs, le projet double le délai de prescription, qui, de un an, est porté à deux. Ceci contribue encore à accroître le montant des sommes préférables aux créanciers hypothécaires, puisqu'il sera représenté par l'addition de créances pouvant être nées dans le double de temps.

3° Dans le même moment le projet restreint l'assiette du privilège, i.e. les biens sur lesquels les créanciers privilégiés peuvent se faire payer par préférence. Il ne parle plus que du seul navire, et ne fait aucune mention des indemnités visées à l'art. 4 de la Convention de 1926, généralement appelées créances de remplacement. Cette restriction des sommes à partager ne peut qu'accentuer le conflit entre créanciers hypothécaires et privilégiés.

Tout ceci, qui paraît contraire au but à atteindre, peut sans doute suffire à expliquer que l'Association française n'aperçoive pas quelle

amélioration réelle le projet apporte au fonctionnement du crédit hypothécaire, et puisse même redouter que sa mise en application soit plutôt de nature à l'entraver. Elle préfère encore la Convention de 1926, qu'elle connaît, qui a l'avantage d'exister, et dont elle vient de faire sa loi nationale. Elle croirait sage de s'y tenir, à moins que les amendements qui seront ci-après proposés ne soient adoptés.

II.

Cependant, dans la perspective d'un texte nouveau, l'Association française prend la liberté, avant de proposer des suggestions en vue d'une solution différente, de rappeler comment elle aperçoit les données du problème général des privilèges; ceci afin de mieux éclairer ses propositions.

Il est tout d'abord essentiel, comme on vient de le voir, d'éviter dans toute la mesure du possible que les créanciers hypothécaires ne trouvent en face d'eux des créances préférables pour un montant tel qu'elles puissent absorber la presque totalité de leur gage, c'est-à-dire le uavire.

Mais on ne saurait oublier cette face du problème : celle des relations des créanciers maritimes privilégiés et des créanciers de droit commun, autres que les hypothécaires. L'intérêt fondamental et traditionnel des privilèges maritimes a toujours été de permettre aux créanciers maritimes (c'est-à-dire ceux dont la créance avait son origine directe dans l'exploitation du navire) de ne pas subir le concours de ceux dont la créance était étrangère à cette exploitation, appelés, plus ou moins proprement, des créanciers terrestres. Il est normal que le réparateur du navire, ou celui dont la cargaison a été avariée en cours de transport ait une action à l'encontre du navire, et un droit qui, sur ce navire, soit préférable à celui d'un créancier qui a fait par exemple des avances pour construire des bureaux à terre, ou pour l'achat de matériel terrestre. L'Association française pense qu'il y a là une idée fondamentale qui demeure juste, et qui continue d'être utile pour le crédit maritime, car on ne saurait raisonner en fonction des seuls gros Armements, en oubliant les plus modestes et les entreprises de pêche.

Elle reconnaît que ces deux considérations sont plus ou moins en opposition. La première conduit à la suppression ou à une considérable restriction des privilèges. La seconde à leur maintien, sinon même à leur extension, car, dès qu'on supprime un privilège, on réduit le créancier maritime, que le privilège protégeait, au rang de simple chirographaire, obligé de subir le concours de toute autre créancier terrestre, voire la préférence de ceux qui peuvent invoquer un privilège quelconque de droit commun !

L'Association franaçise s'est efforcée de trouver la réduction de cette opposition et une certaine conciliation des intérêts opposés, dans des pratiques commerciales ou des techniques juridiques modernes. Elle soumet à la bienveillante attention des autres membres du C.M.I. les suggestions suivantes :

I. Il paraît possible de supprimer pratiquement dans de nombreux cas, le conflit entre les deux catégories de créanciers, hypothécaires et privilégiés, en leur offrant deux masses distinctes pour garantie de leurs créances. La technique moderne de l'assurance peut être utilisée à cet effet. Dans l'art. 6 de son projet amendé sur les hypothèques, l'Association française prévoit déjà la délégation au profit des créanciers hypothécaires de l'indemnité d'assurance « du corps ». Faisant un pas de plus elle préconise d'utiliser pareillement l'indemnité d'assurance complémentaire de « recours des tiers », qui est aujourd'hui couramment conclue et que le créancier hypothécaire peut toujours exiger de son débiteur avant de prêter. De la sorte, ou les créanciers privilégiés seront indemnisés par l'assureur et ne saisiront pas le navire, ou s'ils le saisissent et le font vendre, les créanciers hypothécaires trouveront une compensation dans l'indemnité d'assurance.

Si pratiquement utile que soit ce procédé, il peut cependant n'être pas suffisant pour résoudre l'ensemble du problème des privilèges.

II. D'un point de vue plus général, il apparaît tout d'abord que, suivant la très juste observation de l'Association suisse (Hypo 15, Fasc. 7 p. 7) dont l'opinion est partagée par l'Association belge (Hypo 7, Fasc. 4 p. 3) le crédit hypothécaire ne souffre pas seulement, ni même tant, du nombre des privilèges, mais des surprises pouvant résulter de leur caractères occulte. Il est à noter qu'en portant de un à deux ans la durée des privilèges, le projet de Portofino aggrave ce défaut au lieu d'y remédier.

Dès lors, un des principes fondamentaux de toute nouvelle Convention devrait être la publicité obligatoire du plus grand nombre possible de privilèges maritimes, ce qui se conçoit d'autant mieux que ces privilèges maritimes sont des droits réels de même nature que les hypothèques, et que les législations modernes tendent toutes à rendre obligatoire dans l'intérêt des tiers, la publicité des droits réels portant sur une chose. La Convention Internationale relative aux droits sur aéronefs, de 1948, prévoit une publicité des privilèges qu'elle reconnaît (art. IV).

Cette technique moderne que, par traditionalisme sans doute, le droit maritime n'a pas encore adoptée, paraît en outre susceptible de faciliter la solution de questions relatives aux rangs de préférence des créanciers.

III. En ce qui concerne cette question de préférence, l'Association rappelle brièvement qu'elle présente à son sens un double aspect :

1° les rapports des créanciers maritimes privilégiés et des créanciers terrestres de droit commun; 2° les rapports des créanciers privilégiés et des créanciers hypothécaires, comme aussi des créanciers privilégiés entre eux.

S'il convient de maintenir au profit des créanciers maritimes un droit de préférence par rapport aux créanciers terrestres, et ce, à raison de la seule qualité maritime de leur créance, il ne s'en suit pas que la même considération doive prévaloir pour la solution du problème différent de leurs rapports avec les créanciers hypothécaires.

Ici, les droits des deux catégories de créanciers sont, par essence, de même nature, celle d'un droit réel de garantie, la différence étant que l'un est d'origine conventionnelle, l'autre d'origine légale. Dans ces conditions la qualité de la créance perd de son importance, et le facteur « temps » c'est-à-dire la considération de la date de la naissance de la créance, devient un élément de solution. On peut rappeler que le Droit Maritime a d'ailleurs toujours attaché de l'importance à cette considération. Mais il avait tendance à préférer les créances les plus récentes en date aux plus anciennes, parce qu'il avait le souci de renouveler le crédit du navire en cours de voyage. Aujourd'hui, où la préoccupation est différente, et où il s'agit de favoriser le développement d'une nouvelle forme de crédit et de défendre les créanciers hypothécaires, le principe contraire peut paraître préférable, sauf rares exceptions.

A partir du moment où l'armateur a consenti une hypothèque sur son navire, il en a déjà plus ou moins démembré la propriété, et, à moins de méconnaître les droits acquis des plus anciens, les nouveaux créanciers ne peuvent s'en prendre qu'à ce qui reste. Cette règle qui s'applique déjà au classement des créanciers hypothécaires entre eux, mérite d'être également appliquée pour la même raison au classement des créanciers maritimes par rapport aux créanciers hypothécaires.

Il s'en suivrait alors cette solution fort simple, à savoir que : les créanciers hypothécaires seraient primés par les créanciers privilégiés dont la créance serait antérieure à la constitution de l'hypothèque. Mais ils seraient préférables aux créances nés postérieurement. Sans être strictement indispensables, l'avantage d'une publicité apparaît ici dans toute son évidence pour écarter les surprises et pour mieux fixer les droits.

A ce principe il conviendrait d'admettre deux exceptions :

a) en faveur des créances pour salaires de l'équipage, qui atteignent rarement un montant considérable;

b) en faveur des créances en remboursement de dépenses ou en paiement de services qui ont profité à l'ensemble des créanciers antérieurs, essentiellement les frais extraordinaires nécessaires pour la conservation du navire, frais de sauvetage et contributions d'avaries communes.

Seules ces créances, en nombre très limité on le voit, seraient vraiment privilégiés par rapport aux créances hypothécaires. Les autres créances maritimes seraient ramenées au rang de simples hypothèques légales, préférables aux créances étrangères à l'exploitation du navire, mais prenant rang d'après leur date par application de la vieille maxime : Prior Tempore, Potior Jus.

C'est sur la base de ces considérations générales et pour en assurer la mise en œuvre que l'Association Française suggère les amendements suivants au texte préparé par la Commission Internationale.

Comme la présentation séparée de ces amendements pourrait nuire à leur bonne compréhension et compte tenu du fait qu'elle a été amenée à formuler ses observations en deux rapports successifs (brochure n° 12, p. 45 et s.), elle se permet, en outre, de regrouper ses propositions dans un texte d'ensemble.

II. AMENDEMENTS
(août 65)

Amendement à l'article 4 du projet

Observation générale.

Cet article est présenté comme amendement à l'article 4 du projet dit de Portofino, qu'il est destiné à remplacer.

Il doit être souligné que son objet n'est en aucune façon d'établir un ordre de priorité des créanciers privilégiés entre eux, ni au regard des hypothèques ou mortgages, pas plus que d'amorcer la solution de cette question, qui fait l'objet de l'article suivant.

Son objet est de déterminer quelles sont les créances maritimes (c'est-à-dire qui ont leur origine directe dans l'exploitation du navire) et qui à ce titre bénéficieront d'un droit réel de garantie sur le navire qui les rendront préférables aux créances non maritimes, alors même que le navire ne serait grevé d'aucune hypothèque ou mortgage.

Texte proposé.

1° Outre les droits d'hypothèque et de mortgage prévus ci-dessus, les H.P.C. reconnaissent un droit de privilège au profit des « créances maritimes « définies et énumérées par l'article 1 a) à n) inclusivement, de la Convention du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires.

2° Ces privilèges portent sur le navire et ses accessoires matériels, ainsi que sur les indemnités dues au propriétaire, à titre d'avaries communes ou autrement, à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés.

3° Ils bénéficient aux créanciers, que le navire soit exploité par son propriétaire, ou par un tiers, armateur gérant ou affréteur, sauf si le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite.

Sous réserve des dispositions de l'article... ci-dessous (vente forcée) ils suivent le navire en quelque main qu'il passe.

4° Ils peuvent faire l'objet, dans les 3 mois de leur naissance d'une inscription au registre d'immatriculation du navire, dans les mêmes conditions que les hypothèques ou mortgages.

Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la créance, l'autorité judiciaire compétente, visée par l'article 5 de la Convention précitée de 1952, fixera le montant provisoire pour lequel l'inscription sera autorisée.

Amendement à l'article 5 du projet

Observation générale.

Cet article est présenté comme amendement à l'article 5 du projet dit de Portofino, auquel il est destiné à être substitué.

Son objet est de :

1) consacrer la préférence des « créanciers maritimes » par rapport à tous les autres créanciers de l'armateur;

2) établir le rang de préférence entre eux des créanciers maritimes privilégiés ainsi que des créanciers privilégiés et hypothécaires.

Texte proposé.

1° Les créances privilégiées énoncées à l'article précédent et les hypothèques et mortgages sont préférables à tous autres privilèges ou droits de garantie quelconque établis par les législations nationales.

2° Sous réserve des exceptions prévues ci-dessous, les créances maritimes privilégiées et les hypothèques ou mortgages prennent rang entre eux d'après leur date d'inscription, étant entendu que l'inscription d'un privilège prise dans le délai de 3 mois prévu ci-dessus rétroagit au jour de la naissance de la créance.

3° Toutefois les créances pour sommes dues au capitaine, officiers et autres membres de l'équipage, ainsi qu'aux pilotes, sont préférables à toutes autres créances.

Les créances en paiement ou remboursement de frais extraordinaires faits pour la conservation du navire, frais de sauvetage et contributions d'avaries communes, prennent rang avant tous privilèges ou droits antérieurs aux opérations qui ont donné naissance à ces créances. Elles prennent rang entre elles dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Amendement à l'article 8 du projet

Observation générale.

Les dispositions des articles 6 & 7, étant intégrées dans les articles précédents, deviennet inutiles.

Le présent article est donc proposé comme amendement à l'article 8, qu'il est destiné à remplacer.

L'Association Française rejoint les opinions exprimées notamment par les Associations Allemande et Norvégienne (Hypo. 35 & 36) pour estimer que ce texte n'est pas satisfaisant, ce pour deux raisons :

1) le délai de deux ans pendant lequel les privilèges peuvent subsister tout en restant occulte est trop long et préjudiciable, par les surprises qu'il peut réserver, aux créanciers hypothécaires, à moins de contraindre ceux-ci à une enquête fort longue et toujours incertaine, avant de consentir au prêt demandé;

2) au regard de la procédure française le système d'interruption de ce délai, consistant uniquement en une saisie menant à une vente du navire, aurait pour résultat de priver en fait, dans bien des cas, le créancier du bénéfice du privilège accordé par ailleurs. Une mesure aussi grave serait inadaptée pour des petites créances. En outre semblable saisie représente ce que le droit français désigne sous le nom de « saisie exécution ». D'après la législation française, semblable saisie n'est possible que de la part d'un créancier qui possède un titre exécutoire. Semblable titre ne peut être obtenu tant que la créance n'est pas certaine, liquide et exigible. En cas, par exemple, d'assistance, d'abordage ou autre accident de navigation, semblable titre ne pourra pas être obtenu dans le délai de deux ans.

C'est pourquoi l'Association Française propose un système tout différent qui lui paraît plus souple et qui, remplaçant la publicité résultant de la saisie du navire, par une publicité au registre, garantit les intérêts des créanciers hypothécaires.

Texte proposé.

Passé le délai de 3 mois, ci-dessus prévu, aucun privilège ne sera plus reconnu, à moins que dans ce délai :

a) la créance privilégiée n'ait fait l'objet d'une mention au registre;

b) à défaut d'accord entre parties, une action judiciaire ou arbitrale n'ait été engagée au fond pour en faire reconnaître l'existence et fixer le montant, et que mention de cette action n'ait été portée au registre dans le mois de son introduction.

Article 8 bis

Observation générale.

Cet article contient une suggestion entièrement nouvelle qui tend à mettre en œuvre l'idée avancée page 3 in fine du rapport général. Il s'agit de supprimer, dans la mesure du possible, les conflits entre hypothécaires et privilégiés en leur affectant deux masses distinctes.

Texte proposé.

1° Pour les créances suivantes :

Sauvetage et assistance, contribution du navire aux avaries communes, dommages causés par le navire par abordage ou autre accident de navigation, lésions corporelles aux passagers ou à l'équipage, perte ou avaries de cargaison ou de bagages, aucun privilège ne peut plus être exercé sur le navire si le propriétaire met à la disposition des créanciers l'assurance qu'il aura contractée pour garantir leur recours, pourvu qu'elle soit reconnue valable et suffisante.

La même règle s'applique aux créanciers à l'égard desquels le propriétaire peut limiter sa responsabilité par la constitution d'un fonds de limitation dès que ce fonds est effectivement disponible au profit des créanciers.

2° Si le propriétaire laisse saisir et vendre son navire sans avoir mis l'assurance à la disposition des créanciers énumérés au paragraphe précédent, ou sans avoir constitué le fonds de limitation, les titulaires d'hypothèques ou de mortgages seront subrogés suivant leur rang, aux droits du propriétaire envers ses assureurs, pour un montant égal des sommes distribuées aux dits créanciers en provenance du prix de vente.

III. CONTRE-PROJET DE CONVENTION
(août 65)

TITRE I
DES HYPOTHEQUES ET MORTGAGES

Article 1

Les hypothèques et mortgages, constitués conventionnellement et inscrits sur un navire sont reconnus par tous les Etats contractants s'ils satisfont aux conditions ci-après.

Article 2

Les droits énumérés à l'article précédent, quel que soit le lieu de leur constitution, devront :

a) être valablement constitués conformément à la loi de l'Etat contractant où le navire est immatriculé lors de leur constitution, l'acte constitutif pouvant être établi soit en la forme requise dans le pays d'immatriculation, soit en la forme admise dans le pays où l'acte est passé;

b) être régulièrement inscrits sur un Registre officiel de l'Etat d'immatriculation et conformément à la loi de cet Etat; ce Registre devra 1° mentionner le nom et l'adresse du titulaire du droit, le montant garanti, la date et le rang de l'inscription; 2° être accessibles au public soit par consultation directe, soit par délivrance gratuite ou moyennant taxe raisonnable à la requête de toute personne, de copies certifiées conformes, qui feront foi jusqu'à preuve contraire.

Article 3

Toutes les inscriptions relatives à un navire seront effectuées sur un seul et même Registre. Leurs effets à l'égard des tiers sont déterminés par la loi du pays d'inscription.

Article 4

Les dispositions précédentes s'appliquent également aux navires en construction, le pays de construction devant être considéré comme pays d'immatriculation pour les besoins de cette application.

Article 5

Tout navire doit avoir, parmi les papiers de bord, un extrait du Registre mentionnant les hypothèques ou mortgages inscrits et les montants garantis.

Cet extrait ne devra pas avoir plus de 3 mois de date. Il indiquera l'adresse du Service chargé de la tenue du Registre.

Article 6

Si le navire est perdu, sont subrogées au navire qu'à concurrence de la valeur de celui-ci :

a) l'indemnité d'assurance du corps du navire

b) et, à défaut d'assurance, ou si elle est insuffisante, les indemnités dues par des tiers à raison de cette perte.

Si le navire est seulement avarié, les mêmes subrogations ont lieu à concurrence du montant des avaries que le propriétaire ne ferait pas réparer.

Le créancier inscrit aura contre les débiteurs une action directe et le paiement fait par eux ne sera pas libératoire s'il est fait au mépris des droits du dit créancier.

Article 7

Les inscriptions des droits énoncés à l'art. 1er ne peuvent être rayés sans mainlevée préalable amiable ou judiciaire.

TITRE II

DES PRIVILEGES

Article 8

1° Outre les droits d'hypothèque et de mortgage prévus ci-dessus, les H.P.C. reconnaissent un droit de privilège au profit des « créances maritimes » définies et énumérées par l'article 1 a) à n) inclusivement de la Convention du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires.

2° Ces privilèges portent sur le navire et ses accessoires matériels, ainsi que sur les indemnités dues au propriétaire, à titre d'avaries communes ou autrement, à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés.

3° Ils bénéficient aux créanciers, que le navire soit exploité par son propriétaire, ou par un tiers, armateurs gérant ou affréteur, sauf si le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite.

Sous réserve des dispositions de l'article 17 ci-dessous (vente forcée), ils suivent le navire en quelque main qu'il passe.

4° Ils peuvent faire l'objet, dans les 3 mois de leurs naissance, d'une inscription au registre d'immatriculation du navire, dans les mêmes conditions que les hypothèques ou mortgages.

Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la créance, l'autorité judiciaire compétente, visée par l'article 5 de la Convention précitée de 1952, fixera le montant provisoire pour lequel l'inscription sera autorisée.

Article 9

1° Les créances privilégiées énoncées à l'article précédent et les hypothèques et mortgages sont préférables à tous autres privilèges ou droits de garantie quelconque établis par les législations nationales.

2° Sous réserve des exceptions prévues ci-dessous, les créances maritimes privilégiées et les hypothèques ou mortgages prennent raug entre eux d'après leur date d'inscription, étant entendu que l'inscription d'un privilège prise dans le délai de 3 mois prévu ci-dessus rétroagit au jour de la naissance de la créance.

3° Toutefois les créances pour sommes dues au capitaine, officiers et autres membres de l'équipage, ainsi qu'aux pilotes, sont préférables à toutes autres créances.

Les créances en paiement ou remboursement de frais extraordinaires faits pour la conservation du navire, frais de sauvetage et contributions d'avaries communes, prennent rang avant tous privilèges ou droits antérieurs aux opérations qui ont donné naissance à ces créances. Elles prennent rang entre elles dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Article 10

Passé le délai de 3 mois, ci-dessus prévu, aucun privilège ne sera plus reconnu, à moins que dans ce délai :

a) la créance privilégiée ait fait l'objet d'une mention au registre,

b) à défaut d'accord entre parties, une action judiciaire ou arbitrale n'ait été engagée au fond pour en faire reconnaître l'existence et fixer le montant, et que mention de cette action n'ait été portée au registre dans le mois de son introduction.

Article 11

1° Pour les créances suivantes :
Sauvetage et assistance, contribution du navire aux avaries communes, dommages causés par le navires par abordage ou autre accident de navigation, lésions corporelles aux passagers ou à l'équipage, perte ou avaries de cargaison ou de bagages, aucun privilège ne peut plus être exercé sur le navire si le propriétaire met à la disposition des créanciers l'assurance qu'il aura contractée pour garantir leur recours, pourvu qu'elle soit reconnue valable et suffisante.

La même règle s'applique aux créanciers à l'égard desquels le propriétaire peut limiter sa responsabilité par la constitution d'un fonds de limitation dès que ce fonds est effectivement disponible au profit des créanciers.

2° Si le propriétaire laisse saisir et vendre son navire sans avoir mis l'assurance à la disposition des créanciers énumérés au paragraphe précédent, ou sans avoir constitué le fonds de limitation, les titulaires d'hypothèques ou de mortgages seront subrogés suivant leur rang, aux droits du propriétaire envers ses assureurs, pour un montant égal au total des sommes distribuées aux dits créanciers en provenance du prix de vente.

Article 12

La cession d'une créance ou la subrogation dans les droits d'une créance garantie par un privilège maritime énuméré à l'article 8 comporte la cession ou la subrogation simultanée du privilège.

TITRE III

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 13

Hors le cas prévu à l'article 17, toute vente à un étranger d'un navire grevé d'un des droits énoncés à l'article 1 et 8 sera sans effet tant que :

a) toutes les inscriptions n'auront pas été rayées conformément à l'article 7;

b) ou que ces instructions n'auront pas été réinscrites sur le nouveau Registre d'immatriculation d'un Etat contractant, avec le rang qui leur est attribué par la loi du pays de leur inscription.

Article 14

Aux fins d'application de l'article précédent, l'immatriculation d'un navire dans un nouvel Etat contractant ne sera pas admise :

1) si les conditions de l'article précédent ne sont pas réunies;

2) si, en outre, il n'est pas produit un certificat émis par l'Etat d'immatriculation actuelle du navire attestant que le dit navire sera radié avec effet du jour où la nouvelle immatriculation aura eu lieu, sous conditions que celle-ci soit effectuée dans les trente jours.

Aucune inscription nouvelle de droit ne sera autorisée pendant ce délai.

Le certificat ci-dessus prévu devra mentionner, avec leur rang respectif, tous les droits inscrits au jour de son émission.

Article 15

Si la législation du pays où l'immatriculation est demandée ne permet pas l'inscription de ces droits tels qu'ils sont inscrits, les intéressés disposeront d'un délai de soixante jours au moins pour satisfaire aux exigences de cette législation, tous les effets juridiques de l'inscription précédente demeurant en vigueur pendant cette période.

Article 16

Sans préjudice des dispositions pénales pouvant exister dans les législations nationales, la vente d'un navire grevé de droits énoncés à l'article 1 et 8 est nulle et sans effet, si elle doit entraîner l'immatriculation d'un navire dans un pays non contractant.

Article 17

Au cas de vente forcée d'une navire grevé d'un des droits prévus à l'article 1 et 8, la propriété sera transférée, libre de ces droits s'ils ne sont pas repris en charge par l'acquéreur, à la condition que cette vente soit effectuée conformément aux dispositions ci-après.

Article 18

La procédure de vente forcée est celle prévue par la loi de l'Etat où la vente est effectuée. Les effets sont ceux prévus par la présente convention et par la loi de l'Etat où le navire est immatriculé.

Les dispositions minima suivantes devront être respectées :

a) le créancier poursuivant doit remettre au Tribunal ou à toute autre autorité compétente un extrait certifié conforme des inscriptions prises sur le navire;

b) la date et le lieu de la vente sont fixés au moins six semaines à l'avance;

c) au moins un mois avant le jour fixé pour la vente, le poursuivant doit :

1) en faire l'annonce au lieu où le navire est immatriculé, conformément aux dispositions de la loi du lieu d'imatriculation;

2) prévenir par lettre recommandée le propriétaire et les titulaires de droits reconnus à l'article 1 et 8, à l'adresse portée au Registre d'inscription, de la date et du lieu de la vente.

Article 19

La ratification de la présente Convention ou l'adhésion à cette Convention émanant d'un Etat emporte la dénonciation immédiate de la Convention du 10 avril 1926.

GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION

The German Maritime Law Association gratefully acknowledges the preparatory work of the International Subcommittee on Maritime Liens and Ship Mortgages, and expresses its principal agreement to the Antwerp Draft on an international convention. We recommend the following amendments to the draft in order to induce as many States as possible to ratify the convention. These amendments will be proposed to the New York Conference by the German Delegation.

1. Insert in Art. 1 subpara c) after the word « register » the following words :

« or the instruments referred to therein ».

This minor amendment is meant to keep the register itself clear and easy to survey in case of many changes of the address of mortgagees and/or their representatives.

2. In Art. 1 add a new para 2 reading :

« The right of a mortgagee to enter into the possession of the vessel or to sell her privately cannot be executed by virtue of this Convention».

This amendment shall protect ship owners and maritime creditors from Civil Law Countries against the private remedies of Common Law Mortgagees, which have been applied sometimes even in the nearer past, but which are thoroughly foreign to other legal systems of private law.

3. Art. 2, para 2 and 3 should be worded as follows :

« 2) A vessel entered into the register of a contracting State can be registered in another contracting State in accordance only with the following procedure of transfer :

a) The register to whom the owner applies for the new registration of the vessel, inserts the entries applied for including those in favour of any third person, but notes in the register that the effect of this insertion is subject to the condition that the former registration of the vessel is deleted;

b) the registrar in whose register the vessel has so far been inserted, deletes the insertion against submission of the extract from the register of the new insertion and the approval in writing of the owner and all holders of mortgages or hypothecs and issues a certificate of delection stating the date of deletion. The registrar cannot refuse the deletion, unless the vessel is to be registered in his own register or in any other register of his own State;

c) upon submission of the certificate of deletion the registrar who has inserted the new registration, deletes in his register the note made pursuant to subpara a), inserts the date of the deletion of the former insertion and issues the Certificate of Registry.

3) For the application of this Article the registrars are entitled to contact each other directly. Any letters or documents may be written in the language of the register sending them. »

This wording is taken from the draft convention on the registration of inland navigation craft of the United Nations' Economic Commission for Europe. We deem it to be better than Art. 3 of the Antwerp draft - the former Stockholm draft of 1963 - by the following reasons :

a) Whilst the Antwerp draft provides for a period of at least 30 days when no change of title and no mortgage can be executed, not even in extreme situations of necessity, the ECE-draft allows for the continuous registration of rights.

b) Whilst the Antwerp draft requires the registrated mortgagees and owners to consent to the deletion of their rights without knowing, whether their new rights will be registered at all in the new State and, if so, in what form this will be performed, the ECE-draft allows owners and creditors to examine their new, binding registration before they have to cancel the old one.

c) The Antwerp draft allows the re-registration of a mortgage in the new State only, if the new rights are in any respect equal to the old ones in the old country; in other words, it does not allow the new registration at all in most cases. The ECE-draft, however, permits with the consent of all creditors the change of currency, a new form of interest payment, the conversion from a mortgage to a hypothèque, the transition from an open-end-mortgage to a mortgage securing a fixed principal plus a fixed annual interest rate, the determination of a mortgagee instead of the mere indication of a bearer, and any other necessary or advisable regard to the peculiarities of the new legislation.

The Antwerp draft, therefore, seems to be unsatisfactory in some respect, whilst the ECE-draft may be fit to overcome all possible difficulties.

4. In Art. 4, para 1 subpara IV the words :

« not based on contract » should be deleted.

This important amendment is proposed in order to safeguard the negotiability, marketability and high estimation of the bills of lading, especially those signed by a carrier, who is not the owner of the vessel. If the shippers and consignees would be devested of their maritime liens, the consequences to international shipping may be incalculable and detrimental. Claims under bills of lading therefore should be protected by maritime liens also in future.

5. In Art. 6, para 2, insert after the words « of Art. 1 » the words « their respective priority ».

This amendment shall safeguard the maritime lienors against all prejudices at the distribution of the vessel's proceeds by possessory liens and the like.

6. Art. 8 to be drafted as follows :

« The maritime liens set out in article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claim secured thereby arose, unless, prior to the expiry of such period,

a) the vessel has been arrested by the lienor, such arrest leading to a forced sale, or

b) a writ of summons in respect of the claim has been issued to a competent court, or

c) the claim has been duly submitted to arbitration, or

d) the owner is declared bankrupt or has gone into liquidation in accordance with the national law of the Contracting State, and the claim has been duly filed with the receiver in accordance with the national law.

When a claim has been adjudicated the lien shall be extinguished if legal action to enforce it has not been taken within one year of the date of final judgment. When, in the cases of b, c and d, the claim has not been adjudicated nor rejected, it shall extinguish one year, after the last act of the court, the arbiter or the receiver. »

We deem this amendment to be the most important one and regret that, without a similar solution of the problems involved, we feel unable to recommend the ratification of the convention to our national legislative bodies.

Though it is a proper intention to protect the registered mortgagees against secret liens, this may not be done by devesting sailors, widows and other small maritime lienors of the only procedural right, which they can practically exercice to get their money and which is until now common to almost all countries. The total amount of all liens, which can still aggregate under article 4 of the Antwerp draft, will in future no longer be so high as to harm the mortgagees. On the other hand, the lienors may sometimes be unable to afford the necessary costs to arrest the vessel.

7. To Art. 8 and a new para 3 reading :

« The maritime liens set out in article 4 shall also be extinguished when a limitation fund has been constituted according to article 2 of the International Convention relating to the limitation of he liability of owners of seagoing ships (signed at Brussels on October 10th, 1957), of the limitation of liability can be invoked with respect to the claim secured by the lien. »

This amendment is necessary to avoid contradictory obligations for member-States of the 1957 liability of shipowners Convention. Without the proposed rule in the present Convention these States would not be

azle to correspond to their obligations pursuant to article 2 para 4 of the 1957 Convention within the scope of its article 7 without violating the present Convention relating to a lienor which is a member of a State which has ratified the present Convention but has not ratified the 1957 Convention. The International Sudcommittee of the C.M.I. already has dealt with similar problems arising out of the relation between the Conventions of 1957 and 1926.

8. To Art. 10 add a new para 2 reading :

« All notices mentioned in this article shall be sent directly to the registrar by registered letters, if possible by airmail. The notice of the sale shall contain an information on all formalities which the creditor has to observe in order to safeguard his rights and their priority. »

This amendment, the first sentence of which is taken the Geneva Convention on Aircrafts of 1948, shall improve the position of maritime creditors in foreign countries, where they, due to the diversity of legal procedure, sometimes are unable to safeguard their vested rights against undue quick forced sales of their security. For this purpose, letters should not be mailed through diplomatic channels, but by the quickest possible way.

9. Delete Art. 12.

The deletion of any reference on ships under construction shall facilitate necessary improvements of the Stockholm draft of 1963 and the solution of related problems, the ratification of the draft on ship mortgages and maritime liens by legislative bodies of other countries, which do not know admiralty rights in ships under construction in their own legislation or which do not have the constitutional power to introduce them into their legislation. To our knowledge the present wording creates a severe obstacle against the adoption of the draft convention by several countries, though not by Germany. We, therefore, deem it necessary to draft a special convention on this subject, whereto the Stockholm draft of 1963 offers the best basis.

10. Art. 13 should be worded as follows :

« This convention shall apply whenever the ship attached by a mortgage, « hypothèque » or maritime lien is registered in a contracting State. »

This amendment is necessary, e.g., to safeguard shipowners and mortgagees of States adopting the convention, against first priority liens of States, which do not ratify the convention, whilst its shipowners and mortgagees enjoy the benefits of the convention in the territory of the adhering State.

11. Insert a new Art. 13 a reading :

« This convention does not apply to vessels of war nor to government vessels appropriated exclusively to the public service. »

This wording is taken from the Convention of 1926 and excludes vessels from the scope of the new convention, which cannot be the object of a forced sale in another country.

NY - 2

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 1.

The Netherlands delegation proposes to substitute for the words « shall be enforceable » in the English text the words « shall be recognized and enforceable » and in the French text to substitute for the words « seront reconnus », the words « seront reconnus et susceptibles d'exécution ».

NY - 3

Article 4, para 1.

The Netherlands delegation proposes :

a) to insert in Article 4, para. 1, after the words « The following claims » the words : « against the Owner », and

b) to substitute for the last sentence of Article 4, para. 1 the following : « The word « owner » mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise charterer. »

NY - 4

Article 4, para. 1 (i)

The Netherlands delegation proposes to substitute for sub-para. (i) the following text :

(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, provided that a lien will attach only extent in sofar the claim does not exceed the equivalent of six months wages. »

NY - 5

Article 4, para. 1 (iv)

The Netherlands delegation proposes to entirely delete sub-para. (iv).

Alternatively it proposes to substitute for sub-para. (iv) the following text :

(iv) « Claims not based on contract in respect of loss of or damage to property or in connection with property arising from a defect of the vessel or from an act, neglect or fault of those employed on board the vessel. »

NY - 6

Article 4, para. 1 (iii)

The Netherlands delegation proposes to substitute for sub-para. (iii) the following text :

(iii) « Claims in respect of loss of life or personal injury, arising from a defect of the vessel or from an act, neglect or fault of those employed on board the vessel. »

NY - 7

Article 4, para. 1.

The Netherlands delegation proposes to insert in Article 4, para. 1 after sub-paragraph (vi) a new paragraph, reading :

(vii) « Claims for repairs to the vessel, provided that the claimant has not lost actual possession of the vessel at the time of arrest leading to a forced sale. »

NY - 8

Article 7, para. 1.

The Netherlands delegation proposes to delete Article 7, para. 1.

Alternatively it proposes to substitute for article 7, para. 1 the following text :

« 1. The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or the demise charterer. »

NY - 9

Article 10.

The Netherlands delegation proposes to substitute for the second sentence of Article 10, the following text :

« 1. In addition the said authority shall advertise the intended sale in two newspapers designated by the Court which has jurisdiction over the forced sale. »

NY - 10

Article 11, para. 3.

The Netherlands delegation proposes to substitute for the last part of Article 11, para. 3, beginning with the words « provided always that » the following text :

« provided always that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs (a) and (b) of this Article have been complied with and provided further that the distribution of the balance referred to in the second sentence of paragraph 2 of this Article has been secured. »

MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

Article 1.

Amend (b) of Article 1 to read follows :

« (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 ».

Explanation

The purpose of the change is to make clear that instruments which must be deposited with the mortgage registrar shall only be those that are required to be deposited under the law of the state where the vessel is registered. Under the present language of Article 1 (b), even an inadvertent failure to deposit some instrument which happened to be referred to in the register but which is of no concern to persons interested in the vessel would appear to deprive the mortgagees of the benefits of Article 1 (enforceability of the mortgage) as well as Article 6. In some instances, the mortgagor, the mortgagee and the charterer may object to the filing in a public place of copies of instruments which are of no concern to third parties but which affect the parties to the financing transaction and which for various reasons may be referred to in the mortgage.

NY - 12

Article 4.

Amend Paragraph 1 (iv) of Article 4 to read as follows :

« Claims in tort which arise in respect of loss of or damage to property occuring in direct connection with the operation of the vessel. »

This amendment is for the purpose of clarity and is really a drafting matter. It might properly be referred to the Drafting Committee.

NY - 13

Article 4.

In Article 4 (v) the word « raising » after « wreck » should be deleted and there be substituted in its place the word « removal ».

This is really a drafting matter and might properly be referred to the Drafting Committee.

Article 4 - 1.

Amend Article 4 - Par. 1 by adding a new number (vii).

« All other maritime liens arising at any time prior to the registering of the mortgage or hypothèque. »

This would preserve those liens which exist at the time the mortgage on the ship is registered. The registering of the ship's mortgage should not destroy the existing maritime liens or existing rights in the ship. Its effect should be prospective and not retroactive.

NY - 15

Article 5.

Amend paragraph 1 of Article 5 to read as follows :

« 1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and hypothecs and such maritime liens and registered mortgages and hypothecs which comply with the requirements of Article 1 shall take priority over all other claims against the vessel. »

Explanation

The proposed addition at the end of paragraph 1 would make clear that the intended priority of maritime liens and registered mortgages and « hypothecs » shall not be disrupted (i) by statutes such as those which a government general priority over all other creditors, e.g. Rev. Stat. § 3466 (Rev. 31 U.S.C.A. § 191), (ii) or by the interposition of federal tax liens and other possible liens that could give rise to a situation involving circular priority of liens which can be most troublesome to mortgagees.

NY - 16

Article 6 - 2.

Amend Article 6 - 2 by striking out, in the next to the last line, the words « and neither » and substitute in their place « nor shall they prejudice » so that this paragraph will then read :

« Each Contracting State may also grant rights of retention in respect of the vessel provided however that such rights shall not prejudice the enforcement of the maritime liens set out in Article 4 or of registered mortgages or « hypothèques » which comply with the requirements of Article 1, nor shall they prejudice the delivry of the vessel to the purchaser in a forced sale. »

This is a drafting matter and might properly be referred to the Drafting Committee.

Article 10.

It is proposed that Article 10 be deleted in its entirety. It deals with procedural questions which should be left to the law of the forum. In its present form it might raise a question as to the jurisdiction of the court if there is any failure to give the required notice.

NY - 18

Article 11.

Add a new paragraph 2 to Article 11 reading as follows (and renumber present paragraph 2 and 3) :

« No charter-party or other contract for the use of the vessel shall be deemed a lien or encumbrance but in the event of the forced sale of the vessel in a Contracting State, all charter-parties and other contracts for the use of the vessel shall cease to attach to the vessel if :

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

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

c) the purchaser as a part of his bid or offer stipulates that the charter-party shall cease to attach to the vessel. »

Explanation

The purpose of the new paragraph is to reduce the risk of having every charter-party terminate automatically upon a forced sale of the vessel even in a situation where the charter-party is relied upon by a lender, is assigned as security for the loan and the charterer has agreed (in the assignment or other instrument) that after foreclosure of the mortgage, the mortgagee or other purchases shall have the right to continue performing the charter-party. In situations where a prospective buyer of the vessel desires that the charter-party not be affected by the forced sale and the lender has agreed with the charterer to such effect, the desirability of automatic termination of such a charter-party is questionable. In that situation, the termination may affect adversely the mortgagor, the mortgagee and other lienors notwithstanding that the reason for automatic termination presumbly is to facilitate sale, give protection and assurance to prospective buyers and thereby benefit these parties.

In clause (c) the determination that the charter-party shall cease to attach is made dependent upon the purchaser so stipulating in his

bid or offer in order to avoid the possibility of a sale being made free of the charter when the only way a lender secured by a mortgage can protect his investment or minimize his loss is to purchase the vessel with the charter-party continuing to attach.

The Brussels Convention did not include a provision such as Article 11 of the Antwerp draft but left the status of the charter-party to be resolved under applicable rules of law. The word « encumbrance » in paragraph 1 of Article 11 could be held by some court to include various (or possibly all) charter-parties. By making clear that the words « liens and other encumbrances » do not include charter-parties, the charterer and the owner (together with a lender in a loan situation) are left frec to provide by agreement whether or not the purchaser of the vessel at a forced sale should have the right to perform the charter-party. If the charterer prefers, the charterer may require (by provisions in the charter-party) that no one other than the original owner shall have such right of performance after forced sale or otherwise, in which case a purchaser at a forced sale could not acquire the right to perform. In other words, if the charter-party is a valuable adjunct to the vessel there is no more reason to require that in all cases the vessel be sold free of such a charter-party than to require that it be sold free of some valuable equipment, accessory or special privilege to which it may be entitled.

NY-19

New Article 12.

Add a new Article 12 reading as follows, and renumber present Articles 12, 13 and 14.

Article 12.

« Registered mortgages and « hypothecs » which comply with the requirements of Article 1 and the maritime liens set out in Article 4 shall not be extinguished or otherwise effected by any forfeiture of, or requisition of title to, the vessel by any contracting State. »

Explanation

The objective of the proposed new Article is to make clear that a lender secured by a mortgage on a vessel will be protected against the risks of forfeiture and requisition of title to the vessel.

YUGOSLAV MARITIME LAW ASSOCIATION

Amendment to Article 1.

To add a new para. 2 reading (subject to drafting) as follows :

Nevertheless any delay, omission or mistake in the entry on the documents on board the vessel required by the national law of the vessel, shall not projudice the registered mortgages or « hypothèques » which comply with the requirements of para. 1 of this article.

In order to avoid any possible controverses as to the question of validity of mortgages or « hypothèques » registered in the ship's register where the applicable national law provides that they should be entered also in the documents on board the vessel, we think that it would be advisable to maintain the idea of the provision of Art. 12 of the 1926 Convention in the amended wording as above.

NY - 21

Amendment to Article 1.

Litt. c) To delete the words « and other particulars » after the words « the date ».

In our opinion in order to create a completely clear and unequivocal situation as to the ranking of mortgages (and hypothèques) it is necessary to establish in the Convention the most strict provisions in this respect. We think that the most reliable principle is the one of the chronological order (as in the Art. 6 of the Stockholm Draft Convention). We believe therefore that it is advisable to avoid any terms and expressions which would allow to apply different rules of national laws of the Contracting States.

(Cfr. the Amendment to Art. 2).

NY - 22

SWEDISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 1.

In b) add after the words « ... from the registrar *or other competent authority*. »

In c) insert after the words cut « issued to the bearer, the *maximum* amount secured etc. »

YUGOSLAV MARITIME LAW ASSOCIATION

Amendment to Article 2.

To substitute the following wording for the present one of art. 2 :

Registered mortgages and « hypothèques » shall have legal priority one before another, in the same order as they have been registered.

The national law of the State of registration, however, may provide that priority shall originate frome the time, when an application for registration was received in the office of registration, provided that such application be available for public inspection.

In our opinion in order to attain the purpose originally set to works for the revision of 1926, namely the strengthening and the protection of the position of the mortgages, it is necessary, besides having provisions in respect of the registration of mortgages, transfer of the same from one register to another and in respect of their protection in event of a forced sale, to establish provision which would determine the ranking of mortgages in a way which would be binding for all Contracting States. The principle of chronological order, adopted in the Antwerp draft, should be expressed in all details, so that every uncertainty and divergence in the application of the principle itself is avoided. Therefore we propose that the wording of paras 1 and 2 of Article 6 of the Stockholm Draft convention relating to registration of rights in respect of Ships under construction be adopted.

NY - 24

SWEDISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 8.

1. « The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period *one year* from the time when the claims secured thereby arose.

The national law of each contracting State shall determine the legal action required for the interruption of the prescription period.

2. The *one year* period referred to... in compulsory liquidation.

Submitted on behalf of the Delegations of Denmark, Finland, Norway, Sweden.

NY - 25

Article 1.

Contractual mortgages or mortgages authorised by an act of justice and hypothèques...

Submitted by the Delegations of Denmark, Norway, Sweden, Finland.

DANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 4.

Add to paragraph 1.

VII. In relation to ships of less than 300 tons :

« Claims arising on 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 of acts are necessary for the preservation of the vessel of 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.

YUGOSLAV MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 4.

To add a new para (2) reading (subject of drafting) as follows :

« It shall not be allowed to exercices the maritime liens securing the claims set out in the preceeding para. of this article on the amounts due under a maritime insurance of the ship. »

In order to prevent the application of the provisions of different national laws in respect of the substitution of the amounts due under a maritime insurance to the ship, we are proposing to above amendment.

Ajouter un nouveau par. (2) avec le texte (sujet à rédaction) suivant :

« Le privilèges des créances énumérées au par. précédent du présent article ne pourront être exercés sur les sommes dues en vertu d'un contrat d'assurance-corps du navire. »

Pour éviter l'application des dispositions différentes des lois nationales en ce qui concerne la substitution de l'assurance corps du navire en faveur des créanciers privilégiés et considérant que cette substitution est admissible seulement en faveur des créanciers hypothécaires (et mortgagees) nous proposons l'amendement rédigé ci-dessus.

NY - 29

ISRAELI MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 1.

Proposal for a definition to be inserted at the beginning of Article 1:
« A mortgage or hypothèque means any contractual charge on a vessel created by the owner thereof as a security for an existing, future or contingent liability. »

NY - 30

HELLENIC MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 4.

1. Les alinéas (iii) et (iv) du paragraphe 1 de l'article 4 soient condensés à un seul ainsi libellé :
(iii) Les indemnités dues aux navires, les passagers et les cargaisons pour abordage ou heurts des navires;
2. l'alinéa (v) prendra le numéro (iv);
3. l'alinéa (vi) soit éliminé.

NY - 31

1. Paragraph 1, sub-paragraph 3 and 4 should be merged into single renumbered and reading as follows :
(iii) Indemnities due to vessels, passengers and cargoes deriving from collisions;
2. sub-paragraph (v) to be renumbered;
3. sub-paragraph to be deleted.

NY - 32

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 4.

To add « Claims for repairs of the vessel » as Item (vii) of paragraph 1.
As orally expained, we strongly hope that Article 6, paragraph 2 be deleted, at least to such an extent that each Contracting State may provide an adequate protection to the claims of ship repairers by means of granting them right of retention. Therefore, this amendment is submitted as a conditional one, conditioned on the disapproval of our proposal to be made later to amend Article 6, paragraph 2.

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

Article 1.

Paragraphe 1.

Après les mots hypothèques et mortgages ajouter : « Constitués conventionnellement et inscrits sur un navire seront reconnus avec force exécutoire par tous les pays contractants. »...

Paragraph a).

Nouvelle rédaction :

« Ces hypothèques ou Mortgages aient été valablement constitués conformément à la loi de l'Etat Contractant où le navire est immatriculé lors de leur constitution, l'acte constitutif pouvant être établi soit sous la forme requise dans le pays d'immatriculation, soit en la forme admise dans les pays où l'acte est passé. »

Ajouter un d).

« Toutes les inscriptions relatives à un navire seront effectuées sur un seul et même registre. »

Article 2.

Remplacer par :

« Les effets des mortgages et hypothèques à l'égard des tiers sont déterminés par la loi du Pays d'inscription. »

Article 3, par. 1.

Supprimer et remplacer par :

« Sauf dans le cas prévu à l'art. 11, les inscriptions des droits énoncés à l'art. 1 ne peuvent être rangés sans main levée préalable, aimable ou judiciaire. »

Articles nouveaux.

Article —

Tout navire doit avoir, parmi les papiers de bord, un extrait du Registre montionnant les hypothèques ou mortgages inscrits et les montants garantis.

Cet extrait ne devra pas avoir plus de 3 mois de date. Il indiquera l'adresse du Service chargé de la tenue du Registre.

Article —

Si le navire est perdu, sont subrogées au navire qu'à concurrence de la valeur de celui-ci :

a) l'indemnité d'assurance du corps du navire

b) et, à défaut d'assurance, ou si elle et insuffisante, les indemnités dues par des tiers à raison de cette perte.

Si le navire est seulement avarié, les mêmes subrogations ont lieu à concurrence du montant des avaries que le propriétaire ne ferait pas réparer.

Le créancier inscrit aura contre les débiteurs une action directe et le paiement fait par eux ne sera pas libératoire s'il est fait au mépris des droits du dit créancier.

NY - 35

ISRAELI MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 1.

Additional proviso.

« ... and provided further that if any one or more of the particulars is not as mentioned above the validity of the mortgage or hypothèque shall not be affected so long as the principles of registration and publicity are maintained. »

Article 2.

Addition.

« Provided that the date of registration shall determine the rank of mortgages or hypothèques, in the absence of a contrary agreement by the prior mortgages concerned. »

Article 3, 1.

Addition.

« Unless the amounts due under each mortgage and hypothèque has been deposited with the competent authority of the State where the vessel is registered. »

NY - 36

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

Article 1.

Au littera (a), supprimer les mots : « constitués et... ».

NY - 37

Article 4, 1.

Supprimer les alinéas III. et IV.

GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 1.

Insert subpara c) after the word « register » the following words : « or the instrument referred to therein. »

Add a new para 2 reading :

« The right of a mortgage to enter into the possession of the vessel or to sell her privately cannot be executed by virtue of this convention.»

NY - 39

Article 3.

Delete Article 3, paras 2 and 3 and insert new paras 2 and 3 :

« 2) A vessel entered into the register of a contracting State can be registered in another contracting State in accordance only with the following procedure of transfer :

a) The register to whom the owner applies for the new registration of the vessel, inserts the entries applied for including those in favour of any third person, but notes in the register that the effect of this insertion is subject to the condition that the former registration of the vessel is deleted;

b) the registrar in whose register the vessel had so far been inserted, deletes the insertion against submission of the extract from the register of the new insertion and the approuval in writing of the owner and all holders of mortgages or hypothecs and issues a certificate of deletion stating the date of deletion. The registrar cannot refuse the deletion, unless the vessel is to be registered in his own registrer or in any other registrer of this own State;

c) upon submission of the certificate of deletion the registrar who has inserted the new registration, deletes in his register the note made pursuant to subpara a), inserts the date of the deletion of the former insertion and issues the Certificate of Registry.

3) For the application of this Article the registrars are entitled to contact each other directly. Any letters or documents must be written in the language of the register sending them. »

NY - 40

Article 4.

In para 1 subpara IV delete the words « not based on contract ».

Article 6.

In para 2, insert after the words « of Art. 1 » the words « their respective priority, ».

NY - 42

Article 8.

Article 8 to be deleted. Insert a new 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 claim secured thereby arose, unless, prior to the expiry of such period,

a) the vessel has been arrested by the lienor, such arrest leading to a forced sale, or

b) a writ of summons in respect of the claim has been issued to a competent court or

c) the claim has been duly submitted to arbitration or

d) the owner is declared bankrupt or has gone into liquidation in accordance with the national law of the Contracting State, and the claim has been duly filed with the receiver in accordance with the national law.

2) When a claim has been adjudicated the lien shall be extinguished, if legal action to enforce it has not been taken within one year of the date of final judgment. When, in the cases of b, c and d, the claim has not been adjudicated nor rejected, it shall extinguish one year after the last act of the court, the arbiter of the receiver. »

3) « The maritime liens set out in article 4 shall also be extinguished when a limitation fund has been constituted according to article 2 of the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of seagoing ships (signed at Brussels on October 10th, 1957), if the limitation of liability can be invoked with respect to the claim secured by the lien. »

NY - 43

Article 10.

Add a new para 2 reading :

« All notices mentioned in this article shall be sent directly to the holders and to the registrar by registered letters, if possible by airmail. The notice of the sale shall contain an information on all formalities which the creditor has to observe in order to safeguard his rights and their priority. »

NY - 44

Article 12.

Delete Art. 12.

Article 13.

Delete Art. 13 and insert a new article 13 :

« This convention shall apply whenever the ship attached by a mortgage, « hypothèque » or maritime lien is registered in a contracting State. »

NY - 46

Insert a new Art. 13 a) reading :

« This convention does not apply to vessels of war nor to government vessels appropriated exclusively to the public service. »

NY - 47

ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 1 a)

Sub-amendment to French amendment.

Add at the end of the French amendment :

« .. provided, however, that the mortgage be executed in writing and that the signature of the mortgagor be authenticated. »

New Article

(after Article 7)

« The maritime liens cannot be enformed on the insurance indemnity due to the owner with respect to loss of or damage to the vessel. »

Article 8, 2.

Delete at the end of the paragraph the words :

« owing to it having been requisitioned or to the owner being bankrupt or being in compulsory liquidation. »

NY - 48

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

Article 2.

Ajouter au 4° amendement du n° 33 :

« Toutefois les mesures d'exécution sont régies par la loi du pays où elles sont requises. »

MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

Article 10.

Proposal for amendment as follows :

« Prior to the forced sale of a vessel in a Contracting State, the competent authority of such State shall give reasonable (at least 30 days) written notice of the time and place of such sale to all known holders of registered mortgages, registered « hypothèques » and registered maritime liens set out in Article 4 and to the registrar of the register in which the vessel is registered. »

Last sentence to be deleted.

NY - 50

BELGIUM, ITALY, NETHERLANDS AND THE UNITED KINGDOM

Article 4, 1 (iii).

The delegations of Belgium, Italy, Netherlands and the United Kingdom propose to substitute for sub-para. (iii) the following text :

(iii) « Claims in respect of loss of life or personal injury, arising from a defect of the vessel or from an act, neglect or default of those employed on board the vessel in the course of such employment. »

Article 4, 1 (iv).

The delegations of Belgium, Italy, Netherlands and the United Kingdom propose to substitute for sub-para (iv) the following text :

(iv) « Claims based on tort and not capable of being based on contract in respect of loss of or damage to property arising from a defect of the vessel or from an act, neglect or default of those employed on board the vessel in the course of such employement. »

NY - 51

UNITED STATES OF AMERICA AND GERMANY

Article 4, 1 (iv).

The delegations of the U.S.A. and Germany propose to word sub-para (iv) as follows :

Claims for damage or loss of cargo whether based on contract or tort and other claims not based on contract against the owner as far

as arising in respect of loss of or damage to property or in connection with property occurring in direct connection with the operation of the vessel. »

The U.S.A. delegation withdraws their proposed amendment to art. 4 para 1 (iv) NY-AM N° 2.

12

The German delegation withdraws their proposed amendment to art. 4 NY-AM.

40

NY - 52

HELLENIC MARITIME LAW ASSOCIATION

Add at the end of article 9 the following paragraph :

... except if it is the result of a disbursment effected by persons or body corporate covering maritime risks.

Ajouter à la fin de l'article 9 la phrase suivante :

... excepté le cas où la cession ou la subrogation de la créance est le fait d'un paiement effectué par une personne physique ou morale à la suite d'une assurance maritime.

NY - 53

Article 10.

a) Insert the words « or the person enforcing such sale » after the words « competent authority of such State » in line 2 and after the words « the said authority » in line 6.

b) Delete the words « and maritime liens set out in Article 4 ».

NY - 54

Article 11.

At the end of para 3 replace the words « and paragraph 2 of this Article have been complied with » by the words « have been complied with and that the proceeds of such forced sale have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale in order to be distributed to any persons having a right thereto ».

NY - 55

Article 12.

Delete subpara (a), and delete the letter (b) from the beginning of the present subparagraph b).

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

Article 4.

Les créances suivantes seront garanties par un privilège maritime de premier rang sur le navire.

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

ii) les frais de port, de canal et autres droits de navigation, ainsi que les frais de pilotage;

iii) les créances du chef d'assistance et de sauvetage et du chef d'enlèvement d'épave;

iv) les créances du chef de contribution d'avarie commune.

YUGOSLAV MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 6, 2.

To substitute the present text of para 2, Art. 6 by the following text (subject to drafting) :

Each contracting State may also grant rights of retention in respect of the vessel. Such rights shall not prejudice the enforcement of the maritime liens set out in Article 4 or of registered mortgages or « hypothèques » which comply with the requirements of Article 1. Nevertheless the Contracting States may grant a maritime lien to creditors exercising their right of retention if, during the time when they are exercising their right of retention, the vessel is seized and if in consequence thereof by order of a court they are compelled to relinquish possession of the vessel on which they are exercising their right of retention. The national law may to such maritime lien give a rank before all maritime liens attaching subsequently and all registered mortgages and «hypothèques».

***

In our opinion the present text of para 2 of Art. 6 is satisfactory except in respect of its provision as to the effects of the right of retention in the event of a forced sale. Even if to the right of retention the character of a right in rem is not recognized, is cannot be denied that the effects of such a right are practically analogous to a right in rem. This right would be completely devoided of such effects if it would be possible to oblige a creditor, exercising the right of retention, by order of court to relinquish his possession without granting him instead of such a remedy a right which would be preferred to the rights of other creditors, not even those of ordinary creditors. We are therefore con-

sidering that it would be advisable to amend the para 2 of Art. 6 as proposed above. In such a way perhaps it would also be possible to give satisfaction to the objections of the British Maritime Law Association to the present text of para 2 of Art. 6.

NY - 58

Substituer le texte actuel du par. 2 par le texte suivant (sujet à rédaction) :

Chaque Etat Contractant peut également reconnaître des droits de retention sur le navire. L'exercice de ces droits ne peut pas porter préjudice à l'exercice des privilèges maritimes énumérés à l'art. 4 et des hypothèques et « mortgages » inscrits répondant aux exigences de l'art. 1. Néanmoins les Etats Contractants peuvent reconnaître un privilège aux créanciers exercant un droit de retention si, pendant le temps qu'ils exercent leur droit de retention, le navire est saisi et si en conséquence ils sont par ordre de l'autorité judiciaire dépossédés du navire sur lequel ils exercent leur droit de retention. La législation nationale pourra accorder à un tel privilège un rang primant tous les privilèges maritimes qui ont été crées postérieurement ainsi que toutes les hypothèques et « mortgages ».

***

A notre avis le texte du par. 2 de l'art. 6 est satisfaisant, exception faite de la disposition concernant les effets du droit de retention en cas de vente forcée. Même si on ne reconnait pas au droit de retention un caractère de droit réel, on ne peut pas nier que ce droit a pratiquement un effet réel. Cet effet serait complètement supprimé si on permettait que par une saisie judiciaire on puisse deposséder le créancier exercant son droit de retention en ne lui donnant en compensation aucun droit qui serait préféré aux droits des autres créanciers, même chirographaires. C'est pour cette raison que nous considérons qu'il serait indiqué de modifier la disposition relative du par. 2 de l'art. 6 dans le sens de notre amendement. Il nous semble d'autre côté qu'un tel texte tiendrait compte des objections soulevées par l'Association Britannique de Droit Maritime contre le texte actuel.

NY - 59

Article 8.

To add to para 1 of Art. 8 in fine the following words (subject to drafting) :

... or unless an action in court for ascertaining the existence and the amount of the claim secured by a maritime lien has been presented and notice thereof has been recorded in the register where the vessel is registered.

***

Though we share the opinion that the period of extinction of maritime liens should be as short as possible, nevertheless, having in mind that the arrest of the vessel leading to a forced sale may prove sometimes either inopportune or practically impossible, we consider that claimants with maritime liens should be given the possibility to obtain interruption of the period of extinction by presenting an action in court, but only if such action is given publicity by recording it in the register where the vessel is registered.

NY - 60

Ajouter au par. 1 de l'art. 8 les mots (sujets à rédaction) suivants :
... ou qu'une action judiciaire n'ait était engagée pour faire reconnaître l'existence et fixer le montant de la créance privilegiée, pourvu que mention de cette action ait été portée au registre de navires dans lequel le navire est immatriculé.

***

Bien que nous soyons convaincus que le délai d'extinction des privilèges maritimes en tant que droits réels invisibles doit être aussi bref que possible, nous considérons que tout de même on doit donner, en cas d'inopportunité ou impossibilité pratique d'une saisie conduisant à une vente forcée, aux créanciers privilegiés la possibilité d'interrompre le délai d'extinction par l'introduction d'une action en justice, mais uniquement à condition qu'une telle action judiciaire soit rendue publique par mention faite dans le registre de navires.

NY - 61

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

Article 5.

1. Les privilèges énumérés à l'article 4 auront la priorité sur les hypothèques ou mortgages inscrits.

2. Les privilèges énumérés à l'article 4 prendront rang dans l'ordre suivi à cet article, avec cette réserve cependant que les privilèges maritimes garantissant des créances du chef d'assistance et de sauvetage et du chef de relèvement d'épave prendront rang avant tous autres privilèges maritimes qui grévaient le navire au moment où les opérations d'assistance et de sauvetage ou de relèvement d'épave ont été effectués.

3. Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des paragraphes 1 i) ii) de l'article 4 viennent en concours entre eux au marc le franc.

4. Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des paragraphes 1 iii) et iv) de l'article 4 prendront rang entre eux dans l'ordre inverse

du moment où les créances garanties par ces privilèges sont nées. Les créances du chef de contribution en avarie commune seront censées être nées à la date à laquelle l'événement donnant ouverture à l'avarie commune c'est produit.

NY - 62

Article 6.

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

a) Les créances contre le propriétaire du chef de mort ou lésions corporelles survenant en relation directe avec l'exploitation du navire.

b) Les créances de nature non contractuelle contre le propriétaire du chef de pertes ou dommages aux biens ou en rapport avec des biens, survenant en relations directe avec l'exploitation du navire.

— Les privilèges maritimes énumérés ci-dessus viennent en concours entre eux au marc le franc.

— Aucun privilège maritime ne grèvera le navire pour sûreté des créances visées au a) et b) du présent article résultant ou provenant de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

2. Chaque Etat Contractant peut reconnaître des privilèges pour garantir des créances autres que celles énumérées à l'article 4 et à l'article 6 § 1; à condition toutefois que ces privilèges ne prennent rang qu'après les hypothèques ou mortgages inscrits répondant aux exigences de l'article 1.

3. Chaque Etat Contractant peut également reconnaître des droits de rétention sur le navire à condition toutefois que l'exercice de ces droits ne puisse porter préjudice ni à l'exercice des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et des hypothèques ou mortgages inscrits répondant aux exigences de l'article 1, ni à la délivrance du navire à l'acquéreur de celui-ci en vente forcée.

NY - 63

NETHERLANDS, GREAT BRITAIN AND BELGIUM

Article 6.

1. Each Contracting State may grant liens or rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4.

2. Such liens shall rank 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 the registered mortgages or « hypothèques » which comply with the provisions of Article

1 or of the maritime liens which comply with the provisions of Article 4 nor with the delivery of the vessel to the purchaser in a forced sale. Provided always, however, that :

a) a lien or right of retention may be granted in respect of a vessel in the possession of a ship repairer to secure claims for repair of the vessel effected during such possession.

b) any such lien shall be postponed to all the maritime liens set out in Article 4 but may be preferred to registered mortgages or « hypothèques » and any such right of retention may be exercisable against the vessel notwinthstanding any registered mortgage or « hypothèque » on the vessel.

c) Such lien or right of retention shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the ship repairer.

NY - 64

DANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Subamendment to amendment NY-AM 63 proposed by the Netherlands, Great Britain and Belgium in relation to the right of retention, art. 6 :

Art. 6, para 2 b) should read :

b) any such lien may be preferred to the maritime liens set out in article 4 and to registered mortgages.

NY - 65

DELEGATION OF NORWAY

Article 4.

Amendment proposed to Article 4, 1.

Sub-paragraph v) shall read :

« Claims for salvage, wreck removal and contribution in general average. »

Sub-paragraph vi) shall be deleted.

NY - 66

NORVEGIANS MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 5.

Article 5, 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 have 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.

Article 5, 4.

The maritime liens set out in subparagraph v) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured accrued. Claims for contribution in general average, etc.

NY - 67

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

Article 6.

Ajouter le paragraphe suivant :

Compte tenu des dispositions de l'alinéa premier tous les Etats Contractants reconnaissent avec force exécutoire les privilèges accordés pour :

a) Frais de remorquage;

b) Réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;

c) Pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés;

d) Fournitures de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation et son entretien;

e) Débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire.

Ces privilèges prendront rang après les hypothèques et mortgages dans l'ordre où ils sont classés et avant toutes autres suretés accordées par les lois nationales.

NY - 68

With due consideration to the provisions of the first paragraph the following liens are acknowledged by the H.C.P. and inforceable :

a) Towage charges;

b) repairs, equipment and drydock expenses;

c) cargo or luggages damages or loss;

d) supply to the vessel of products or material required for her management and upkeeping;

e) master's expenses and those paid on ship's accout by Shippers, Charterers or agents.

These liens will rank, in the order here-above listed, after the mortgages and hypothèques, but prior to all other liens granted by national laws.

Article 8 bis.

1. Pour les créances privilégiées énumérées aux paragraphes III, IV, V et VI de l'article 5 ci-dessus, aucun privilège ne peut plus être exercé sur le navire, si le propriétaire met à la disposition des créanciers l'assurance qu'il aura contracté pour garantir leur recours pourvu qu'elle soit reconnue valable et suffisante.

La même règle s'applique aux créanciers à l'égard desquels le propriétaire peut limiter sa responsabilité par la constitution d'un fonds de limitation dès que ce fonds est effectivement disponible au profit des créanciers.

2. Si le propriétaire laisse saisir et vendre son navire sans avoir mis l'assurance à la disposition des créanciers énumérés au paragraphe précédent, ou sans avoir constitué le fonds de limitation, les titulaires d'hypothèques ou de mortgages seront subrogés, suivant leur rang, aux droits du propriétaire envers ses assureurs, pour un montant égal aux sommes distribuées aux dits créanciers en provenance du prix de vente.

NY - 70

HELLENIC MARITIME LAW ASSOCIATION

(Proposed after the withdrawal of Amendment NY - AM. 3)

Article 4, § 1.

The Hellenic delegation proposes :

a) to insert in Article 4, para 1, after the words « The following claims » the words « against the Owner », and

b) to substitute for the last sentence of Article 4, para 1 the following :

« The word « owner » mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise charterer. »

NY - 71

(Proposed after the withdrawal of Amendment N° NY. - AM. 8)

Article 7, § 1.

The Hellenic delegation proposes to delete Article 7, para 1.

Alternatively it proposes to substitute for article 7, para 1 the following text :

1. The maritime liens set out in Article 4 arise whether the Claims secured by such liens are against the owner of the demise charterer. »

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 11.

To amend Article 11, para 2 by the addition of the words underlined :

« The costs 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 and other liens, registered mortgages and « hypothèques » in accordance with the provisions of this Convention to the extent necessary to satisfy their claim. »

SWEDISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Amendment submitted in respect of article 10.

« Prior to the forced sale of a vessel in a contracting State, the competent authority of such State shall give at least 30 days written notice, time to be calculated from day of dispatching the notice, of the time and place of such sale to all known holders of registered mortgages, registered « hypothèques » and maritime liens set out in Article 4, to ship's master and to the registrar of the register in which the vessel is registered. For this purpose the said authority shall endeavour to obtain the names and addresses of such holders from the said registrar and from the owner of the vessel. »

ISRAELI MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 10.

As it is desirable that prospective claimants should be notified as early as possible in order not to delay proceedings, it is felt that the notice mentioned in this Article should be given « upon proceedings for forced sale being instituted and a least 30 days prior to the sale, to enable them to submit their claims in respect to the vessel ».

It should, perhaps, be indicated that publication in a local paper of the Country where claimants may be found shall be sufficient notification, if the whereabouts of the claimants are unknown.

Article 11.

Suggested amendment of opening phrase :

« Upon the forced sale of the vessel in Contracting State all mortgages, « hypothèques », liens and other encumbrances of whatsoever nature, existing up to the time of such sale shall cease to attach to the vessel... »

Additionnal Provisions

The Israeli Delegation would suggest that certain provisions be included in the draft for clarification, and that, if accepted, the following be referred to the drafting committee :

1. Contracting States shall recognize validity and effect of arrests, seizures, orders of sale and deregistration duly made by Competent Courts and Authorities of other Contracting States.

2. Where orders of seizure and/or sale are made by Tribunals of two or more Contracting States, the State which had first actually arrested the vessel shall have jurisdiction thereon in all matters concerning maritime liens and mortgages, to the exclusion of the Tribunals of any other State.

DRAFT CONVENTION ON MARITIME LIENS AND MORTGAGES

REVISED TEXT AS PREPARED BY DRAFTING COMMITTEE

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) the register of any instrument referred to in paragraph (b) above specifies the name and address of the person in whose favour the mortgage or « hypothèques » 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, determines the rank as respects other registered mortgages and « hypothèques ».

Article 2.

Registerd mortgages and « hypothèques » shall rank as between themselves in accordance with the law of the State where they are registered.

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 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 registration 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.

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 membres 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, arising from a defect of the vessel or from an act, neglect or default of those employed on board the vessel in the course of such employment.

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 arising from a defect of the vessel or from an act, neglect or default of those employed on board the vessel in the course of such employment.

v) claims for salvage and wreck removal.

vi) claims for 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 para 1 iii) and iv) of this Article which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive products or waste.

NY - 76

PROJET DE CONVETION RELATIVE AUX PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

TEXTE REVU PAR LE COMITE DE REDACTION

Article 1.

Les Hypothèques et « mortages » sur les navires seront reconnus dans les Etats Contractants à condition :

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

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

Article 2.

Le rang des hypothèques et mortgages entre eux et leurs effets à l'égard des tiers sont déterminés par les lois de l'Etat d'inscription; toutefois, les mesures d'exécution sont régies par les lois de l'Etat où elles sont requises.

Article 3.

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 pragraphe b) ci-dessus aura été émis, aucune inscription de droits relatif au 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 respectifs.

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.

Article 4.

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

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

ii) Les frais de port, de canal et autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage.

iii) Les créances contre le propriétaire du chef de mort ou de lésion corporelle causée par un vice du navire ou par la faute commise par une personne employée à bord du navire et dans l'exercice de ses fonctions.

iv) Les créances délictuelles ou quasi-délictuelles contre le propriétaire, non susceptibles d'être fondées sur un contrat, du chef de la perte ou de l'avarie d'un bien causée par un vice du navire ou par la faute commise par une personne employée à bord du navire et dans l'exercice de ses fonctions.

v) Les indemnités d'assistance et de sauvetage, les frais de relèvement d'épave et la contribution aux avaries communes. Par propriétaire, au sens du présent article, on entend également le locataire en 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 1° iii) et iv) du présent article, résultant ou provenant 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.

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Article 11, § 3.

Delete the words in last line « and paragraph 2 ».

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

To delete Article 11 (3) and substitute the following :

« When a vessel registered in a Contracting State, has been the object of a forced sale in a Contracting State, the Court having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate that the vessel is sold free of all mortgages, « hypothèques », liens and other encumbrances. Upon production of such certificate, the Registrar shall be bound to issue a Certificate of De-registration. »

DRAFT CONVENTION ON MARITIME LIENS AND MORTGAGES

REVISED TEXT AS PREPARED BY DRAFTING COMMITTEE

Article 5.

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

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

3. The maritime liens set out in each of the subparagraphs (i), (ii) and (iv) of Article 4 shall rank pari passu as between themselves.

4. The maritime liens set out in each of the subparagraphs (v) and (vi) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured accrued. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed.

PROJET DE CONVENTION RELATIVE AUX PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

TEXTE REVU PAR LE COMITE DE REDACTION

Article 5.

1. Les privilèges maritimes énumérées à l'article 4 auront priorité sur les hypothèques et « mortgages » inscrits et aucun autre droit ne sera 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.

2. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prendront rang dans l'ordre qu'ils y occupent; cependant les privilèges maritimes garantissant les indemnités d'assistance ou de sauvetage et les frais de relèvement d'épave auront priorité sur tous les autres privilèges maritimes qui grevaient le navire au moment où les opérations d'assistance ou de sauvetage ou de relèvement d'épave ont été effectuées.

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

4. Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des paragraphes (v) et (vi) de l'article 4 prendront rang entre eux dans l'ordre inverse des dates où sont nées les créances garanties par ces privilèges. Les créances du chef de contribution aux avaries communes seront considérées comme étant nées à la date de l'acte générateur d'avaries communes.

Article 6.

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

2. Au cas où un privilège ou un droit de retention serait reconnu sur un navire qui est en la possession d'un chantier de réparation, et ce pour garantir la créance du chef de réparations effectuées pendant que le navire était entre les mains du chantier, ce privilège viendra après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4, mais pourra primer les hypothèques et « mortgages » inscrits et ce droit de rétention

sera opposable au navire nonobstant toute hypothèque et « mortgage » inscrits. Ce privilège et ce droit de rétention seront éteints lorsque le navire cessera d'être en la possession du chantier.

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 en coque nue, de tout 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 suivront le navire nonobstant tout changement de propriété ou d'imatriculation.

Article 8.

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 seront éteints à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la naissance de la créance garantie, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le navire n'ait été l'objet d'une saisie exécutoire.

2. Le délai d'un an prévu au paragraphe précédent ne sera susceptible d'aucune suspension ni interruption : cependant ce délai ne courra 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 par là même la transmission du privilège.

Article 10.

Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Contractant, l'autorité compétente de cet Etat donnera connaissance par écrit, au moins 30 jours avant, de la date et du lieu de vente à tous les titulaires connus d'hypothèques et de « mortgages » inscrits et des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ainsi qu'au Conservateur du registre d'immatriculation du navire.

Article 11.

1. Au cas de vente du navire dans un Etat contractant, tous les hypothèques, « mortgages », privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit, cesseront de grever le navire, à condition toutefois :

a) qu'au moment de la vente, le navire se trouve dans la juridiction de cet Etat contractant;

b) et que la vente ait été poursuivie en conformité avec les lois de cet Etat et les dispositions de la présente Convention.

2. Les dépens taxés par le tribunal et provoqué 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 titulaires des privilèges maritimes et du privilège prévu par l'article 6, paragraphe 2, et des hypothèques et « mortgages » inscrits conformément aux dispositions de la présente convention à dûe concurrence des sommes qui leur sont dûes.

3. Lorsque un navire, immatriculé dans un Etat Contractant, a fait l'objet d'une vente forcée dans un Etat Contractant, le tribunal, 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 », privilèges et autres charges, toujours 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 consigné entre les mains de l'autorité compétente d'après les lois de l'Etat où a lieu la vente et ce pour être distribué à toute personne pouvant prétendre avoir un droit sur lui. Sur production de ce certificat, le Conservateur sera tenu de délivrer un certificat de radiation de l'immatriculation du navire en vue de sa réimmatriculation.

Article 12.

Sauf stipulations dérogatoires dans la présente convention, les Etats Contractants appliqueront les dispositions de cette Convention, à tous les navires de mer, peu importe qu'ils soient immatriculés dans un Etat Contractant ou dans un Etat non-Contractant.

Article 13.

Chaque Etat qui ratifie la présente Convention ou y adhère, dénoncera immédiatement 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.

NY - 81

DRAFT CONVENTION ON MARITIME LAW AND MORTGAGES

REVISED TEXT AS PREPARED BY DRAFTING COMMITTEE

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 registered mortgages and « hypothèques » which comply with the provisions of Article 1 and such rigths of retention shall not prejudice the enforcement of the registered mortgages or « hypothèques » which comply with the provisions of Article 1 or of the maritime liens set out in Article 4 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 the possession of a ship repairer to secure claims for repair of the vessel effected during such possession, such lien shall be postponed to all maritime liens set out in Article 4 but may be preferred to registered mortgages or « hypothèques » and such right of retention may be exercicable against the vessel notwithstanding any registerd mortgage or « hypothèque » on the vessel. Such lien or right of possession shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the repairer.

Article 7.

1. The maritime liens set out in Article 3 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 nothwitstanding any 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 at least 30 days written notice of the time and place of such sale to all known holders of regis-

tered mortgages, registered « hypothèques » and maritime liens set out in Article 4 and to 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, « hypothèques », 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 with the provisions of this Convention.

2. The costs 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, the liens mentioned in para 2 of Article 6, registered mortgages and « hypothèques » and 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 that the vessel is sold free of all mortgages, « hypothèques », liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in para 1, subparagraphs (a) and (b) have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale in order to be distributed to any persons having a right thereto. Upon production of such certificate the Registrar shall be bound to issue a certificate of deregistration for the purposes of reregistration.

Article 12.

Unless otherwise provided in this Convention the Contracting States shall apply the provisions of this Convention to all sea-going vessels, no matter whether they are registered in a Contracting State or in a non Contracting State.

Article 13.

Each State which ratifies this Convention or accedes to it, shall forthwith denounce the International Convention for the Unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages and the Protocol of Signature signed at Brussels on April 10th, 1926.

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Artcile 3

Note :

The United Kingdom Delegation proposes that the whole of this Article should be omitted from the Convention. In order, however, to ensure that priority is preserved in respect of mortgages effected on ships under construction in countries which have ratified the Stockholm Convention, it is the view of the Delegation that specific provision should be made in Article 3 to cover this position. Under English law, foreign mortgages are recognised provided that they are constituted in accordance with the law of the country where they are effected (see : e.g. Administration of Justice Act 1956 S.1. (4) (c) and no additional provision is required. This is not the case under certain other legal systems. It is in these circumstances that the following text is proposed for Article 3.

Para 1. No change.

Para 2. (new). A vessel which is being or has been constructed in a Contracting State which is also a party to the Convention...

Rights in Ships under Construction, if such vessel has not previously been registered under the present Convention, shall not be eligible for registration in any other 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 registration is effected within 30 days.

Para 3. A vessel which is or has been registered under the present Convention 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 registration is effected within 30 days.

Para 4. When the Certificate mentioned under paragraph 2b or 3b above has been issued no registration of rights in respect of the vessel shall be allowed during the thirty days period. The certificates mentioned under paragraph 2a and 2b and paragraph 3a and 3b shall set out in order of priority all registered mortgages and hypothèques on the vessel.

Para 5. Such vessel shall be accepted for registration in another Contracting State only if the registered mortgages and hypothèques set out in the Certificate mentioned in paragraph 2 and paragraph 3 are accepted for registration by such State and retain their respective priorities.

Additional

Para 6. The provisions of paragraph 2 shall not prejudice the recognition or registration in any Contracting State of mortgages or hypothèques on vessels which are being constructed, which mortgages or hypothèques have been validly created under the law of the State in which tihe vessel has been or is being constructed.

Revised

Para 1. Substitute the words underlined for the words « under the present Convention ».

Para 2. (new). « A vessel which is being or has been constructed in a Contracting State which is also a party to the Convention...

Rigths in Ships under Construction, if such vessel has not previously been registered as a seagoing vessel in a State party to this Convention, shall not be eligible for registration in any other 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 registration is effected within 30 days.

NY - 82

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Articles 4 and 7.

Provided however that with respect to claims listed in sub-paragraph (ii) and (iv) of Article 4 para 1 the word « owner » shall be deemed to include the demise charterer of the vessel.

NY - 83

MOTION

Les délégations signataires :

— considérant que les votes intervenus au cours des débats tenus à New York ont fait apparaître de réelles difficultés dans l'élaboration d'un texte susceptible d'être adopté par la conférence;

— considérant que les points de vue exprimés ont montré cependant la nécessité et la volonté de poursuivre la discussion en vue de faire adopter un projet de convention;

demandent

— que le projet actuellement en cours de discussion ne fasse pas l'objet d'un vote d'ensemble définitif;
— que la discussion soit reportée au sein d'une nouvelle commission internationale sur la base des propositions qui lui seront soumises par les Délégations, compte tenu des points de vue exprimés à New York;
— qu'une conférence soit réunie à la diligence du Président du C.M.I. dans un délai raisonnable, en vue d'examiner le Projet qui sera ainsi élaboré par cette commission.

NY - 84

Resolution

The undersigned delegations consider that the proceedings to date at the New York Conference have clearly indicated a substantial number of fundamental and basic difficulties in producing a draft convention which would be mutually acceptable to the conference as a whole.

They also consider that the points of view expressed have already indicated a great desire to continue discussions in order to arrive at a draft convention which could have the full support of the conference.

They feel that for these reasons the present draft should not be submitted to a final vote but that, on the contrary, the discussions should be continued through a newly constituted committee on the basis of further proposals to be submitted by national delegations and reflecting the experience acquired in New York.

They therefore request that a new conference be ordered by the President of the Comité Maritime International within a reasonable time, in order to fully explore and consider the draft to be submitted by the new committee.

NY - 85

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

New Article 10.

In place of present article 10 substitute the following :

The Court in any Contracting State ordering a forced sale shall provide for at least thirty days written notice to be sent to all persons who hold a registered mortgage or registered hypothèque or who are claiming in the Court for liens or other encumbrances against the ship.

New Article 2. translation.

The ranking of hypothecs and mortgages as between themselves and the effect thereof with regard to third parties shall be determined by the law of the State where they are registered; nevertheless the process of execution shall be governed by the law of the State of enforcement.

NY - 87

Article 2.

Le rang des hypothèques et « mortgages » entre eux et sous réserve des dispositions de la présente convention, leurs effets à l'égard des tiers, sont déterminés par les lois de l'Etat où ils sont inscrits; toutefois sous réserve de l'application des dispositions de l'article 10, les mesures d'exécution de l'article 10, les mesures d'exécution sont régies par les lois de l'Etat où elles sont requises.

Article 2.

The ranking of « hypothèques » and mortgages as between themselves and, without prejudice to the provisions of this convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the law of the State of registration; however, without prejudice to the provisions of Article 10, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

III

CONFERENCE DE NEW YORK

ORDRE DU JOUR ET PROGRAMME

LISTE DES PARTICIPANTS

PROCES-VERBAUX

AGENDA(*)

OF THE CONFERENCE

Revision of the International Convention for the Unification of certain Rules relating to *Maritime Liens and Mortgages*, signed at Brussels, on April 10th, 1926.

TIME-TABLE

BUSINESS SESSIONS

The business sessions of the Conference were held in the rooms of the Association of the Bar of the City of New York, located at 42 West 44th Street, as follows :

Monday, Sept., 13th :

9,30 A.M. : business session
0,30 P.M. : luncheon recess
2,30 P.M. : business session.

Tuesday, Sept., 14th :

9,30 A.M. : business session
0,30 P.M. : luncheon recess
2,30 P.M. : business session.

Thursday, Sept., 16th :

9,30 A.M. : business session
0,30 P.M. : luncheon recess
2,00 P.M. : business session.

Friday, Sept., 17th :

9,30 A.M. : business session
0,30 P.M. : luncheon recess
2,30 P.M. : business session.

(*) Les pages 425 à 450 sont une réimpression de la brochure qui a été publiée à New York pendant la conférence.

SPECIAL EVENTS

Sunday, Sept., 12th :

3,00 P.M. : Opening Ceremonies, Carnegie Hall.

4,30 P.M. : Mayor's Reception and Cocktail Party, Gracie Mansion.

Monday, Sept., 13th :

5,30 to 8,00 P.M. : Canadian M.L.A. Reception and Cocktail Party, Canadian Club (Waldorf Astoria Hotel).

Tuesday, Sept., 14th :

7,00 P.M. : « Friendship Night », Homes of Members of The Maritime Law Association of the United States.

Wednesday, Sept., 15th :

9,00 A.M. : Hudson River Excursion.

Thursday, Sept., 16th :

8,15 P.M. : Theatre Party, The New York State Theatre, Lincoln Center.

11,00 P.M. : « Champagne Supper », Promenade of The New York State Theatre.

Friday, Sept., 17th :

7,00 P.M. : Reception and Dinner Dance, Waldorf Astoria Hotel.

Saturday, Sept., 18th to Monday, Sept., 20th :

1,00 P.M. to 6,30 P.M. : Washington Trip.

LADIES' PROGRAM

Monday, Sept., 13th :

9,45 A.M. : Cruise around Manhattan.

1,30 P.M. : Visit to Museum of Modern Art.

Tuesday, Sept., 14th :

8,45 A.M. : Bus Tour of « Downtown » New York.

11,30 A.M. : Lunch at Metropolitan Musuem of Art.

1,00 P.M. : Visit to Metropolitan Museum and Guggenheim Museum.

Thursday, Sept., 16th :

9,30 A.M. : « Breakfast at Tiffany's ».

12,00 M. : Luncheon and Fashion Show.

2,00 P.M. : Visit to the Frick Collection.

Friday, Sept., 17th :

11,00 A.M. : Luncheon, followed by Guided Tour of U.N. Buildings.

OFFICERS OF THE CONFERENCE

Hon. President :	Mr. Albert LILAR.
Hon. Vice-Presidents :	Mr. Cyril T. MILLER, C.B.E. Mr. Nicholas J. HEALY. Mr. Arthur M. BOAL.
Hon. Secretaries General :	Mr. Carlo VAN DEN BOSCH. Mr. Henry C. BLACKISTON.
Hon. Treasurer :	Mr. Léon GYSELYNCK.
Hon. Secretaries :	Mr. J. Joseph NOBLE. Mr. Léo VAN VARENBERGH. Mr. Henri-François VOET.

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

Officers

President :
Mr. Nicholas J. HEALY, 29, Broadway, New York 6, New York.

First Vice-President :
Mr. William G. SYMMERS, 37, Wall Street, New York 5, New York.

Second Vice-President :
Mr. Benjamin W. YANCEY, Whitney Bank Bldg., New Orleans 12, La.

Secretary :
Mr. James J. HIGGINS, 120, Broadway, New York 5, New York.

Treasurer :
Mr. J. Joseph NOBLE, 99, John Street, New York 38, New York.

Membership Secretary :
Mr. J. Edwin CAREY, 96, Fulton Street, New York 38, New York.

Executive Committee

Term Expiring 1966 :
Mr. Thomas E. BYRNE, Jr. of Philadelphia.
Mr. John W. CASTLES, III of New York.
Mr. J. DONOVAN, Jr. of New York.

Term Expiring 1967 :
Mr. Walter E. MALONEY of New York.
Mr. Stuart B. BRADLEY of Chicago.
Mr. Clarence MORSE of San Francisco.

Term Expiring 1968 :
Mr. Sweeney J. DOEHRING of Houston.
Mr. Alfred A. LOHNE of New York.
Mr. Gray WILLIAMS of New York.

COMMITTEE ON THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

Mr. Arthur M. BOAL of New York, Chairman.
Mr. Henry C. BLACKISTON of New York.
Mr. Leavenworth COLBY of Washington, D. C.
Mr. Eli ELLIS of New York.
Mr. John F. GERITY of New York.
Mr. Harry L. HAEHL, Jr. of San Francisco.
Mr. Charles S. HAIGHT of New York.
Mr. Nicholas J. HEALY of New York, *ex officio*.
Mr. Wilbur H. HECHT of New York.
Mr. Edward J. HEINE, Jr. of New York.
Mr. Walter P. HICKEY of New York.
Mr. Marshall P. KEATING of New York.
Mr. Peider KÖNZ of Paris.
Mr. Edwin LONGCOPE of New York.
Mr. Herbert M. LORD of New York.
Mr. Edward H. MAHLA of New York.
Mr. Walter E. MALONEY of New York.
Mr. Leonard J. MATTESON of New York.
Mr. John C. McHOSE of Los Angeles.
Mr. John C. MOORE of New York.
Mr. Clarence MORSE of San Francisco.
Mr. J. Lester PARSONS, Jr. of New York.
Mr. Sherman V. PETRIE, Jr. of New York.
Mr. F. Herbert PREM of New York.
Mr. Edward D. RANSOM of San Francisco.
Mr. Joseph M. RAULT of New Orleans.
Mr. Norman B. RICHARDS of San Francisco.
Mr. John W. SIMS of New Orleans.
Mr. William G. SYMMERS of New York.
Mr. George B. WARBURTON of New York.
Mr. Burton H. WHITE of New York.
Mr. Stanley R. WRIGHT of New York.
Mr. Benjamin W. YANCEY of New Orleans.

COMMITTEE ON PLANNING FOR THE MEETING OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

Mr. Henry C. BLACKISTON of New York, Chairman.
Mr. Brendan J. CONNOLLY of New York.
Mr. Sirius C. COOK of New York.
Mr. MacDonald DEMING of New York.
Mr. Sweeney J. DOEHRING of Houston.
Mr. James J. DONOVAN of New York.

Mr. Eli ELLIS of New York.
Mr. James W. FAY of New York.
Mr. Charles S. HAIGHT of New York.
Mr. Nicholas J. HEALY of New York, *ex officio.*
Mr. Emil A. KRATOVIL of New York.
Mr. Alfred A. LOHNE of New York.
Mr. John C. McHOSE of Los Angeles
Mr. Elliott B. NIXON of New York.
Mr. J. Joseph NOBLE of New York.
Mr. John N. ROBINSON of New York.
Mr. William G. SYMMERS of New York.
Mr. George B. WARBURTON of New York.
Mr. Burton H. WHITE of New York.
Mr. Benjamin W. YANCEY of New Orleans.

Secretary to the Planning Committee

Mr. George GOODFELLOW of New York.

LADIES' COMMITTEE

Mrs. F. Herbert PREM of New York, Chairman.
Mrs. Allan A. BAILLIE of New York.
Mrs. Henry C. BLACKISTON of New York.
Mrs. Arthur M. BOAL of New York.
Mrs. August C. BURNS of New York.
Mrs. J. Edwin CAREY of New York.
Mrs. MacDonald DEMING of New York.
Mrs. Brunswick G. DEUTSCH of New Orleans.
Mrs. Harry L. HAEHL, Jr. of San Francisco.
Mrs. Charles S. HAIGHT of New York
Mrs. Nicholas J. HEALY of New York.
Mrs. Wilbur H. HECHT of New York.
Mrs. James J. HIGGINS of New York.
Mrs. Oscar R. HOUSTON of New York.
Mrs. Theodore K. JACKSON of Mobile.
Mrs. John C. McHOSE of Los Angeles
Mrs. Walter E. MALONEY of New York.
Mrs. John C. MOORE of New York.
Mrs. J. Joseph NOBLE of New York.
Mrs. Joseph M. RAULT of New Orleans.
Mrs. William G. SYMMERS of New York.
Mrs. George B. WARBURTON of New York.
Mrs. Burton H. WHITE of New York.
Mrs. Stanley R. WRIGHT of New York.
Mrs. Benjamin W. YANCEY of New Orleans.
Mrs. Anthony N. ZOCK of New York.

LISTE DES PARTICIPANTS

ARGENTINE MARITIME LAW ASSOCIATION

Dr. Martha KROM, Advocate, Buenos Aires.

Dr. Federico ORTIZ DE GUINEA, Advocate, Secretary, Argentine M.L.A., Buenos Aires

Dr José Domingo RAY, Advocate, Professor of Law, University of Buenos Aires, Avenida Roque Saenz Peña, Buenos Aires.

BELGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Pierre BAUGNIET, Average Adjuster, Martroye & Baugniet & Varlez, 10-12, Kipdorpvest, Antwerp.

Mr. René M. PH. BOSMANS, Director, Compagnie Maritime Belge, S.A., St. Katelijnevest, 61, Antwerp.

Mr. Claude BUISSERET, Advocate, Gounodstraat 2A, Antwerp.

Mr. Fernand J.M.F. COLLIN, Chairman, Kredietbank, S.A., Professor, University of Louvain, 7, rue d'Arenberg, Brussels.

Mr. Léon GYSELYNCK, Hon. Treasurer of the C.M.I. and of the Association Belge de Droit Maritime, 48, Meir, Antwerp.

Mr. Etienne GUTT, Advocate, Professor, University of Brussels, Avenue Bel Air 70, Brussels.

Mr. Jacques G. HEENEN, Legal Counsel, Banque de la Société Générale, 10, place Loix, Brussels.

Mr. Albert LILAR, Advocate, Senator, Professor, University of Brussels, President of the C.M.I. and of the Association Belge de Droit Maritime, 33, Jacob Jordaensstraat, Antwerp.

Mr. André VAES, Advocate, Vaes, Van Doosselaere & Kegels, Van Schoonbekestraat, 1, Antwerp.

Mr. Carlo VAN DEN BOSCH, Advocate, Secretary General of the C.M.I. and of the Association Belge de Droit Maritime, 30, Schermersstraat, Antwerp.

Mr. Jozef Y.M. VAN DEN HEUVEL, Advocate, Lecturer, University of Brussels, Frankrijklei, 117, Antwerp.

Mr. Jacques VAN DOOSSELAERE, Advocate, Deputy Judge, Tribunal de 1re Instance, N.V. Van Breestraat 25, Antwerp.

Mr. Jean S. VAN RYN, Advocate, Professor, University of Brussels, 62, Avenue du Vert Chasseur, Brussels.

Mr. Leo VAN VARENBERGH, Average Adjuster, 17, Borzestraat, Antwerp.

Mr. Henri-François VOET, Average Adjuster, 17, Borzestraat, Antwerp.

Mr. Emile Joseph-Marie VRINTS, Advocate, Mechelse Steenweg 86, Antwerp.

Mme. Marcelle M.L. VAN GRIMBERGEN, Secretary to Belgian Delegation, Firme Henry Voet-Genicot, 17, Borzestraat, Antwerp.

Mlle. Hélène SCHRYNEMAKERS, Secretary to Belgian Delegation, Firme Henry Voet-Genicot, 17 Borzestraat, Antwerp.

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. William BIRCH-REYNARDSON, Secretary, British M.L.A., Manager, Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London, E. C. 3.

Mr. Kenneth BOOT, Indemnity Marine Assurance Co., Ltd., Institute of London, Underwriters, 40, Lime street, London, E. C. 3.

Mr. Roy D. BROWN, The Shipbuilding Conference, 21 Grosvenor Place, London, S. W. 1.

The Rt. Hon., THE LORD DEVLIN, P.C., Lord of Appeal in Ordinary, House of Lords, President, British M.L.A., West Wick House, Pewsey, Wiltshire.

The Rt. Hon. LORD JUSTICE DIPLOCK, Lord Justice of Appeal, Vice-President, British M.L.A., Royal Courts of Justice, Strand, London, W. C. 2.

Mr. Harvey F. DUDER, Lloyd's Underwriters' Assoc., London, E. C. 3.

Mr. Neil M. GORDON, Association of Average Adjusters (William Richards & Son), 65, Fenchurch St., London, E. C. 3.

Mr. Colin HARRIS, Standard Steamship Owners Protection & Indemnity Assurance Assoc., Ltd., 24 St. Mary Axe, London, E.C. 3.

Mr. John P. HONOUR, West of England Steamship Owners Protection & Indemnity Assurance Assoc., Ltd., 1 Lloyds Avenue, London, E. C. 3.

Mr. Lawrence John Hallam HORNER, Chamber of Shipping of the United Kingdom, 30/32 St. Mary Axe, London, E. C. 3.

Mr. Cyril T. MILLER, C.B.E., Barrister; United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Assoc., Ltd; Standard Steamship Owners Protection & Indemnity Assoc., Ltd., Vice-President C.M.I., Hon. Secretary British M.L.A., 14/20, St. Mary Axe, London, E. C. 3.

Mr. William M. NEWSON, Director, A. Bilbrough & Co., Ltd., London Steam Ship Owners Mutual Assurance Assoc., Walsingham House, 35 Seething Lane, London.

Mr. Robert P.R. RILEY, Manager, Britannia Protection & Indemnity Association, 12-20, Camomile St., London, E. C. 3.

Mr. Richard RUTHERFORD, Lloyd's Underwriters Association, London, E. C. 3.

Mr. Michael T. WILFORD, Clyde & Company, Dunster House, Mincing Lane, London, E. C. 3.

Mr. W. Laurence WOOF, British & Commonwealth Shipping Co., Ltd., Cayzer House, 2 & 4 St. Mary Axe, London, E. C. 3.

Mrs. Daphne BEACH, Secretary to British Delegation, Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London, E. C. 3.

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. W. David ANGUS, Advocate, Member, Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Turner, 1155 Dorchester Blvd. W., Montreal.

Mr. William BAATZ, Vice-President, Saguenay Shipping Limited, 1060 University Street, Montreal.

Mr. James A. BRADSHAW, Attorney, Member, Campbell, Godfrey & Lewtas, 80 King Street W., Toronto.

Mr. Roland G. CHAUVIN, Advocate, Member, Chauvin & Hurtubise, Secretary, Canadian M.L.A., 901 Victoria Square, Montreal.

Mr. John R. CUNNINGHAM, Attorney, Member, Macrae, Montgomery, Macrae, Hill & Cunningham, 602 West Hastings Street, Vancouver.

Mr. W. Jackson FISHER, General Manager, Canadian Shipowners Assoc., 160 Laurier Avenue West, Ottawa.

Mr. Francis O. GERITY, Q. C., Advocate, Member, McMillan, Binch, Stuart, Berry, Dunn, Corrigan & Howland, 20 King Street West, Toronto.

Mr. C. Convers GODDARD, Manager for Canada, Chubb & Son, Inc., 276 St. James Street West, Montreal.

Mr. Richard B. HOLDEN, Advocate, Member, Pare, Farland, Mackay, Berkean, Holden & Steinberg, 360 St. James Street W., Montreal.

Mr. A. Stuart HYNDMAN, Advocate, Member, Holden, Hutchison, Cliff, McMaster, Meighen & Minnion, President, Canadian M.L.A., 129 St. James Street West, Montreal.

Mr. Leon LALANDE, Q. C., Advocate, Member, LaLande, Briere, Reeves, La Coste & Paquette, 276 rue Saint Jacques, Montreal.

Mr. Llewellyn S. REYCRAFT, Q. C., Advocate, Member, Beauregard, Brisset & Reycraft, 620 St. James St. W., Montreal.

Mr. Barry STERNDALE-BENNETT, Canadian Shipowners Mutual Assurance Association, Secretary, Canadian M.L.A., 620 St. James St. West, Montreal.

Mr. William TETLEY, Advocate, Member, Martineau, Walker, Allison, Beaulieu, Tetley & Phelan, Place Victoria, Montreal.

The Honorable DALTON C. WELLS, Justice, The Supreme Court of Ontario, Osgoode Hall, Toronto.

Mr. Ronald C.G. WILSON, Q. C., Attorney, R.C.G. Wilson Law Office, 10 St. Clair Avenue East, Toronto.

Mr. Peter WRIGHT, Q.C., Attorney, Member; Wright & McTaggart, Former President, Canadian M.L.A., 365 Bay Street, Toronto (Canadian Club).

CHILEAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Alfonso N. ANSIETA, Advocate, Professor of Commercial Law, Catholic University of Valparaiso, Urriola 142, Valparaiso, Chile.

DANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

The Honorable Neil Vilhelm BOEG, Judge, President, Danisch M.L.A., Ceresvei 9, Copenhagen.

Mr. Alfred GARTNER, Attorney, Legal Adviser, The East Asiatic Company, Limited, 2 Holbergsgade, Copenhagen.

Dr. Allan PHILIP, Professor, University of Copenhagen, Strandvejen 149, Copenhagen-Hell.

Mr. Andre Major SØRENSEN, Advocate, Managing Director, Danish Shipowners' Defence Association, Frederiksborgg 15x, Copenhagen.

Mr. Søren M. THORSEN, Attorney of the Court of Appeal, Member, Reumert, Vilstrup, Thorsen & Hansen, 17, Frederiksgade, Copenhagen.

FINNISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Captain Herbert Alfonso ANDERSSON, Director, Finland Steamship Company, Ltd., Sodra Kajen 8, Helsinki.

Mr. Bertel V. APPELQVIST, Attorney, Finland Sydamerika Linje Ab, Mariegatan 15 B, Helsinki.

The Honorable Voitto V. SAARIO, Justice, Oksasenkatu 9 B 31, Helsinki.

FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Claude Paul BOQUIN, Director, Louis Dreyfus & Cie., 6, rue Rabelais, Paris.

Mr. Pierre-Edouard CANGARDEL, Union Industrielle et Maritime, 36, rue de Naples, Paris.

Prof. Paul CHAUVEAU, Advocate, Professor of Law, University of Bordeaux, President, French M.L.A., 78, rue de Passy, Paris.

Mr. Albert DESCOURS, Vice-Président, Délégué Général de l'Union des Chargeurs du Nord de la France, 12, Place de la République, Valenciennes (Nord).

Mr. Michel DUBOSC, Advocate, 97, rue Jules Siegfried, Le Havre.

Mr. James-Paul GOVARE, Advocate, Former President, Marine Academy, 5, rue de Lasteyrie, Paris.

Captain Raymond G. HOUDAYER, Conférence des Usagers des Transports, 5, rue de Stockholm, Paris.

Mr. Pierre LATRON, Secretary General, French M.L.A., Comité Central des Assureurs Maritimes, 24, rue Saint-Marc, Paris.

Mlle. (Dr.) Claire LEGENDRE, Secretary to Le Comité des Armateurs, 73, Boulevard Haussmann, Paris.

Mr. Jacques N. VILLENEAU, Advocate, 39, rue Scheffer, Paris.

Mr. Jean L. WAROT, Hon. Secretary, French Maritime Law Association, Avocat à la Cour, 71, Boulevard Respail, Paris.

GERMAN INTERNATIONAL MARITIME LAW ASSOCIATION

Dr. Hans-Christian ALBRECHT, Attorney, Member, Drs. Hasche, Albrecht, Fischer-Zernin, Vogeler, Drobnig, Katharinenstrasse 13, Hamburg.

Dr. Gerd Benno Alfred COELER, Attorney, Bei den Muhren 1, Hamburg

Mr. Wolfgang DEHN, Norddeutscher Lloyd, Gustav-Deetjen-Allee 2/6, Bremen.

Mr. Edzard W.O. DETTMERS, Attorney, Marktstr. 3, Borsenhof C., Bremen. Marktstr. 3, Borsenhof C, Bremen.

Dr. Walter A. HASCHE, Attorney, Member, Hasche, Albrecht, Fischer-Zernin, Vogeler, Drobnig, Katharinenstrasse 13, Hamburg.

Mr. Rolf HERBER, Federal Ministry of Justice, Bonn.

Dr. Jurgen O. HEUBENER, Member of the Board, « Albingia » Versicherungs-A.G., Ballindamm 39, Hamburg.

Mr. Heinz P. KUHL, J. & K. Brons, Contrescarpe 56, Bremen.

Dr. Wilhelm H. LAMPE, Shipping & Aviation Secretary, Embassy of the Federal Republic of Germany, Washington, D. C.

Dr. Jürgen H.H. LEBUHN, Attorney, 35, Vorsetzen, Hamburg.

Dr. Fritz PRAUSE, Attorney, Schlossgarten 12, Kiel.

Dr. Hans G. ROEHREKE, Manager, Verband Deutscher Reeder, Neuer Wall 86, Hamburg.

Mr. Albrecht ROSCHER, Assessor, Hamburgische Landesbank, Bergstrasse 16, Hamburg.

Dr. Gerhard E. SCHNITTER, Attorney, Member, Pfluger, Schon, Parn, Schnitter Rabe, 1 Alstertor, Hamburg.

Dr. Victor SOMMER, Johannes Ick of Hamburg, Baumwall 3, Hamburg.

Mr. Eberhard VON DEM HAGEN, Hamburg-Amerika-Linie, Ballindamm 25, Hamburg.

Mr. Otto R. VON LAUN, Attorney, Rathausmarkt 19, Hamburg 1.

Dr. Horst WILLNER, Attorney, Member, Drs. Schackow, Lemke, Hobelmann, Willner, Kohler, Bohnen & Harnish.

Mr. Heinrich M.C. WOLPER, Rechtsanwalt, Member, Drs. Otto Meyer, Loning, Ahlers, V. Schottelius, H. Wolper, Bulling, Hinter dem Schutting, Neubau der Handelskammer, Bremen.

Dr. Alfred ZIMBEHL, Deutscher Industrie- und Handelstag, Markt 26-32, Bonn.

HELLENIC MARITIME LAW ASSOCIATION

Dr. Nicholas A. DELOUKAS, Professor of Law, University of Thessaloniki, 37, Academy Street, Athens.

Mr. Demetrios IKIADES, Advocate, Niriidonj 72, Paleon Faliron, Athens.

Mr. Theodoros B. KARATZAS, Advocate, Secretary, Hellenic M.L.A., 6, Omirou Street, Athens.

Dr. Christopher MARGARONIS, Advocate, 47, Vassileos Constantinou, Piraeus.

Dr. Dimitri J. MARKIANOS, Advocate, Member, G. & N. L. Daniolos, 27 Ioannou Drossopoulou Street, Athens.

Mr. Jean S. PERRAKIS, Advocate, Odos Vasilissis Sofias 120, Piraeus.

Dr. Kyriakos SPILIOPOULOS, Former Rector of the High School of Commercial Studies, President, Hellenic M.L.A., 1, Vissarionos Street, Athens.

IRISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. J. Niall McGOVERN, Barrister, President, Irish Maritime Law Association, Manager, Claims Dept., Irish Shipping Ltd.. 19/21, Aston Quay, Dublin.

ISRAEL MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Willi Z. APTOWITZER, A.C.I.I., National Insurance Office Ltd., P. O. Box 289, Haifa.

Mr. Aba BEN-EPHRAIM, Advocate, Vice-President, Israel M.L.A., 4, Ramhal Street, Tel-Aviv.

Mr. Jacob SHAANAN, Advocate, J. Shaanan Law Offices, 3, Habankim Street, Haifa, Israel.

Mr. Rachmany WOLFSON, Advocate and Notary, Zaliouk, Wolfson & Co., P. O. Box 1381, Haifa.

Mr. Uri YANOVSKI, Advocate, Member, S. Friedman & Co., 31, Haatzmaut Road, Haifa.

ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Francesco BERLINGIERI, Professor, Advocate, Studio Legale Berlingieri, 10, Via Roma, Genoa.

Mr. Giorgio BERLINGIERI, Professor, Advocate, President, Italian M.L.A., 10, Via Roma, Genoa.

Mr. Renzo BERLINGIERI, Advocate, Studio Legale Berlingieri, 10, Via Roma, Genoa.

Miss Camilla DAGNA, Advocate, 15, Via Quattro Fontane, Rome.

Mr. Imbruglia RENATO, Doctor of Law, Corso Vittoria Emanuele 115, Naples.

Mr. Antonio LEFEBVRE, Professor, President, Rome Committee, I.M.L.A., Via Cassia, 791, Rome.

Mr. Plinio MANCA, Professor, Advocate, Studio Legale Manca, Via Assarotti 5, Genoa.

Mr. Aldo A.M. MORDIGLIA, Doctor of Law, Advocate, Aldo Mordiglia and Co., Via XX Settembre 14, Genoa.

Mr. Emilio PASANISI, Advocate, Director General, Le Assicurazioni D'Italia, Via San Basilio, 14, Rome.

Mr. Francesco Santoro PASSARELLI, Professor, President, Instituto Nazionale Delle Assicurazioni, Via Sallusiana 51, Rome.

Mr. Enzio VOLLI, Advocate, Professor, Universita Venezia, S. Nicolo n. 30, Trieste.

JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Shiro ABE, Samejima Law Firm, Room No. 308, NYK Bldg., 2-chome, Marunouchi, Tokyo.

Mr. Hidetaka MORIYA, Graham, James & Rolph Law Offices, 911 Iino Bldg., 22, 2-chome. Uchisaiwai-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

Mr. Yoshiya KAWAMATA, Professor, LL.M., Kyoto University, Faculty of Law, Yoshida, Sakyo-ku, Kyoto.

Mr. Susume KOBAYASHI, Assistant General Manager, Nippon Ysen Kaisha, 25 Broadway, New York, N. Y.

Mr. Ryoji NAGAI, c/o Appleton & Cox, Inc., 111 John Street, New York, N. Y.

Mr. Nobuyoski NAGASAWA, Doctor of Laws, Nagasawa Law Office, 1 Bldg. 35, 4-chome, Koraibashi, Higashiku, Osaka.

Mr. Tsuneo OHTORI, Professor, LL.D., Faculty of Law, University of Tokyo, 1, 3-chome Hongo Bunkyo-ku, Tokyo.

Mr. Massao F. TAKANASHI, Doctor of Law, N.Y.K. Line Co., Marunouchi, Tokyo.

Mr. Hisashi TANIKAWA, Professor, LL.D., Osaka City University Law School, 191, Suigomoto-cho, Sumiyoshi-ke, Osaka.

MEXICAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Ignacio L. MELO, Doctor of Law, Asociacion Nacional de Agentes, Consignatarios de Buques, A.C., Av. Juarez 76, 5° piso, Mexico 1, D.F.

Mr. Ignacio L. MELO Jr., Doctor of Law, Asociacion Nacional de Agentes, Consignatarios de Buques, A.C., Av. Juarez 76, 5° piso, Mexico 1, D.F.

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Jan T. ASSER, President, Netherlands' M.L.A., Asser Scholtens, Funke, Voetelink, Schultz and Everard, 391 Keizersgracht, Amsterdam.

Mr. Adolph BLUSSE VAN OUD ALBLAS, Doctor of Law, Blusse van Oud Alblas, Schaberg, van Peski, and de Witt, Wynen, Westplein 7, Rotterdam-2.

Mr. Willem E. BOELES, Advocate, Van Vollenhovenstraat 31, Rotterdam-2.

Mr. Bertus DUPUIS, Manager, N.V. Rotterdamsche Scheepshypotheekbank, Van Aertssenlaan 25, Rotterdam.

Mr. Hendrik G. HEUZEVELDT, Royal Netherlands Shipowners Association, Prins Hendrikkade 108, Amsterdam.

Mr. Rudolf E. JAPIKSE, Advocate, Nauta, Lambert and Schadee, Wynhaven 11, Rotterdam.

Mr. Jan A.L.M. LOEFF, Advocate, Meent 132, Rotterdam.

Mr. Johannes W. ROYER, Doctor of Law, Holland America Line, Rotterdam.

Mr. Henri E. SCHEFFER, Counsellor to the Netherlands Ministry of Justice, Plein 2B, The Hague.

Mr. Johannes VAN DEN BERG, Shell Tankers N.V., Hofplein 20, Rotterdam.

Baron Ferdinand VAN DER FELTZ, Doctor of Law, President of the General Council of the Netherlands Bar, Secretary-Treasurer, Netherlands' M.L.A., Herengracht 499, Amsterdam.

Mr. Rudolf A. VAN SANDICK, Advocate, Herengracht 499, Amsterdam.

Mr. Hans VAN TRAA, Doctor of Law, Messrs. van Traa, van der Roest, Fisher and Rietberg.

NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Leiv A. ARNTZEN, President, Scandinavian Marine Claims Office, Inc., 93 Oakland Beach Avenue, Rye, N. Y.

Mr. Per BRUNSVIG, Advocate, Member, Messrs. Thommessen, Karlsrud, Heyerdahl and Brunsvig, Tollbodgt. 27, Oslo.

Mr. Einar FLØYSTAD, Managing Director, Assuranceforeningen Gard, P. O. Box 201, Arendal.

Mr. Per GRAM, Advocate, Managing Director, Nordisk Skibsreder Forening, Box 379, Oslo.

Mr. Jan Frøystein HALVORSEN, Attorney, Average Adjuster, Rosenkrantzgaten 22, Oslo 1.

Mr. Hans Peter MICHELET, Nordisk Skibsreder Forening, Raadhusgt 25 III, Oslo.

Mr. Annar B. POULSSON, Managing Director, Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig), Stortingsgt. 18, Oslo.

Mr. Knut RASMUSSEN, Attorney, Norwegian Shipowners Association, Radhusgaten 25, Oslo.

Mr. Alex REIN, President, Norwegian M.L.A., Attorney, Member, Messrs. Wikborg and Rein, Solplassen 1, Oslo.

Mr. Frode R. RINGDAL, Secretary, Norwegian M.L.A., Partner, Messrs. Wikborg & Rein, Solplassen 1, Oslo.

Mr. Gunnar VEFLING, Attorney, Messrs. Wikborg & Rein, 80 Broad Street, New York, N. Y.

POLISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Zygmunt LICHNIAK, Master of Jurisprudence, C. Hartwig, Head Office, Chlodna Street 14/8 M 12, Warsaw.

Mr. Stanislaw MATYSIK, President, Polish M.L.A., Doctor of Law, High School of Economics (Wyzsza Szkola Ekonomiczna), Pstrowskiego 14/6, Sopot.

Mr. Stanislaw SUCHORZEWSKI, Secretary-General, Polish M.L.A., Advocate, rue Chopin, 40, Sopot.

PORTUGUESE PERMANENT COMMISSION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

Mr. José Augusto C. CORREA DE BARROS, Doctor of Law, Companhia Nacional de Navegação, 85 Rua do Comércio, Lisbon 2.

Mr. Vasco TABORDA FERREIRA, Doctor of Law, Advocate, R. Antonio Maria Cardoso, 13-2, Lisbon.

SPANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Guillermo GIMINEZ DE LA CUADRA, Professor, Comité Regional de Derecho Marítimo de Andalucia, Pza. del Triunfo (Cámara de Comercio), Seville, Seminario de Derecho Mercantil, Facultad Derecho, Avda. Cid Sevilla, Asuncion, 56, Seville.

Mr. Santiago HERNANDEZ YZAL, Doctor of Law, Avda. de la Catedral, 13-3°-13a, Barcelona-2.

Mr. José Maria RUIZ BRAVO, Gran Via, nº 36, Bilbao (Vizcaya).

Mr. José Luiz GOÑI, Vice-Secretary, Spanish M.L.A., Alcala, 42-5a-32, Madrid 14.

SWEDISH ASSOCIATION OF INTERNATIONAL MARITIME LAW

Mr. Bertil G. BYLUND, Legal Adviser, Stockholms Enskilda Bank, Kungstradgardsgatan 8, Stockholm.

Mr. Per A.I. DREIJER, Advocate, Member, Mannheimer and Zetterlof, Kyrkogatan 20, Gothenburg.

Mr. Ulf J. ELSELL, Director, Assuranceforeningen Skuld AB, Pontonjargat 12, Stockholm.

Mr. Stellan C. GRAAF, Attorney, Advokatfirman Morssing & Nycander.

Mr. Kurt GRONFÖRS, Professor, Gothenburg School of Economics and Business Administration, Vasatgatan 3, Gothenburg.

Mr. Lennart P. M. HAGBERG, Advocate, Partner, Messrs. Mannheimer and Zetterlof, Kyrkogatan 20, Gothenburg C.

Mr. Per Erik HEDBORG, General Manager, Sveriges Angfartygs Assurans Forening, Box 1094, Gothenburg 4.

Mr. Ranger E. HEDEN, Advocate, Messrs. Sjogren and Heden, Kyrkogatan 20, Goteborg.

Mr. Rainer L. HORNBORG, Director, Hansa-Maelaren Marine Insurance Company, Ltd., Arenalsgatan 8 C, Stockholm.

Mr. Lars G. A. LINDFELT, Walleniusrederierna, Svedenborgsg. 2, Stockholm.

Mr. H. G. MELLANDER, Legal Adviser, Eriksbergs Mek-Verkstads AB, Gothenburg 8.

Mr. Claës J. W. PALME, Advocate, Honorable Secretary, Swedish Association of International Maritime Law, Member, Setterwall, Palme & Hernmarck, Wahrendorffsgatan 1, Stockholm.

Mr. Kaj PINEUS, Average Adjuster, President, Swedish Association of Interternational Maritime Law, Skeppsbrohuset, Gothenburg.

Mr. Jan M. SANDSTROM, Gothenburg School of Economics and Business Administration, Vasagatan 3, Gothenburg.

Mr. Kurt S. SCHALLING, Director, Swedish Union of Marine Insurers Agir Marine Insurance Co., Regeringsgatan, Stockholm.

SWISS MARITIME LAW ASSOCIATION

Mr. Herbert E. DUTTWYLER, Doctor of Jurisprudence, Director, Schweiz Seeschiffahrtsamt, Elisabethananlage 7, Basel.

Mr. Charles M. KELLER, Director, Chairman, Keller Shipping Ltd., Holbeinstrasse 68, Basel.

Mr. Walter MULLER, President, Swiss M.L.A., Doctor of Jurisprudence, Barrister and Notary, St. Albangraben 8, 4000-Basel.

Mr. Rudolf Th. SARASIN, Dr. jur., « Baloise » Insurance Companies, 7, Aerschenplatz, 4000-Basel.

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES

OFFICERS

Mr. Nicholas J. HEALY, President, Attorney, Member, Healy & Baillie, Adjunct Professor of Law, New York University, 29, Broadway, New York, N. Y.

Mr. William G. SYMMERS, First Vice President, Attorney, Member, Symmers Fish & Warner, 37, Wall Street, New York, N. Y.

Mr. Benjamin F. YANCEY, Second Vice President, Attorney, Member, Terriberry, Rault, Carroll, Yancey & Farrell, Lecturer on Admiralty, Louisiana State University, Whitney Bank Bldg., New Orleans, La.

Mr. James J. HIGGINS, Secretary, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. J. Joseph NOBLE, Treasurer, Attorney, Member, Bigham, Englar, Jones & Houston, 99, John Street, New York, N. Y.

Mr. J. Edwin CAREY, Membership Secretary, Attorney, Member, Hill, Rivkins, Louis & Warbuton, 96, Fulton Street, New York, N. Y.

EXECUTIVE COMMITTEE

Mr. Stuart B. BRADLEY, Attorney, Member, Bradley, Pipin, Vetter, Eaton & Jackman, 135, South LaSalle Street, Chicago, Ill.

Mr. Thomas E. BYRNE, Jr., Attorney, Member, Krusen, Evans & Byrne, 21, South 12th Street, Philadelphia, Pa.

Mr. John W. CASTLES, III, Attorney, Member, Lord, Day & Lord, 25, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Sweeney J. DOEHRING, Attorney, Member, Fulbright, Crooker, Freeman, Bates & Jaworski, Bank of the Southwest Bldg., Houston, Tex.

Mr. James J. DONOVAN, Jr., Attorney, Member, Kelly, Donovan, Robinson & Maloof, 70, Pine Street, New York, N. Y.

Mr. Alfred A. LOHNE, Attorney, Member, Mendes & Mount, 27, William Street, New York, N. Y.

Mr. Walter E. MALONEY, Attorney, Member, Bigham, Englar, Jones & Houston, 99, John Street, New York, N. Y.

Mr. Clarence MORSE, Attorney, 206, Sansome Street, San Francisco, Calif.

Mr. Gray WILLIAMS, Attorney, Member, Hill, Rivkins, Louis & Warburton, 96, Fulton Street, New York, N. Y.

DELEGATES

Mr. Henry C. BLACKISTON, Attorney, Member, Lord, Day & Lord, Former President, M. L. A. of the United States, 25, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Arthur M. BOAL, Attorney, Member, Boal, McQuade & Fitzpatrick, Former President, M. L. A. of the United States, 116, John Street, New York, N. Y.

Mr. MacDonald DEMING, Attorney, Member, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N. Y.

Mr. John F. GERITY, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Charles S. HAIGHT, Attorney, Member, Haight, Gardner, Poor & Havens, Former President, M. L. A. of the United States, 80, Broad Street, New York, N. Y.

Mr. Nicholas J. HEALY, (See « Officers »).

Mr. Wilbur H. HECHT, Attorney, Member, Mendes & Mount, Former President, M. L. A. of the United States, 27, William Street, New York, N. Y.

Mr. Christopher E. HECKMAN, Attorney, Member, Foley & Martin, 80, Pine Street, New York, N. Y.

Mr. Walter P. HICKEY, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N.Y.

Mr. Lee C. HINSLEA, Attorney, Member, McCreary, Hinsley & Ray, Former Vice President, M. L. A. of the United States, Union Commerce Bldg., Cleveland, Ohio.

Mr. Oscar R. HOUSTON, Attorney, Member, Bigham, Englar, Jones & Houston, Former President, M. L. A. of the United States, 99, John Street, New York, N. Y.

Mr. Theodore K. JACKSON, Jr., Attorney, Member, Armbrecht, Jackson, McConnell & DeMouy, Former Vice President, M. L. A. of the United States, Merchants National Bank Bldg., Mobile, Ala.

Mr. Leslie C. KRUSEN, Attorney, Member, Krusen, Evans & Byrne, 21, South 12th Street, Philadelphia, Pa.

Mr. Herbert M. LORD, Attorney, Member, Burlingham, Underwood, Barron, Wright & White, Former Secretary, M. L. A. of the United States, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Wilder LUCAS, Attorney, Member, Finley, Lucas & Arnold, Former Vice President, M. L. A. of the United States, 611, Olive Street, St. Louis, Mo.

Mr. Elmer MADDY, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Leonard J. MATTESON, Attorney, Member, Bigham, Englar, Jones & Houston, Former President, M. L. A. of the United States, 99, John Street, New York, N. Y.

Mr. John C. McHOSE, Attorney, Member, Lillick, Geary, McHose & Roethke, 600, South Spring Street, Los Angeles, Calif.

Mr. John C. Moore, Attorney, Member, Haight, Gardner, Poor & Havens, Former Secretary, M. L. A. of the United States, 80, Broad Street, New York, N. Y.

Mr. Edward D. RANSOM, Attorney, Member, Lillick, Geary, Wheat, Adams & Charles, 311, California Street, San Francisco, Calif.

Mr. John W. SIMS, Attorney, Member, Phelps, Dunbar, Marks, Claverie & Sims, Hibernia Bank Bldg., New Orleans, La.

Mr. William G. SYMMERS (See « Officers »).

Mr. George B. WARBURTON, Attorney, Member, Hill, Rivkins, Louis & Warbuton, 96, Fulton Street, New York, N. Y.

Mr. Burton H. WHITE, Attorney, Member, Burlingham, Underwood, Barron, Wright & White, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Stanley R. WRIGHT, Attorney, Member, Burlingham, Underwood, Barron, Wright & White, Former Vice President, M. L. A. of the United States, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. John W. R. ZISGEN, Attorney, Member, Bigham, Englar, Jones & Houston, Former Secretary, M. L. A. of the United States, 99, John Street New York, N. Y.

Mr. Anthony N. ZOCK, Attorney, Member, Zock, Petrie, Sheneman & Reid, 52, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Donald B. ALLEN, Attorney, Member, Hill, Betts, Yamaoka, Freehill & Longcope, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Hervey C. ALLEN, Jr., Attorney, Member, Burlingham, Underwood, Barron, Wright & White, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Richard G. ASHWORTH, Attorney, Member, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N. Y.

Mr. Allan A. BAILLIE, Attorney, Member, Healy & Baillie, 29, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Edward R. BAIRD, Attorney, Member, Baird, Crenshaw & Ware, Virginia National Bank Bldg., Norfolk, Va.

Mr. Frank L. BARTAK, Attorney, The Great Lakes Towing Company, Terminal Tower, Cleveland, Ohio.

Cdr. George Marshall BATES, U. S. Navy, Attorney, Third Naval District, 90, Church Street, New York, N. Y.

Mr. Michael C. BERNSTEIN, Attorney, Member, Bernstein, Weiss, Hammer & Parter, 120, East 41st Street, New York, N. Y.

Mr. Tallman BISSELL, Attorney, Member, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N. Y.

Mr. Robert S. BLANC, Jr., Attorney, Member, Hill, Betts, Yamaoka, Freehill & Longcope, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Lawrence D. BRADLEY, Jr., Attorney, Lillick, Geary, McHose & Roethke 600, South Spring Street, Los Angeles, Calif.

Mr. Richard H. BROWN, Jr., Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. F. X. BUCKLEY, Attorney, 21, West Street, New York, N. Y.

Mr. Leslie J. BUGLASS, Average Adjuster, Vice President, Johnson & Higgins, 63, Wall Street, New York, N. Y.

Mr. Patrick J. BURKE, Marine Claims Adjuster, Lamorte, Burns & Co., Inc., 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Raymond J. BURKE, Attorney, Member, Burke & Parsons, 52, Wall Street, New York, N. Y.

Mr. August C. BURNS, Marine Claims Adjuster, President, Lamorte, Burns & Co., Inc., 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Donald L. CALDERA, Attorney, Lord, Day & Lord, 25, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Alexander D. CALHOUN, Jr., Attorney, Graham, James & Rolph, 310, Sansome Street, San Francisco, Calif.

Mr. Byron King CALLAN, Attorney, Member, Cichanowicz & Callan, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Walter CARROLL, Jr., Attorney, Member, Terriberry, Rault, Carroll, Yancey & Farrell, Whitney Building, New Orleans, La.

Mr. H. B. CHASSEN, 102, Maiden Lane, New York, N. Y.

Mr. Dudley J. CLAPP, Jr., Attorney, Office of the General Counsel, Dept. of the Navy, 58th Street and 1st Avenue, Brooklyn, N. Y.

Mr. Paul L. CLUGSTON, Attorney, Member, Thacher, Proffitt, Prizer, Crawley & Wood, 40, Wall Street, New York, N. Y.

Mr. Leavenworth COLBY, Attorney, Admiralty & Shipping Section, United States Department of Justice, Washington, D. C.

Mr. M. COOK, Attorney, Member, Royston, Rayzor & Cook, San Jacinto Bldg., Houston, Tex.

Mr. Sirius C. COOK, Attorney, Member Healy & Baillie, 29, Broadway, New York, N.Y.

Mr. Rolf V. CORSGREEN, Toplis & Harding, Inc., 102, Maiden Lane, New York, N. Y.

Mr. Thomas COYNE, Attorney, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Francis N. CRENSHAW, Attorney, Member, Baird, Crenshaw & Ware, Virginia National Bank Bldg., Norfolk, Va.

Mr. Joseph M. CUNNINGHAM, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, Professor of Law, St. John's University, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Charles R. DALTON, Jr., Attorney, Member, Seawell, McCoy, Winston & Dalton, Wainwright Bldg., Norfolk, Va.

Mr. Theodore R. DANKMEYER, Attorney, Member, Niles, Barton, Gans & Markett, Co-Editor, American Maritime Cases, 929, N. Howard Street, Baltimore, Md.

Mr. M. E. DeORCHIS, Attorney, Member, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N. Y.

Mr. Brunswick K. DEUTSCH, Attorney, Member, Deutsch, Kerrigan & Stiles, Hibernia Bank Bldg., New Orleans, La.

Mr. Abraham A. DIAMOND, Attorney, Member, Seyfarth, Shaw, Fairweather & Geraldson, 111, West Jackson Boulevard, Chicago, Ill.

Mr. Thomas A. DILLON, Attorney, Member, Burke & Parsons, 52, Wall Street, New York, N. Y.

Mr. Daniel J. DOUGHERTY, Attorney, Kirlin, Campbell and Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Clarence S. EASTHAM, Attorney, Member, Eastham, Watson, Dale & Forney, Mellie Esperson Bldg., Houston, Tex.

Mr. Eli ELLIS, Attorney, Member, Hill, Betts, Yamaoka, Freehill & Longcope, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Richard E. ERWAY, Attorney, Vice President and Associate General Solicitor, Equitable Life Assurance Society of the United States, 1285, Avenue of the Americas, New York, N. Y.

Mr. James M. ESTABROOK, Attorney, Member, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N. Y.

Mr. James W. FAY, Attorney, Assistant Corporation Counsel, City of New York, Municipal Bldg., New York, N. Y.

Mr. Joseph P. FLEMMING, Attorney, Member, Burke & Parsons, 52, Wall Street, New York, N. Y.

Mr. George B. FREEHILL, Attorney, 21, West Street, New York, N. Y.

Mr. H. Maurice FRIDLUND, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Renato C. GIALLORENZI, Attorney, Member, Hill, Betts, Yamaoka, Freehill & Longcope, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Raymond T. GREENE, Attorney, Member, Gay, Anderson & Greene, 19, West Flagler Street, Miami, Fla.

Mr. Warren H. GREENE, Jr., Attorney, Bigham, Englar, Jones & Houston, 99, John Street, New York, N. Y.

Mr. Louis J. GUSMANO, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Montague Horace HACKETT, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Harry L. HAEHL, Jr., Attorney, Member, Lillick, Geary, Wheat, Adams & Charles, 311, California Street, San Francisco, Calif.

Mr. William Lawrence HAMM, Attorney, Alcoa Steamship Co., Inc., 17, Battery Place, New York, N. Y.

Mr. Edward B. HAYES, Attorney, Member, Lord, Bissell & Brook, 135, South LaSalle Street, Chicago, Ill.

Mr. Nicholas J. HEALY, Jr., Attorney, Healy & Baillie, 29, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Edward J. HEINE, Jr., Attorney, Member, Kilin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. J. Welles HENDERSON, Attorney, Member, Rawle & Henderson, Packard Bldg., Philadelphia, Pa.

Mr. Thomas R. H. HOWARTH, Attorney, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N. Y.

Mr. Franklin G. HUNT, Attorney, Member, Lord, Day & Lord, 25, Broadway, New York, N. Y.

Mr. James L. HURLEY, Attorney, Member, Fowler, White, Gillen, Humkey & Trenam, City National Bank Bldg., Miami, Fla.

Mr. Warren Adams JACKMAN, Attorney, Member, Bradley, Pipin, Vetter, Eaton & Jackman, 135, South LaSalle Street, Chicago, Ill.

Mr. Douglas A. JACOBSEN, Attorney, Member, Bigham, Englar, Jones & Houston, 99, John Street, New York, N. Y.

Mr. Vernon S. JONES, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Robert M. JULIAN, Attorney, Member, Vinson, Elkins, Weems & Searls, First City National Bank Bldg., Houston, Tex.

Mr. Mark O. KASANIN, Attorney, Member, McCutcheon, Doyle, Brown, Trautman & Enersen, 601, California Street, San Francisco, Calif.

Mr. Stephan KAYE, Attorney, Member, Webster, Sheffield, Fleishmann, Hitchcock & Chrystie, 1, Rockefeller Plaza, New Yok, N. Y.

Mr. Peter L. KEANE, Attorney, Member, Lord, Day & Lord, 25, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Marshall P. KEATING, Attorney, Member, Kirlin Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Joseph KEIG, Jr., Attorney, Member, MacLeish, Spray, Price & Underwood, 134, South LaSalle Street, Chicago, Ill.

Mr. Martin J. KELLY, Jr., Attorney, Member, Kelly, Donovan, Robinson & Maloof, 70, Pine Street, New York, N. Y.

Mr. Raymond KEYES, Adjuster, International Adjusters, Ltd., 116, John Street, New York, N.Y.

Mr. Peider KÖNZ, Attorney, 2, rue Andre Pascal, Paris, France (c/o Donovan, Leisure, Newton & Irvine, 2, Wall Street, New York, N. Y.).

Mr. Nicholas D. LAMORTE, Attorney, Executive Vice President, Lamorte, Burns & Co., Inc., 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Theodore A. LEGROS, Attorney, Member, Summers, Howard & LeGros, Central Bldg., Seattle, Wash.

Mr. Donald A. LINDQUIST, Attorney, Member, Chaffe, McCall, Phillips, Burke, Toler & Hopkins, National Bank of Commerce Bldg., New Orleans, La.

Mr. Edwin LONGCOPE, Attorney, Member, Hill, Betts, Yamaoka, Freehill & Longcope, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Arthur O. LOUIS, Attorney, Member, Hill, Rivkins, Louis & Warburton, 96, Fulton Street, New York, N. Y.

Mr. Allan B. LUTZ, Attorney, Member, Hill, Rivkins, Louis & Warburton, 96, Fulton Steet, New York, N. Y.

Mr. James B. MAGNOR, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120, Broadway, New York, N. Y.

Mr. John R. MAHONEY, Attorney, Member, Casey, Lane & Mittendorf, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. David L. MALOOF, Attorney, Member, Kelly, Donovan, Robinson & Maloof, 70, Pine Street, New York, N. Y.

Mr. Bruce A. McALLISTER, Attorney, Healy & Baillie, 29, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Harry E. McCOY, Attorney, Member, Seawell, McCoy, Winston & Dalton, Wainwright Bldg., Bate & Duke Streets, Norfolk, Va.

Mr. Joseph B. McDONALD, Attorney, Member, Atkins, Weymar & McDonald, 70, Pine Street, New York, N. Y.

Mr. Joseph T. McGOWAN, Attorney, Member, Hill, Rivkins, Louis & Warburton, 96, Fulton Street, New York, N. Y.

Mr. John W. McMURRAY, Attorney, Member, Bradley, Pipin, Vetter, Eaton & Jackman, 135, South LaSalle Street, Chicago, Ill.

Mr. Hugh S. MEREDITH, Attorney, Member, Vandeventer, Black, Meredith & Martin, Citizens Bank Bldg., Norfolk, Va.

Mr. Alfred A. MEYER, Attorney, Burke & Parsons, 52, Wall Street, New York, N. Y.

Mr. James R. MILLER, Chubb & Son, Inc., 90 John Street, New York, N. Y.

Mr. James D. MURTAUGH, Attorney, Alexander & Alexander, Inc., 225, Broadway, New York, N. Y.

Mr. James K. NANCE, Attorney, Member, Baker, Botts, Shepherd & Coates, Esperson Bldg., Houston, Tex.

Mr. Lloyd C. NELSON, Insurance and Claims Manager, Global Chartering & Brokerage Co., Inc., 29, Broadway, New York, N. Y.

Mr. O. TAFT NELSON, Attorney, Member, Baker, Nelson, Williams & Mitchell, 20, Exchange Place, New York, N. Y.

Mr. Elliott B. NIXON, Attorney, Member, Burlingham, Underwood, Barron, Wright & White, 26, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Richard T. O'CONNELL, Attorney, Member, Healy & Baillie, 29, Broadway, New York, N. Y.

Mr. J. Ward O'NEILL, Attorney, Member, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N. Y.

Mr. Richard W. PALMER, Attorney, Member, Rawle & Henderson, Packard Bldg., Philadelphia, Pa.

Mr. J. Lester PARSONS, Attorney, Member, Burke & Parsons, 52, Wall Street New York, N. Y.

Mr. Gordon W. PAULSEN, Attorney, Member, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N. Y.

Mr. F. Herbert PREM, Attorney, Member, Bigham, Englar, Jones & Houston, 99, John Street, New York, N. Y.

Mr. Sherman V. PETRIE, Jr., Attorney, Member, Zock, Petrie, Sheneman & Reid, 52, Broadway, New York, N. Y.

Mr. Warner PYNE, Attorney, Foley & Martin, 80, Pine Street, New York, N. Y.

Mr. Victor J. RAFFO, Marine Office of America, 123, William Street, New York, N. Y.

Mr. Richard F. RALPH, Attorney, Ingraham Bldg., Miami, Fla.

Mr. Lennard K. RAMBUSCH, Attorney, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80, Broad Street, New York, N.Y.

Mr. Joseph M. RAULT, Attorney, Member, Terriberry, Rault, Carroll, Yancey & Farrell, Former Vice-President, M.L.A. of the United States, Whitney Bank Bldg., New Orleans, La.

Mr. Norman B. RICHARDS, Attorney, Member, McCutchen, Doyle, Brown & Enersen, 601 California Street, San Francisco, Calif.

Mr. Thomas L. ROHRER, Attorney, Member, Healy & Baillie, 29 Broadway, New York, N. Y.

Mr. Henry R. ROLPH, Attorney, Member, Graham, James & Rolph, 310 Sansome Street, San Francisco, Calif.

Mr. Albert J. RUDICK, Attorney, Deputy Commisionner of Maritime Affairs of the Republic of Liberia, 103 Park Avenue, New York, N. Y.

Mr. Alexander E. RUGANI, Attorney, Member, Kirlin, Campbell & Keating, 120 Broadway, New York, N. Y.

Mr. Leon SARPY, Attorney, Member, Chaffe, McCall, Phillips, Burke, Toler & Hopkins, Professor of Law, Loyola University (New Orleans), National Bank of Commerce Bldg., New Orleans, L.

Mr. Woodson D. SCOTT, Attorney, Lord, Day & Lord, 25 Broadway, New York, N. Y.

Mr. John M. SPEYER, Attorney, Member, Greenhill & Speyer, 17 John Street, New York, N. Y.

Mr. William L. STANDARD, Attorney, Member, Standard, Weisberg & Harolds, 38 Park Row, New York, N. Y.

Mr. Walter X. STANTON, Attorney, Equitable Life Assurance Society of the United States, 1285 Avenue of the Americas, New York, N. Y.

Mr. George W. STRETCH, 25 Ridgecrest Street, Huntington, N. Y.

Mr. Joseph Conrad SWEENEY, Attorney, Haight, Gardner, Poor & Havens, 80 Broad Street, New York, N. Y.

Mr. Clarke W. TOOLE, Jr., Attorney, Member, Ragland, Kurz, Toole & Martin, Florida Theatre Bldg., Jacksonville. Fla.

Mr. Eugene UNDERWOOD, Attorney, Member, Burlingham, Underwood, Barron, Wright & White, 26 Broadway, New York, N. Y.

Mr. Cornelius S. VAN REES, Attorney, Thacher, Proffitt, Prizer, Crawley & Wood, 40 Wall Street, New York, N. Y.

Mr. William R. VINCENT, Attorney, 15 William Street, New York, N. Y.

Mr. Kenneth VOLK, Attorney, Member, Burlingham, Underwood, Barron, Wright & White, 26 Broadway, New York, N. Y.

Mr. Donald M. WAESCHE, Jr., Attorney, Member, Bigham, Englar, Jones & Houston, 99 John Street, New York, N. Y.

Mr. George R. WAGNER, Attorney, 319 Lincoln Place, Brooklyn, N. Y.

Mr. Claude E. WAKEFIELD, Attorney, Member, Bogle, Gates, Dobrin, Wakefield & Long, Norton Bldg., Seattle, Wash.

Mr. Charles R. WALKER, III, Attorney, Member, Lord, Day & Lord, 25 Broadway, New York, N. Y.

Mr. William WARNER, Attorney, Member, Symmers, Fish & Warner, 37 Wall Street, New York, N. Y.

Mr. Philip WEINSTEIN, Attorney, Member, Bernstein, Weiss, Hammer & Parter, 120 East 41ste Street, New York, N. Y.

Mr. William WEYMAR, Jr., Attorney, Member, Atkins & Weymar, 70 Pine Strete, New York, N. Y.

Mr. Bryan F. WILLIAMS, Jr., Attorney, Member, Royston, Rayzor & Cook, 205 Cotton Exchange Bldg., Galveston. Tex.

Mr. David C. WOOD, Attorney, Member, Hill, Betts, Yamaoka, Freehill & Longcope, 26 Broadway, New York, N. Y.

Mr. George YAMAOKA, Attorney, Member, Hill, Betts, Yamaoka, Freehill & Longcope, 26 Broadway, New York, N. Y.

Mr. Vlado BRAJKOVIC, President, Yugoslav M.L.A., Professor, University of Zagreb, Cvjetna cesta, 29, Zagreb.
Mr. Geordje IVKOVIC, Lawyer, Splogna Plovba, Piran.
Mr. Hrvoje KACIC, Lawyer, Atlanska Plovidba, Dubrovnik.
Mr. Ive KISIC, Lawyer, Secretary, Yugoslav M.L.A., Yugoliniya Rijeka, Rijeka.
Mr. Nikola PERCIC, Assistant Director, Jaaroagent- Rijeka, Rijeka.
Mr. Henrik TONCIC, Crossocean Shipping Company, 17 Battery Place, New York, N. Y.

OBSERVERS

THE BELGIAN GOVERNMENT :

Mr. Raymond VAN ROY, Vice-Consul of Belgium at New York.
Mr. Erik BAL, Secretary of the Belgian Delegation to the United Nations.
Mr. W. BENTEIN, Chief of the Legal Division of the Ministry of Transport.

THE LIBERIAN GOVERNMENT :

His Excellency, Nathan BARNES, Permanent Representative at the United Nations.
Mr. Albert J. RUDICK, Deputy Commissioner of Maritime Affairs, 103 Park Avenue, New York, N. Y.

THE UNITED STATES GOVERNMENT :

The Honorable George H. HEARN, Federal Maritime Commissioner, Washington, D. C.
The Honorable James V. DAY, Federal Maritime Commissioner, Washington, D. C.

THE ASSOCIATION OF EUROPEAN AVERAGE ADJUSTERS :

Mr. Kaj PINEUS, President of the Swedish Association of International Maritime Law.

THE BALTIC AND INTERNATIONAL CONFERENCE :

Mr. Hubert F. CARR, Secretary of Moore-McCormack Lines, Inc., 2 Broadway, New York, N. Y.

THE INTERNATIONAL BAR ASSOCIATION :

Mr. Gerald J. McMAHON, Secretary General of the Association, 501 Fifth Avenue, New York, N. Y.

THE INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE :

Mr. Raymond G. HOUDAYER, Secretary General, Conférence Nationale des Usagers des Transports.

THE INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING :

Mr. L.J. HORNER, General Manager of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.

THE INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION :

Mr. John J. ABBERLEY, Attorney, former Honorary Secretary and Treasurer of the American Branch, 55 Liberty Street, New York, N. Y.

Dimanche, 12 septembre 1965

SEANCE INAUGURALE

Carnegie Hall, New York City

Mr. Healy, President of the Maritime Law Association of the United States :

Mr. Justice Harlan, Lieutenant Governor Wilson, President Lilar, members of the Bureau Permanent, delegates to the New York Conference of the Comité Maritime International, distinguished guests, fellow members of the Maritime Law Association of the United States, ladies and gentlemen :

The Maritime Law Association of the United States was founded some sixty-six years ago, in 1899, only two years after the organization of the Comité Maritime International. As a matter of fact, the very reason that our Association came into being was the desire of the men of wisdom who founded it to form and Association which would become a constituent member of the Comité, and thus be able to participate actively in its vital work.

It is the largest of the twenty-eight national maritime law associations which form the C.M.I. Our members are to be found in all of our port cities, whether they be on the Atlantic or the Pacific, on the Gulf of Mexico or the Great Lakes, or on our great rivers. Present today in this venerable hall are members representing each of these vast maritime areas, and I am certain I express the thoughts of each of them, and of those who are unable to be present, in bidding our visitors from abroad a most hearty welcome to our country.

I shall wait for one of our own meetings to express my appreciation to those members of our own Association who assisted in so many ways in making the New York Conference possible. However, this occasion should not be permitted to pass without a word of gratitude for the help so generously given to us by others.

First, we are most grateful for the valuable assistance rendered by the Secretariat of the Comité Maritime International, and particularly by Mr. Henry Voet and by Mr. Léo Van Varenbergh, who made a special trip to New York last May for the express purpose of assisting us with respect to the arrangements.

We are greatly indebted to the American Institute of Marine Underwriters and to the many steamship companies, banks, insurance companies and other industry contributors who helped with the financing originally undertaken entirely by our own membership.

Our thanks are also due to the Mayor of the City of New York and Mrs. Wagner, and to our good neighbors, the officers and members of the Canadian Maritime Law Association, for their generous assistance in providing hospitality for our mutual friends from Europe, Asia, Africa and Latin America.

We are most appreciative of the valuable service performed by Mrs. F. Herbert Prem and the members of her Ladies' Committee, and by Mr. George Goodfellow, the very diligent Secretary of the Planning Committee, who is probably already known, at least through correspondence, to most of the people in this audience.

The Maritime Law Association of the United States owes a debt of gratitude to Mr. Justice Harlan and Lieutenant Governor Wilson for their kindness in accepting our invitation to be here and to address this Opening Session.

Finally, we wish to thank all of our members for coming to New York and for being with us today, and to express our gratitude to all of our distinguished visitors from other countries who have made this long trip, the longest, certainly, that any of them has been obliged to made in order to attend a Conference of the Comité Maritime International.

Mesdames et Messieurs,

Les Membres de notre Association ont attendu longtemps et impatiemment ce moment; celui de l'ouverture de la première conférence du Comité Maritime International devant se tenir dans le nouveau monde.

Notre Association est fière et heureuse d'en être les promoteurs et nous espérons et souhaitons que tant les membres officiels du Comité que les délégués venus de l'étranger ainsi que les dames présentes n'auront pas à regretter que le Bureau Permanent a accepté notre invitation de tenir la 27e Conférence du Comité Maritime International au port de New York.

La revision de la Convention de 1926 sur les « Privilèges et Hypothèques Maritimes » est d'une grande importance pour tous ceux qui s'intéressent aux navires et aux affaires maritimes et nous espérons que la Conférence de New York restera longtemps présente à notre mémoire pour avoir accompli des progrès substantiels vers un idéal d'uniformité dans cet important domaine du droit maritime.

Dans une conférence de cette envergure, il existe aussi un autre aspect : c'est l'occasion qu'elle offre pour renouer de vieilles amitiés, pour échanger des idées avec des collègues qui, quoique vivant dans

d'autres pays et parlant des langues multiples et étant différents de plus d'une manière, partagent cependant le même souci et la même affection pour le droit maritime.

Quelles que soient nos opinions sur les questions discutées au cours des sessions plénières, qu'elles soient débattues avec intensité, avec fougue ou même avec impétuosité, nous pouvons être sûrs que nos soirées seront des plus amicales et que d'après les paroles de Shakespeare,

« Do as adversaries do in law,

Strive mightily, but eat and drink as friends ».

And now it is my great privilge, ladies and gentlemen, to introduce to you the Lieutenant Governor of the State of New York, Lieutenant Governor Wilson, whom I am happy to greet here, not only as a disinguished representative of our State, and the one who will bring greetings on behalf of the State to all those present, but also as an old friend.

Lieutenant Governor Wilson.

(Applause)

Lieutenant Governor Wilson :

Mr. Healy, Mr. Justice Harlan, President Lilar, distinguished guests, officers, members of C.M.I. and your ladies and your guests.

My role here today is a very pleasant one, and I am sure you will be glad to hear, from your point of view, a very brief one, and that is, as Mr. Hearly has indicated, to extend a word of welcome to you.

So, on behalf of Governor Rockefeller, and in the name of more than 18 million residents of New York State, I bid you welcome. But for an irreconcilable conflict of schedule, the Governor would have been here himself to greet you. I bring his expressions of genuine regret and of warm personal and official felicitations.

Ladies and gentlemen, actually it is a source of great gratification that the first time in your history a conference is held in this country. That you have chosen New York at its locale, occasions special satisfaction to all of us of the Empire State, for in a sense, we regard it as your sharing of our pride in the fine record of performance of those fellow citizens of ours who are engaged with you in matters relating to the law of the sea.

The purpose of your Comité, as stated in its constitution — « To promote the unification of international maritime and commercial law and practice » — is indeed a laudable one. That you and those who have preceded you in the participation in the work of the Comité since its organization sixty-eight years ago have measured up to the challenge of that purpose is amply evidenced by the imposing litany of your

conventions which have been adopted either by ratification or by the enactment of parallel legislation.

Frankly, ladies and gentlemen, I can think of no more propitious time than this for such an international gathering of practitioners engaged in a common field in various parts of the earth — recognizing as it does the value and even the urgency for men of good will to participate in a dialogue which will result in mutual benefits in the law and in its administration. For to observe that we are living in a time of great tension, would be to belabor the obvious. Indeed, even now, as you know, the Secretary General of the United Nations is in Asia seeking to achieve a cessation of open warfare, while shortly Pope Paul VI will make an unprecedented appearance here before the United Nations to utter a plea for peace.

At the same time, in the sessions of your conference, representatives of twenty-nine nations, — men and women trained to respect facts, to respect the law, and to recognize that the establishment of order with justice should be our ultimate concern — will be demonstrating once again that men of good will, working earnestly together, car arrive at reasonable and appropriate solutions to problems which we face in common.

One more word, and I am done.

Over the portal of the ancient walled city of Siena was an inscription which read, « Our hearts are open even wider than our gates ». In that same spirit, we welcome you here — with the hope that your deliberations will be fruitful and productive, but will not be so time consuming as to deprive you of the opportunity of enjoying your visit ot the fullest.

Thank you very much.

(Applause)

Mr. Healy :

Now, ladies and gentlemen, I also have the privilege of introducing the Honorable John Marshall Harlan, Associate Justice of the Supreme Court of the United States.

There is no member of our highest Court more beloved and more respected than Mr. Justice Harlan, and we feel very honored and grateful that he is here with us today.

It is also appropriate that we should be addressed by Mr. Justice Harlan, and that he should declare open this Twenty-Seventh Conference of the Comité Maritime International, because, as a member of our Nation's highest Court, charged with the supervision of the Second Circuit, the portion of our country which includes the State of New York, he is the senior ranking judicial officer in this part of the country.

We are very grateful to him for being with us, and I now present him to you.

Mr. Justice Harlan.

(Applause)

Mr. Justice Harlan :

Mr. Healy, Governor Wilson, President Lilar, members of the governing body of the Comité, ladies and gentlemen :

It is a privilege and pleasure for me to address these few words of greeting to the members of this distinguished gathering before they go upon their labors.

Better than a score of Nations, including the United States, are represented in this Twenty-Seventh Conference of the Comité Maritime International, which has as its objective the bringing about of worldwide improvement and uniformity in maritime law.

This, I am told, is the first time that the Comité has held one of its meetings in the United States.

To the words of welcome which you have already heard, I bring those of my own tribunal, the Supreme Court of the United States, which, under our scheme of things, bears a large measure of responsability for fashioning domestic rules of maritime law and, of course, for giving to those rules that have been embodied in international conventions.

You, leading representatives of so many maritime Nations, are very welcome, indeed, in our midst and I hope that you will find your stay in our country both profitable and desirable.

Before a body of such eminent experts, it would be quite presumptuous of me to attempt to evaluate the work of the Comité from any technical standpoint, save to remark that its activities have proved to be both wideranging and fruitful.

It is, however, surely appropriate for me to observe that the accomplishments of the Comité bear witness in an eloquent way to what lawyers and laymen, though speaking in different tongues and reared under diverse systems but united by the common bond of reason, can achieve toward promoting the rule of law in the world.

May I venture to be a little more specific.

The achievement of international accord through agreement, the professed objectives of the world's various political ideologies, is proving to be a very difficult thing indeed, yet it is only persons of little insight or of unduly limited horizons who will lose patience with the process.

History has taught us that agreement among sovereigns is much more difficult of accomplishment than agreement among private interests. And that is not an unnatural thing.

Any agreement that is worth its salt must be founded upon a fair accommodation of competing interests involved. And sovereign interests are usually so diffuse and far-reaching that it will often not be long before those at the counsel table will begin to view each other with despair and suspicion for dooming all prospects of successful negotiation, or at least rendering the process much more difficult of accomplishment.

I believe that we might proceed faster in the realm of international negotiation if Nations could at least agree to be more selective in the subject matter of their negotiations rather than to attempt, as so often is the case, to encompass the entire millenium in far-flung blanket agreements.

If I may be so bold as to say so, I believe, Mr. President, the Comité is in a peculiarly advantageous position to make a real and lasting contribution to the art of international negotiation.

You operate, not in the realm of political platitudes, but in the context of immediate and concrete interests. You are content to proceed step by step in the achievement of your broader ideals, and you work in a field which has behind it the ancient traditions of the law of the sea, and in whose development, international cooperation and understanding you have long played a major role.

A record stretching back more than half a century attests to the soundness of your approach and reflects your continuing visible achievements. And that in turn promises the hope that the procedures that have been found so fruitful in your endeavours will also be found to be a useful part in other quite different realms.

To speak of your role, Mr. President, as a paradigm, as an example, does not of course overlook the peculiar character of the Comité. You are, as I understand it, composed of lay as well as legal members. You are a private organization, formed not to promote one narrow interest but to reconcile many for the good of all.

Your initial efforts are those of private citizens and your end activities encompass and involve action at the developmental level, and the fruits of all these labors in their end result come to be embodied in the domestic law of the Nations officially assenting to them.

In concluding, may I say, Mr. President and members of your distinguished governing body, that the presence of you ladies and gentlemen in such large numbers from other lands does us much honor.

I can wish for you no better than that your respective voyages might be found to be requited by the experience that you will have during the coming week, and may I also venture to hope that you will find something of profit from insights into our way of doing things that you will gather even in the brief time that you will spend in this great City, whose population numbers so many of diverse national backgrounds.

It has been a great pleasure to be asked to participate in your opening gathering, and may good fortune attend all of your proceedings.

I am asked by President Healy to announce that with the conclusion of these remarks, the Comité will officially be in session, but not without, however, some additional interludes which I hope you will find enjoyable.

Thank you very much.

(Applause)

Mr. Healy :

Thank you very much, Mr. Justice Harlan, for those very inspiring words.

Ladies and gentlemen, now that Mr. Justice Harlan has officially declared the New York Conference of the Comité Maritime International open, it is with great pleasure that I turn over the meeting to our distinguished President, the President of the Comité Maritime International, Monsieur Albert Lilar, and the first order of business of the 27th Conference will be our President's address.

Monsieur Lilar.

Honorable Albert Lilar, President of the Comité Maritime International :

On the 9th November 1959, the distinguished President of the Maritime Law Association of the United States, Mr. Arthur Boal, wrote to me :

« I am happy to state to you that I am authorized by the Association to invite the Comité to meet in this country at its meeting following that in Sweden. I assume that the date will be 1965. »

This assumption has proved right and now here we are, the twenty-nine associations representing the Comité assembled in New York and answering the invitation of the 9th of November 1959.

I address my thanks first of all to the authorities who welcome us : The Government of the United States, the Governor of the State of New York and the Mayor of the City of New York, and finally with special warmth, the President of the Maritime Law Association of the United States, Mr. Nicholas Healy.

It was with enthusiasm and gratefulness that the Bureau Permanent of the C.M.I. accepted the invitation to hold its 27th International Conference in New York. The Bureau accepted it, however, with a slight reservation. Since the Constitution of the C.M.I. at Antwerp in 1897, it has never left Europe for its International Conferences, despite welcoming there collaborators and numerous friends coming from very different countries and from very far horizons.

The warmth of your invitation soon put an end to our temporary hesitation to cross the Atlantic and today when the C.M.I. is composed of numerous National Associations whose members are spread in almost all the countries of the world, and when further affiliations are expected, we can say that that era is ended.

We are happy to be the guests of a sister Association whose importance in the economic and judicial life of its country is particularly important.

Founded in 1899, two years after the C.M.I., the American Association was amongst the first to join us and to realize the usefulness of our work to which it has given a contribution of quality for more than half a century. For many years Mr. Burlingham, its President and its spokesman and also the senior member of the C.M.I., followed our work with devotion; so did Mr. Arnold Knauth. After the Second World War, this collaboration was resumed and strengthened.

May I be permitted to refer to the presence of Mr. William Symmers at the International Conference of Antwerp in 1947. The United States delegations were active and large in numbers at the Conferences of Amsterdam 1949, Naples 1951, Madrid 1955, Rijeka 1959, Athens 1962 and Stockholm 1963, as well as at the Brussels Diplomatic Conferences on Maritime Law.

Its heads of delegations and members are too numerous to make it possible to mention them all.

But all of us remember the work at these Conferences of the late Mr. Cletus Keating and of Mr. Oscar Houston, Mr. Charles Haight, Mr. Arthur Boal, Mr. Clarence Morse, Mr. Henry Blackiston and of so many others.

I thank the Association of the United States for having obtained the assistance of so many top level persons. I am grateful to it for having provided in their big and diverse organizations a liaison Committee with the C.M.I. under the presidency of the man who for several years has never retreated from any difficulty in order to reinforce and to tighten the connections uniting your Association and the central bodies of the C.M.I., our faithful friend, Mr. Arthur Boal.

I express the wish of seeing these contacts multiply and extending in the future in both directions, in order to obtain better coordination of our work and a great uniformity in maritime law particularly on both sides of the Atlantic.

However, our aims and our wishes to all should not be limited to this part of the world. The extermination of conflicts of law and the harmony of maritime legislations interest all nations. It is today the traditional and sacred task of the C.M.I. This private institution, drawing its power and authority from the volition of its members, has imposed itself

as the world's forum where practitioners, lawyers and leading civil servants elaborate together draft conventions in the field of maritime law. It owes its permanence and its success to the especially practical nature of its work and to its profound understanding of the commercial and maritime world.

Since 1897, twenty-six International Conferences have given rise to thirteen draft conventions which, pursuant to a worldwide accepted tradition, have been handed over to the Diplomatic Conferences on Maritime Law organized periodically by the Belgian Government in Brussels.

Thirteen International Conventions have been signed there along the lines of the C.M.I. drafts. Several of them have had the benefit of a large number of ratifications and accessions, namely, those concerning collisions, assistance and salvage at sea, bills of lading. All, however, have not had the same happy fate. The convention of 10 April 1926 on Liens and Mortgages is in this category.

We are going to tackle a difficult matter which has never ceased, since the C.M.I. put it on its Agenda, to have been the seat of ardent controversies. No sector of maritime law is more fluctuating nor more exposed to the antagonistical tendencies of certain economic sectors, not to mention the divergent and constantly involving political views and requirements. It affects not only the construction, the purchase, the management of ships, i.e. the very existence and development of merchant navies, but also puts forward the requirements for an adequate guarantee in favor of those who grant credit.

The assessment of these various factors is difficult. The 1926 solution did not meet with general approval. Moreoever, the situation has changed since then, particularly because of the last World War which led to the destruction of complete fleets and to the necessity of rebuilding them with large credits.

It was the American Association which had the merit and courage to interest the C.M.I. in putting its work back on the stocks in the light of new situations.

Two international subcommittees were constituted, one under the presidency of Mr. Braekhus, the other under that of Mr. Jan Asser. Thanks to work of high quality under the direction of these eminent specialists, we have obtained appreciable results : a draft convention already approved in Stockholm relating to the Registration of Rights in respect of Ships under Construction and a first draft covering the whole subject of Liens and Mortgages.

I must thank here very warmly the two Presidents I have just mentioned, the members of the International Subcommittees and also the National Association who by their active and vigilant cooperation have allowed us to start our work here in New York.

In Stockholm I had the occasion of recalling that whilst conservatism is perhaps a good thing in certain fields, it is not always so in matters of law. In fact, we are convinced of the necessity of a uniform law in matters of Maritime Liens and Mortgages and we recognize that the 1926 Convention has to be amended. It is an achievement to have established such an agreement on our goal. Of course, the methods and the ways of reaching it vary, but efforts must not fail in a country which produced two landmarks in the unification of maritime law : The Washington Convention relating to the steering and marking rules and the Harter Act.

Although not on the Agenda of the present Conference, whose task is sufficiently heavy, other important topics submitted to the C.M.I. will be discussed in the next months :

Assessment of Damages in Collision Cases, which interests a great number of nations for obvious reasons. The lack of uniform law covering this complex and controversial matter requires to be set right. We have appointed one of our most able members, Mr. James Paul Govare, to deal with these matters. He has confirmed that the work of his international subcommittee is progressing.

Another valuable member, Mr. Walter Müller, President of the Swiss Association, has accepted the difficult task of presiding over the work of an international subcommittee entrusted with proposing certain rules generally acceptable in matters of Demurrage and Dispatch Money.

One of our senior members, Mr. Giorgio Berlingieri, whose confidence in the C.M.I. contributed to a large extent to the attribution of the Christopher Columbus Prize, to which I will refer in a moment, has accepted to assume the responsibility for drafting an international convention dealing with the publicity of long term charters.

We have asked our eminent friend, Mr. Vladislav Brajkovic, President of the Yugoslav Maritime Law Association, to direct the work relative to the International Status of Ships in Foreign Ports, and we have asked Mr. Leon Gyselynck, our Treasurer, to promote the adoption of rules defining the status of Letters of Indemnity and Clean Bills of Lading.

Having made the account of our present activities, it is now my duty to refer to the losses suffered since our Stockholm Conference, and they are heavy. Death has deprived us of longstanding collaborators and friends.

Monsieur Antoine Franck nous a été ravi l'année dernière. Il était le frère cadet de Louis Franck, l'un des fondateurs du C.M.I. en 1897, que nous pouvons considérer comme notre maître à penser.

Demeurant dans l'ombre de son frère génial, mais conscient du rôle qu'il se sentait capable de tenir au moment voulu, il s'est affirmé pleine-

ment lorsque, d'accord avec son fidèle ami, Sir Leslie Scott, président intérimaire du C.M.I. après la mort de Louis Franck, il a, en 1947, conçu et fait prévaloir la nouvelle structure du C.M.I. telle qu'elle se présente aujourd'hui.

Maître Antoine Franck a participé à nos travaux depuis 1922. Il fut nommé secrétaire général en 1930 et vice-président en 1955. Depuis ce moment sa santé déclinante l'a tenu éloigné de nous mais l'intérêt qu'il vouait depuis tant d'années aux affaires du C.M.I. demeurait vivace.

Son dévouement l'avait porté à assurer et assumer tout seul, avec l'assistance de son cabinet d'avocat, le secrétariat général et administratif de notre institution jusqu'en 1955.

L'élégance de son esprit et de ses manières n'admettaient aucun éclat. Sa contribution à nos succès tant sur le plan de nos travaux préparatoires que sur celui des réalisations diplomatiques n'en est pas moins remarquable.

Monsieur Henry Voet, plus exactement sa firme mondialement connue, s'est engagé à assurer les services administratifs du C.M.I. Lui-même et son staff se sont acquittés de cette lourde tâche avec un dévouement auquel je tiens à rendre hommage.

M. Henry Voet, membre titulaire depuis 1949, était Président de l'Association Internationale des Dispacheurs Européens et Vice-Président de l'Association Belge de Droit Maritime. Il a fourni une contribution considérable à l'élaboration des Règles d'York et d'Anvers 1950. Sa disparition nous prive d'un collaborateur précieux qui a eu, cependant, la lucidité de former à son école son fils Henri et M. Van Varenbergh sur lesquels nous sommes sûrs de pouvoir compter à l'avenir.

Nous déplorons la perte du Professeur Roberto Sandiford, l'un des plus fervents de notre Institution.

Il alliait un grand savoir à une égale gentillesse.

Il était vice-président et secrétaire général de l'Association Italienne de Droit Maritime. Ses interventions aux Conférences du C.M.I. et aux Conférences Diplomatiques ont été très remarquées et efficaces.

La figure de Monsieur Luis Hermida, Président de l'Association Espagnole de Droit Maritime, évoque, avec nostalgie, les splendeurs de l'accueil madrilène en 1955.

Sa personnalité restera vive dans nos mémoires.

Son compatriote, Monsieur Vicente Sole de Sojo nous laisse l'image d'un catalan ardent, conquis aux idéaux du C.M.I.

Parmi nos amis italiens, nous perdons la collaboration appréciable de Monsieur Bruno Forti, membre Titulaire, et de Monsieur Domenido, qui, étant Ministre des Transports, représentait le Gouvernement Italien à la cérémonie majestueuse au cours de laquelle le Prix Christophe Colomb fut attribué au C.M.I.

En 1961, Jean de Grandmaison annonça à ses amis qu'il abandonnait la Barre - ce fut de la stupeur - A 70 ans, après une carrière fulgurante, notre ami prenait sa retraite. Personne ne comprenait - sa santé était excellente - il était toujours le plus redoutable des adversaires. Jean de Grandmaison avait décidé de mettre un terme à sa vie professionnelle - craignant qu'un jour ses forces physiques ne le trahissent et qu'il ne soit plus lui-même.

Jean de Grandmaison avait plaidé les plus grandes causes; il avait été appelé dans des arbitrages considérables - il assista à toutes les Conférences du C.M.I. d'après guerre et c'est à Rijeka qu'il donna toute sa mesure. Sa maîtrise de penser, la force convaincante de son verbe, la clarté et la concision de son style faisaient de lui un maître incontestable.

En janvier 1964, une dépêche de Provence nous apprit son décès.

Finally, it remains for me to pay tribute to a great man, one of yours, President Cletus Keating. Since 1949, he had been one of the promotors of an active and efficient cooperation between the Maritime Law Association of the United States and the C.M.I.

His character and his bearing as a fighter were not without humor. I remember one day in 1950 he subjected me to cross examination by thirty of his colleagues from all parts of the United States, in order to find out the philosophy and significance of the C.M.I. One must imagine I passed the examination with some success, since we are here now.

May I give thanks to my excellent and regretted friend Cletus Keating who, I am sure, would have been delighted to have been with us now. A man of his temper embodies strength and joy of living. He invites us to look to the future.

Our future depends on us and on us alone. We must wish and hope that a growing number of Nations take part in our work.

In this connection, I welcome the constitution of the Chilean Association of Maritime Law, to the foundation of which our friend, Professor Jean Van Ryn, has largely contributed.

Our member Associations show their constant interest in our common work by proposing as Titulary Members numerous eminent personalities called to take an active part in our organization.

And do we not find the effective proof of their confidence in the future by this distinguished audience that has gathered to attend the official opening of a Conference which is expected to be outstanding, thanks to the enthusiastic impulse imparted to it by President Healy, his predecessors, and their collaborators.

The future invites us to enlarge the field of activities, to build it further, with the constant object of keeping within the framework of the

facts, with the benefit of the realization and care which mark our methods of work.

But our task does not stop there.

I referred to the connection between the C.M.I. and the Diplomatic Conference on Maritime Law. The first elaborates draft conventions, the second examines, decides and signs.

But our work acquires its real meaning by the ratifications or by the accessions desided by Governments or by Parliaments, and even better, by the enactment in the domestic legislation of the rules contained in the Conventions.

It is at this stage that the action of the C.M.I. has to materialize once more through the National Associations where active intervention is expected to promote the ratifications, accessions and enactments in domestic law. It is only in this way that the work of unification will move towards reality, and will be able to be considered as accomplished.

I look to our future with confidence, and if encouragement is needed, we can find no better than the citation which the Jury of the Christopher Columbus Prize conferred on the C.M.I. in 1964. The terms are as follows :

City of Genoa

Following a proposal made by the Commission appointed by the National Research Council, the 1963 Christopher Colombus International Prize for communications, which is awarded in recognition of valuable services in the field of communications in the form of some discovery, work, research or other technical, scientific or social activities which help to promote international friendship and collaboration, having been reserved for maritime communications, is awarded to the

International Maritime Committee

for the work it has now been carrying out over a period of sixty years, with a view to the international unification of legal provisions relating to maritime transport.

The prize is awarded for the important results obtained, in recognition of the importance of future aims, in esteem of the idealistic value of the example set by the International Maritime Commission in Carrying out its disinterested and spontaneous activities; the award also recognizes the valuable support given by this work to the cause of human solidarity in maritime affairs; it further recognizes the importance of legal unification against the background of present developments in

the political and economic life of the different countries, and the effect which the Committee's work will have outside the specific realm of maritime transport.

Genoa, 12 October 1963.

I thank you.

Our work will go on tomorrow morning at nine-thirty.

(Applause)

(Whereupon, at 4:10 p.m., the meeting was adjourned.)

Lundi, 13 septembre 1965

SEANCE PLENIERE (*)

Président : M. Albert LILAR

La XXVII^me^ Conférence Internationale du Comité Maritime International s'est réunie dans l'immeuble de l'Association of the Bar of the City of New York, 42 West 44th Street, New York, sous la présidence de M. Albert Lilar.

Avaient pris place sur le podium :
M. Cyril T. Miller, C.B.E.
M. Carlo Van den Bosch
M. Léon M.H. Gyselynck
M. Henri Voet
M. Léo Van Varenbergh
M. Nicholas J. Healy.

Le Président : la cession est ouverte.

M. J.T. Asser, Pays-Bas : M. le Président, Mesdames, Messieurs.

Après mon dernier rapport dans lequel j'ai exposé les détails du Projet d'Anvers, et après le rapport précédent dans lequel j'ai fourni l'historique du projet, je pense qu'il me reste très peu de choses à ajouter.

C'est la raison pour laquelle je voudrais me limiter à une ou deux remarques de nature plus générale et terminer par quelques mots concernant l'Article 8 du Projet d'Anvers.

Le rapport auquel je viens de faire allusion explique d'une manière complète les raisons pour lesquelles la décision a été prise de mettre le sujet des privilèges et hypothèques maritimes à l'ordre du jour de ce Comité et pourquoi la sous-commission a décidé de préparer un nouveau projet de convention devant se substituer à la Convention de 1926.

Le motif était le désir de renforcer la position internationale des porteurs d'hypothèques maritimes et d'améliorer de ce fait les conditions de financement des navires sur un plan international.

Une large majorité des Associations Nationales qui ont introduit des rapports et qui s'étaient fait représenter à la réunion de la Com-

(*) Les traductions françaises des interventions prononcées en anglais sont dues à l'aide bénévole et combien appréciée de Madame A. Van Varenbergh.

mission Internationale, a exprimé le point de vue suivant lequel une amélioration ne pouvait être obtenue au moyen de l'actuelle Convention 1926, étant donné que sa conception générale et ses dispositions ne répondent plus aux besoins des temps modernes, et plus particulièrement parce que cette convention n'offre pas suffisamment de protection en tant que sécurité,aux hypothèques maritimes.

Le besoin d'une plus grande protection s'est déjà manifesté en 1949 à la Conférence d'Amsterdam du C.M.I. lorsque M. Prizer, porte-parole de la Délégation des Etats-Unis, a insisté pour que la Conférence adopte une résolution invitant toutes les Nations maritimes à modifier leur législation nationale, de manière à rendre possible et à favoriser l'exécution d'hypothèques maritimes étrangères.

Comme vous le savez, cette résolution a été adoptée par la suite par la Conférence de Naples, en 1951. En 1963, au moment de commencer notre travail, dix-neuf pays avaient souscrit à la Convention de 1926.

Depuis lors, nous avons appris que les quatre pays nordiques, à savoir la Norvège, la Suède, le Danemark et la Finlande, avaient dénoncé la Convention de 1926, si bien que dans un avenir rapproché la convention ne sera plus que la loi de quinze Etats, quinze pays.

C'est la raison pour laquelle il paraît vain d'espérer que, dans les années à venir, la Convention de 1926 sera ratifiée par d'autres pays ou que d'autres y adhéreront, en supposant même que nous en arrivions maintenant à la conclusion qu'elle constitue la meilleure législation possible en cette matière, ce qui n'est manifestement pas le cas.

Telles étaient, Messieurs, les conditions dans lesquelles la Commission Internationale a entamé ses travaux.

En préparant le texte soumis à la discussion de la présente Conférence, la Commission Internationale s'est efforcée d'atteindre deux objectifs principaux :

En premier lieu, fournir des règles simples de droit substantiel et laisser par conséquent aux lois nationales toutes les matières concernant la procédure et les autres matières, exception faite uniquement pour les formalités visées par l'art. 10 du Projet d'Anvers et concernant la notification à faire dans le cas d'une vente forcée du navire.

La commission croit que cette simplicité pourrait faciliter l'adoption de la nouvelle convention par un grand nombre de Nations maritimes.

C'est pour la même raison qu'un certain nombre de problèmes traités par la Convention de 1926 n'a pas été repris par le Projet d'Anvers.

La difficulté principale se rapporte à la conception suivant laquelle un privilège maritime ne se rapporte pas uniquement au navire, mais aussi au fret et autres accessoires fixés par l'article 4 de la Convention de 1926.

En fait, il est apparu que, dans la plupart des Nations qui sont devenues parties à la Convention de 1926, et, en réalité, même dans les pays dont la loi nationale reconnaît des privilèges maritimes sur des biens autres que le navire lui-même, ces privilèges sont rarement, pour ne pas dire jamais, exécutés sur d'autres biens.

Voilà pourquoi un besoin réel de maintenir cette possibilité d'exécution ne s'est pas fait sentir. C'est la raison pour laquelle le Projet d'Anvers, instaure le système suivant lequel, sur le plan international, entre des Etats contractants et dans des Etats contractants, le privilège maritime se rattache uniquement au navire. Toutefois, ceci ne veut pas dire que les Etats contractants sont privés du droit de prévoir, dans leur loi nationale, que de tels privilèges peuvent se rattacher aux fret et autres accessoires.

Bien entendu, la question de savoir si, dans un cas déterminé, le tribunal national permettra l'exécution d'un tel privilège sur un autre bien, dépendra de la loi nationale que le tribunal devra appliquer, conformément à sa propre règle de conflits de lois.

Tel était le premier objectif de base.

Le second, qui est en fait celui que la Commission Internationale a eu sous les yeux sans interruption, est bien entendu celui du renforcement de la situation des créanciers hypothécaires.

Il est clair maintenant que la solution de ce problème dépend, dans la pratique, de la nature et du nombre de privilèges maritimes qui, conformément à la nouvelle convention, primeront les hypothèques maritimes.

La plupart des Associations Nationales sont d'accord sur le point que cet objectif ne peut être atteint si le nombre de ces privilèges n'est pas limité autant que possible et si on ne reconnaît pas uniquement les privilèges censés indispensables pour des raisons économiques ou sociales.

Malheureusement, pareil accord ne s'est pas fait en ce qui concerne cette dernière question, celle de savoir si un privilège déterminé est oui ou non indispensable pour des motifs économiques ou sociaux.

Un grand nombre d'amendements ont été soumis à la Commission Internationale, certains tendant à la suppression d'un ou de plusieurs privilèges repris dans un projet précédent, d'autres tendant à ajouter de nouveaux privilèges.

Pratiquement dans chaque cas, la décision de rejeter ou d'adopter un amendement proposé a été prise sans unanimité et à la majorité simple des voix.

Ceci explique pourquoi la sélection des privilèges maritimes repris à l'article 4 du Projet d'Anvers (dans sa forme actuelle) est nécessairement arbitraire et pourquoi la sélection n'est pas et ne pouvait pas être basée sur un principe de loi.

Il ne fait aucun doute que le sort final de nos efforts dépendra dans une large mesure, sinon exclusivement, de la décision finale que doit prendre la présente Conférence au sujet de ce problème particulier. Si nous faisons preuve d'une sage modération en ces matières, nous atteindrons probablement le but principal de nos efforts. Sinon, le résultat pourrait être que, sous l'empire de la nouvelle Convention, le créancier hypothécaire se trouvera dans une situation pire que celle qu'il connaît actuellement ou plutôt que celle qu'il connaît sous la Convention de 1926.

Je désire ajouter un mot final concernant l'article 4 du Projet d'Anvers.

Comme vous l'aurez remarqué, l'article 4, paragraphe 1, sous-paragraphe (iv), accorde un privilège maritime aux créances appelées « property claims », mais uniquement dans la mesure où ces créances ne sont pas basées sur un contrat, c.-à-d. les créances quasi-délictuelles.

Or, peu de temps après que la Commission de Rédaction eut terminé le projet du texte final du Projet d'Anvers, quelqu'un souleva la question de savoir si le libellé de cette disposition particulière reflétait en fait la décision prise par la Commission Internationale, à savoir si la Commission avait en réalité décidé ou non d'étendre ce privilège également aux « contractual property claims ».

J'ai consulté les membres du Comité de Rédaction à ce sujet; leurs souvenirs à cet égard n'étaient malheureusement pas concordants.

Le Projet d'Anvers devait être imprimé le plus tôt possible en vue de la date fixée pour la présente Conférence, de sorte que je n'ai pas eu le temps d'interroger les autres membres de la Commission Internationale. Je devais donc faire face à la situation.

Les notes que j'avais prises lors de la dernière réunion de la Commission Internationale indiquant que les « contractual liens » n'étaient pas retenus, j'ai rédigé l'art. 4, paragraphe 1, sous-paragraphe (iv), comme il se présente actuellement.

Toutefois, s'il s'avérait que mes notes et par voie de conséquence ma décision sont erronées, je vous prie dès à présent d'excuser mon erreur.

Finalement, Messieurs, j'en arrive à l'article 8 du Projet d'Anvers, article traitant de l'extinction des privilèges maritimes.

A en juger par quelques rapports, il paraîtrait que la rédaction de cet article donne lieu à un certain malentendu.

Cet article dispose que tous les privilèges maritimes s'éteignent après deux ans, à moins qu'à la fin de cette période de deux ans, le navire ne fasse l'objet d'une saisie aboutissant à une vente forcée.

Or, dans les rapports précités, on a fait valoir que cette disposition particulière ne constituerait pas un obstacle déraisonnable à un privilège, plus particulièrement lorsque la créance est relativement minime.

On a avancé que, dans pareil cas, le créancier privilégié serait obligé de faire saisir le navire dans le but d'éviter l'extinction d'un privilège maritime déterminé.

Toutefois, le libellé de l'article 8 ne permet pas d'arriver à cette conclusion.

Cet article ne dit pas qu'afin d'éviter l'extinction de son privilège, un créancier particulier doit saisir le navire lui-même.

Aux termes de l'article 8 la saisie du navire par un créancier quelconque, qu'il soit un créancier privilégié, hypothécaire ou tout autre, évitera l'extinction de tout privilège portant sur le navire, étant entendu, bien sûr, que les créances ainsi privilégiées ne sont pas prescrites.

Monsieur le Président, telles sont les quelques remarques auxquelles je désire me limiter au stade actuel des débats.

La raison pour laquelle je n'ai pas mentionné le nouveau projet français est que, ni la Commission Internationale, ni les Associations Nationales, n'ont eu l'occasion de faire des commentaires à ce sujet.

Le seul commentaire que je puisse faire au sujet du projet — certes digne d'intérêt — de nos amis français, ne refléterait donc que mon opinion personnelle et je suis certain que mon avis personnel n'intéresse personne pour le moment.

Messieurs, notre Président a prononcé dans son allocution inaugurale d'hier, quelques mots aimables sur le travail de notre Commission.

Je désire dire uniquement ceci : sans l'énergie inlassable et l'esprit de coopération de tous ceux qui ont contribué à notre travail, à savoir les Associations Nationales qui ont eu parfois à envoyer des rapports dans des délais très courts, les membres de la Commission Internationale et ceux faisant partie du groupe de travail initial et du Comité de Rédaction, nous n'aurions pas de projet, le Projet d'Anvers, à faire discuter par la présente Conférence.

Je désire adresser un dernier mot de remerciements à mon ami André Vaes, qui non seulement a traduit tout le Projet de Convention en français, mais en outre a entrepris la tâche délicate et difficile de traduire l'anglais imparfait de mon rapport en un français parfait.

Merci.

(Applaudissements).

Le Président : Je remercie M. Asser pour son rapport et comme nous l'avons proposé hier, j'ouvrirai maintenant la discussion concernant le premier sujet à prendre en considération dans le Projet de Convention, à savoir le problème des hypothèques.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Messieurs, nous abordons ici un sujet, celui des hypothèques, à l'égard duquel on ne peut nous adresser le reproche de l'arrivée tardive de notre projet. En effet, sur cette partie du travail remarquable de la sous-commission présidée par M. Asser, je tiens à souligner que je suis parfaitement

sincère quand je dis qu'il s'agit d'un travail remarquable. Je suis également sincère en m'associant à M. Asser pour reconnaître que si un travail énorme n'avait pas été fourni par toutes les délégations, nous ne serions évidemment pas en présence non seulement d'un texte mais de deux. Je puis dire que la Délégation française a aussi fourni un travail considérable; j'aurai davantage l'occasion d'appuyer sur les conditions dans lesquelles nous avons travaillé lorsque nous parlerons des privilèges.

Monsieur le Président, Messieurs, nous avons quelques observations à formuler sur cette première partie du texte. Dans l'ensemble, nous sommes d'accord sur la ligne générale du projet de Portofino. Excusez-moi si je parle du projet de Portofino, car il s'agit en même temps du projet d'Anvers, c'est-à-dire du dernier texte qui nous a été présenté.

Si nous sommes d'accord sur la ligne générale, nous avons cru pouvoir néanmoins, sans insulter personne, présenter éventuellement quelques réserves et certains amendements tendant à améliorer le projet et, éventuellement, à éviter certaines incertitudes. Je répète que c'est dans cet esprit constructif que nous avons présenté notre contre-projet. Je tiens à vous dire immédiatement, Messieurs, que si nous l'avons présenté isolément, c'est-à-dire sans l'accompagner d'un projet sur les privilèges, c'est tout simplement parce que nous n'étions pas encore prêts à vous présenter dans ce domaine quelque chose qui pût nous paraître valable.

Nous n'avons jamais pensé que le projet que nous vous présentions sur les hypothèques fût un projet suffisant à lui seul. Nous avons toujours compris que, pour résoudre l'ensemble du problème extrêmement difficile devant lequel nous nous trouvons, il fallait encore faire quelque chose en ce qui concerne les privilèges. Mais, étant donné que nous étions pris de court et que nous étions limités par le temps, nous vous avons envoyé immédiatement le résultat de nos réflexions sur la première partie de ce travail. Nous l'avons fait d'autant plus volontiers et nous avons limité nos observations à cette question que nous avons estimé que les deux problèmes étaient plus ou moins susceptibles d'être traités séparément bien qu'ils fussent indubitablement liés par un point commun. Nous avons même pensé qu'il y avait peut-être intérêt à ne pas attacher le char des hypothèques au char des privilèges. Nous prévoyons, en effet, et continuons à prévoir, qu'il va se dégager un accord à peu près général sur la question des hypothèques. Les perspectives d'accord général sont moins brillantes en ce qui concerne les privilèges. Tout à l'heure, M. Asser lui-même a bien voulu le reconnaître.

Nous nous sommes dit que, si le char des hypothèques était attaché à celui des privilèges, et que, si, par malheur, celui des privilèges venait à choir dans un fossé ou dans une rivière, il entraînerait avec lui dans sa perte le char des hypothèques, tandis que, s'ils étaient plus

ou moins détachés l'un de l'autre, on pourrait au moins sauver déjà le char des hypothèques.

J'ajoute que si, au cours de cette Conférence de New York, nous n'arrivions à un accord général que sur la seule question des hypothèques, nous aurions déjà atteint un résultat considérable. En effet, le seul fait qu'on consacre à ce problème cinq ou six articles dans le projet d'Anvers montre toute l'importance de la question.

Je sais qu'il en est qui disent qu'en ne traitant que la question des hypothèques, on ne donne aux créanciers hypothécaires qu'une bouteille vide et qu'ils ne trouveront rien à boire tant qu'on n'y aura pas versé la liqueur des privilèges. Excusez-moi de vous dire que je ne suis pas tout à fait d'accord avec ceux-là; plutôt que de m'engager dans de longues discussions, je vais vous donner un exemple pratique, qui intéressera peut-être nos amis anglais et surtout nos amis américains qui, eux, utilisent le mortgage alors que nous utilisons l'hypothèque.

S'il n'existe aucune reconnaissance internationale du mortgage, je tiens à dire à mes amis anglais et américains qu'au cas où un navire entre dans nos ports et, par malheur, s'y trouve être saisi et vendu par un créancier, le créancier ayant un mortgage croyant bien être assuré de son droit, et le faisant valoir devant les tribunaux français, je suis à peu près sûr que les tribunaux français se demanderont ce qu'est le mortgage; ils diront qu'ils ne connaissent pas ce droit, qu'il n'existe rien de semblable dans leur pays, que cela n'est pas prévu dans leur législation. Lorsque le créancier aura expliqué ce qu'est le mortgage et qu'il a pour le moins le droit de s'approprier le gage, on pourra lui répondre que c'est contraire à notre droit public. Nos tribunaux pourront ne pas reconnaître le droit du créancier mortgaged et le réduire purement et simplement au rang de créancier chirographaire.

Par conséquent, si, par une convention qui ne traite que de la reconnaissance internationale des mortgages et des hypothèques, nous donnons aux créanciers mortgaged l'assurance que leur droit sera reconnu, même si le navire est saisi en France, et qu'ils ne seront pas relégués au rang de créanciers chirographaires, nous leur faisons déjà un très beau cadeau; nous aurons déjà fait pour eux quelque chose de très utile.

Tel est l'esprit général dans lequel nous avons présenté notre projet. Vous pouvez constater qu'il ne s'agit nullement d'un esprit de critique du projet d'Anvers, mais bien au contraire, puisque nous suivons les mêmes lignes générales.

Je dois dire que j'ai été surpris de lire dans le rapport de M. Asser que notre projet s'éloignait singulièrement de celui d'Anvers. Je suppose que M. Asser, pressé par le temps, n'avait pas lu notre projet avec toute l'attention qu'il méritait. Ce dont je puis vous assurer, c'est que nous suivons les grandes lignes du projet d'Anvers et que nous espérons donc aboutir à un résultat positif.

Monsieur le Président, je ne crois pas utile de parler maintenant du « Wording »; je le ferai à l'occasion de la discussion des articles.

Le Président : Nous vous remercions d'avoir bien voulu présenter le point de vue de votre délégation.

En ce qui concerne le problème de l'hypothèque, je désire donner la parole aux membres des autres délégations qui souhaitent faire connaître leur point de vue au sujet des articles 1 - 2 - 3 dans leur ensemble, comme vient de le faire M. Chauveau.

M. Alex Rein, Norvège (traduction) : Nous voudrions ajouter quelques mots quant au problème soulevé par la Délégation française.

Cette question a déjà été soulevée à la Conférence de Stockholm, lorsqu'un projet de convention relatif aux navires en construction fut discuté puis finalement adopté.

Il avait été avancé à cette époque que toute la question des hypothèques sur un navire en construction devrait être inscrite à l'ordre du jour de la présente Conférence, c.-à-d. qu'il aurait fallu faire un tout bien plus grand que celui auquel nous nous attelons aujourd'hui.

Certaines délégations appuyaient vigoureusement cette thèse et insistaient pour que le projet de Convention relatif au navire en construction ne soit pas adopté du tout.

A cette époque la Délégation norvégienne insista énergiquement sur le fait qu'en cette matière l'idée d'un tout à prendre ou à laisser n'était pas à recommander.

La Convention relative aux navires en construction traite d'un problème différent de ceux auxquels nous avons à faire face maintenant.

Le présent Projet de Convention forme également un tout, puisqu'il traite de deux problèmes entièrement différents : les hypothèques et les privilèges.

Il n'est pas nécessaire de traiter de ces deux sujets dans une seule convention.

Au contraire, une raison milite en faveur de leur séparation. Je propose d'ajouter un mot ou deux aux considérations qui ont déjà été avancées par notre collègue français.

Je pense que nous sommes tous d'accord non seulement sur les dispositions majeures, mais également sur les dispositions mineures concernant les hypothèques.

Je pense que nous sommes également d'accord sur la plupart des questions qui concernent la vente forcée par rapport aux hypothèques.

C'est la raison pour laquelle je pense que, si nous en arrivons à une convention traitant des hypothèques et des ventes forcées, nous pouvons escompter rapidement une reconnaissance et une adoption internationale.

Les privilèges, par contre, constituent, nous le savons, un sujet très controversé.

Il est très difficile d'en arriver à une unité internationale à leur sujet.

Pour des raisons que je ne saurais expliquer, des sentiments nationaux interviennent chaque fois que l'on en arrive à des privilèges.

Or, si vous désirez faire ratifier la partie de la convention relative aux hypothèques, il pourrait sembler judicieux d'en faire un tout, puisque, dans ce cas, beaucoup de Nations qui n'aiment pas toutes les dispositions concernant la partie relative aux privilèges, s'inclineront lorsqu'il s'agira de prendre tout ou rien.

Toutefois, nous savons que, depuis la Convention de 1926, nous pouvons très bien nous tirer d'affaire sans une convention relative aux hypothèques, puisque les hypothèques constituées dans un pays sont reconnues en fait dans d'autres pays, bien qu'un jugement soit toujours lent à obtenir.

C'est la raison pour laquelle il serait pratique d'avoir une convention, mais cela n'est ni essentiel ni absolument nécessaire.

C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas nous attendre à ce que beaucoup de pays acceptent la Convention pour le seul motif qu'ils désirent ratifier la partie de la Convention relative aux hypothèques.

Ainsi, je crois, au nom de la Délégation norvégienne et, tout au moins je le pense, au nom des autres délégations scandinaves, qu'en principe, nous sommes d'accord sur la proposition française, mais nous nous rendons compte des difficultés qu'elle rencontrera et il pourrait ne pas être pratique d'agir comme elle le préconise à un moment où la procédure est déjà tellement avancée.

Merci, M. le Président.

(Applaudissements).

M. Jan A.L.M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) :

Beaucoup d'efforts ont déjà été consentis. Les sujets traités sont plutôt difficiles. Je crains que, d'un point de vue théorique, ils ne soient très difficiles à traiter.

M. le Président, je crois que la meilleure façon de procéder est de prendre simplement le Projet d'Anvers en l'examinant article par article.

Merci.

(Applaudissements).

M. Arthur M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : M. le Président, Messieurs.

Je regrette de ne pouvoir partager l'avis de M. Rein relatif au partage de la convention en deux, une partie traitant des privilèges et

l'autre des hypothèques, parce que je pense que ces deux parties sont inséparables.

En 1920 nous avons créé dans ce pays un privilège rattaché à une hypothèque. Jusqu'à cette époque ce n'était pas un privilège et c'est alors que nous avons déterminé avec précision les privilèges qui priment les hypothèques et ceux qui ne les priment pas.

En fait, nous nous occupons ici d'un ensemble de privilèges, ceux qui se rattachent à des hypothèques, ceux qui se rattachent à des fournitures et peut-être ceux qui se rattachent à des chantiers navals.

En cas de saisie, le tribunal doit accepter le privilège et déterminer comment il interviendra dans la répartition du produit de vente, tout cela formant un tout.

Je pense que les deux problèmes sont inséparables et que nous n'obtiendrons aucune satisfaction en ayant recours à deux conventions si l'une est adoptée et pas l'autre. Nos efforts doivent converger vers une seule convention traitant des hypothèques, des privilèges des fournisseurs, des sauveteurs, etc...

Merci.

(Applaudissements).

M. Peter Wright, Canada, (traduction) : Je comprends la position américaine dans cette affaire. Je comprends que la loi nationale américaine diffère dans une certaine mesure de celle du Canada et du Royaume-Uni et je pense que les Américains se trouvent dans une situation particulière en cette matière.

Toutefois, au stade actuel de la procédure, la Délégation canadienne a tendance à partager le point de vue norvégien exprimé par M. Rein. Mais actuellement nous devons affronter la situation de ne pas avoir de vraie convention, d'avoir ou bien une convention relative aux hypothèques ou peut-être de ne pas avoir de convention du tout.

Il me paraît, Monsieur le Président, que nous aurons le risque de gâcher les quatre jours qui nous sont dévolus sans arriver à une conclusion si nous fixons une seule convention couvrant les deux sujets.

Il me semble que notre but est d'arriver au moins à un minimum d'accords, ce que nous ne pourrons réaliser en traitant d'abord de la question des hypothèques sur une base différente, et, ensuite, en reprenant la question des privilèges afin de voir si un certain degré d'accord peut être atteint.

Merci.

(Applaudissements).

Lord Justice Diplock, Grande-Bretagne, (traduction) : Je désire appuyer la proposition faite par M. Loeff, à savoir qu'au stade actuel de la procédure, la manière d'aborder le problème est de reprendre le Projet d'Anvers qui a fait l'objet de tant d'efforts, de l'examiner article par article et de voir où nous arrivons.

Il me semble, avec tout le respect que je vous dois, qu'il est prématuré, à l'heure actuelle, de lancer dans les débats la question de savoir s'il faut deux conventions, trois conventions, quatre conventions, où comme je le pense, une seule convention.

Je me permets de proposer que, si nous désirons arriver à un résultat pratique quelconque à partir de la présente convention et des efforts de plusieurs mois consentis par la Commission, nous prenions en main le travail de la Commission, que nous l'examinions comme un tout, que nous voyions où nous en arrivons et qu'alors, au bout de cela, nous nous demandions si cette matière doit être traitée dans une seule convention ou, au cas contraire, si elle vaut la peine d'être traitée et, si oui, comment.

Au stade actuel des débats je ne désire pas ajouter mes considérations concernant la question de savoir s'il faut deux conventions et cela pour le motif qu'à mon avis, il est trop tôt pour avoir une discussion utile et profitable sur ce point.

(Applaudissements).

Le Président : Messieurs, je pense qu'en fait il ressort des points de vue avancés qu'il y a lieu de commencer par l'analyse de l'article 1er.

Je présume que personne n'y voit d'objection, étant donné que telle est la conclusion des différentes interventions.

Ainsi, nous commencerons le débat relatif à l'article 1er du Projet.

M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, au nom de la Délégation néerlandaise je désire déposer un petit amendement.

La Délégation néerlandaise propose de substituer dans le texte anglais de l'article 1er aux mots « shall be enforceable » les mots « shall be recognized and enforceable » et dans le texte français aux mots « seront reconnus » les mots « seront reconnus et susceptibles d'exécution ».

Tant le texte français que le texte anglais étaient incomplets et je pense que personne n'a l'intention d'ajouter autre chose.

M. P. Chauveau, France : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je voudrais faire toute de suite une remarque, après l'intervention que vient de faire M. Loeff.

En langage juridique français, les mots « seront reconnus » sont suffisants. S'il est nécessaire de compléter, je le veux bien, à la condition que ce ne soit pas sous la forme « susceptibles d'être exécutés ». La forme doit être plus impérative. Si on veut compléter, il faudrait écrire « seront reconnus exécutoires ». Telle est la modification que je propose à l'amendement présenté par M. Loeff. Pour le reste, je m'en remets à la décision générale de l'Assemblée.

Il y a deux autres points sur lesquels je voudrais proposer des

amendements au projet de convention d'Anvers; ils résultent de notre contreprojet.

Le projet de convention d'Anvers stipule que « les hypothèques et mortgages seront reconnus dans les Etats Contractants » mais sans autre précision en ce qui concerne les hypothèques et mortgages. Or, il peut y en avoir de plusieurs origines.

Il peut y avoir des hypothèques d'origine conventionnelle et contractuelle et il peut y en avoir d'origine légale. En France tout au moins, nous connaissons par exemple l'hypothèque légale de la femme mariée, ainsi que des hypothèques judiciaires.

Je pense qu'il n'est dans l'idée de personne de vouloir reconnaître le caractère international à semblable hypothèque légale de la femme mariée ou aux hypothèques judiciaires ou à d'autres hypothèques qui pourraient exister dans des législations nationales.

Les seules que nous désirons, ici, protéger, ce sont les hypothèques conventionnelles consenties au profit de ceux qui prêtent de l'argent. C'est pourquoi nous voudrions que ce soit stipulé sous une forme ou sous une autre, par exemple : les hypothèques conventionnellement constituées.

Cela figure dans le texte français. C'est dans ce but que nous avions scindé le contenu de l'article 1, pour en faire les articles 1 et 2.

Telle est la première proposition que nous avions à vous faire. C'est une question de rédaction qui touche cependant un peu au fond.

Nous rencontrons une autre difficulté qui est la suivante. Elle nous a été signalée par nos banques qui font des prêts hypothécaires sur un navire. Lorsqu'il s'agit de constituer, en France, un prêt sur un navire étranger, les banques éprouvent parfois des difficultés, parce qu'elles ne savent pas exactement dans quelle forme l'hypothèque doit être constituée.

En France, on se contente d'une hypothèque sous signature privée. Dans d'autrs pays, il faut une hypothèque constituée par acte notarié. Cela crée des difficultés pour les banques qui, pour assurer la régularité de leurs hypothèques, sont obligées de s'informer des règles de constitution du pays du pavillon.

Messieurs, il y a, en droit international privé, une règle générale connue sous le nom de « lex loci actus » qui permet de faire un acte dans la forme requise par la loi du pays où l'acte est passé.

Nous aimerions, pour faciliter la constitution des hypothèques et donner au créancier une meilleure garantie de la validité de son hypothèque, qu'il soit indiqué, ainsi que cela figure d'ailleurs dans le contre-projet français, que l'acte pourrait être constitué, soit dans la forme de la loi du pavillon, soit dans la forme de la loi du pays où l'acte est passé.

Pour le reste, Messieurs, nous pouvons nous accommoder du texte du projet de convention d'Anvers, parce que les différences qu'il pré-

sente avec le contre-projet français sont minimes. Je ne voudrais pas créer d'autres difficultés.

Je vous remercie, Monsieur le Président.

M. Kaj Pineus, Suède, (traduction) : M. le Président, Amis et Délégués, je me rends compte que l'assemblée est plutôt trop grande pour discuter des problèmes de rédaction et je me demande si le moment convient réellement.

S'il en est ainsi la Délégation suédoise désire proposer deux amendements mineurs à l'article 1er.

Nous proposons d'ajouter dans l'article 1 (b) après le mot « obtainable » les mots « from the registrar or other competent authority ».

Nous proposons également d'insérer dans le texte anglais « issued to the bearer this maximum amount secured ».

Merci.

(Applaudissements).

M. Boal, Etats-Unis : Monsieur le Président, Messieurs, nous avons proposé à l'article 1 (b) un amendement qui soulève une question de rédaction.

Je propose de le renvoyer au Comité de Rédaction.

M. Rachmany Wolfson, Israël, (traduction) : Monsieur le Président, nous désirons soulever deux questions de principe concernant l'article 1er.

D'abord, considérant la difficulté de la différence entre « mortgage » et « hypothèque », nous proposons d'insérer, dans le présent article, une définition de ces deux institutions.

A notre avis, l'insertion de la mention qu'il s'agit de documents relatifs à des prêts accordés sur des navires, ne peut pas soulever de difficulté.

Le second amendement concerne les sous-paragraphes (ii) et (iii); nous vous proposons d'énoncer le principe suivant lequel il doit y avoir un enregistrement et une publicité, les détails devant être réglés autre part.

Merci.

M. Walter A. Hasche, Allemagne, (traduction) : M. le Président, Mesdames, Messieurs, notre délégation a introduit certains amendements.

En premier lieu nous proposons d'insérer dans l'article 1er après le mot « register » les mots « or the instruments referred to therein ».

Cet amendement mineur est proposé pour que le registre soit tenu clairement et soit facile à consulter en cas de changement d'adresse du créancier hypothécaire et/ou de son représentant.

Il s'agit peut-être, M. le Président, d'une question de rédaction, mais nous pensons que ce point ne peut pas être oublié.

Ensuite, nous proposons d'ajouter aux droits le droit du créancier hypothécaire d'entrer en possession du navire ou de le vendre sous seing privé en vertu de la Convention.

Cet amendement protège les propriétaires de navires et les créanciers maritimes des pays du droit écrit contre les actions introduites sur base du droit anglo-saxon par le créancier hypothécaire qui sont complètement étrangères à notre système de droit privé.

M. Nikola Percic, Yougoslavie, (traduction) : Notre Association désire proposer un amendement à l'article 1er, amendement à soumettre au Comité de Rédaction.

Il s'agit d'insérer les mots « and other particulars » après les mots « the date ».

Je pense qu'afin d'être sûrs et d'éviter des doutes concernant le rang des hypothèques, nous devons avoir un système très clair basé uniquement sur la date d'enregistrement.

Il y a un autre petit amendement d'une portée pratique qui consiste à ajouter un deuxième paragraphe libellé comme suit :

« Nevertheless any delay, omission or mistake in the entry of the documents on board the vessel required by the national law of the vessel, shall not prejudice the registered mortgages or hypotheques which comply with the requirements of paragraph 1 of this article. »

Le libellé de cet amendement a été emprunté moyennant des corrections mineures, à l'article 12 de la Convention de 1926.

Le Président : Y a-t-il d'autres propositions ou amendements à l'article 1er ?

Nous clôturerons maintenant la discussion relative à cet article et nous laisserons la rédaction au Comité de Rédaction.

M. Chauveau a introduit plusieurs amendements. Je pense que M. Loeff est d'accord sur l'amendement de M. Chauveau, amendement qui consiste à ajouter « reconnus exécutoires » dans le texte français et « recognized etc... » dans le texte anglais.

La Délégation française propose ensuite des amendements qui ne concernent pas la rédaction. Ce sont des amendements pour lesquels nous devons voter.

Le premier dont j'ai été saisi est un amendement qui a pour objet de limiter la Convention à des hypothèques et des mortgages contractuels et non légaux.

Nous devons donc trancher cette question importante, importante pour certains pays à savoir si la Convention s'appliquera uniquement aux hypothèques et mortgages contractuels.

(Un vote est exprimé par main-levée).

Onze délégations ont voté pour l'amendement; trois ont voté contre.

L'amendement est donc adopté.

La deuxième proposition de la Délégation française revêt de l'importance pour le Comité de Rédaction.

Il y est préconisé que l'hypothèque peut être constituée soit en conformité avec la loi du pavillon, soit en conformité avec la loi du pays où l'hypothèque doit être enregistrée.

J'insiste sur le fait qu'il s'agit non pas d'accorder un droit, mais uniquement de la forme; l'instrument contractuel peut donc être établi, soit dans la forme prévue par la loi du pavillon, soit dans la forme du pays où l'acte est passé.

M. Francesco Berlingieri, Italie, (traduction) : M. le Président, Messieurs.

L'utilité et le but de cet amendement échappent à ma délégation.

Nous ne comprenons pas comment nous pouvons aider de cette manière le créancier hypothécaire et d'un autre côté nous admettons qu'une hypothèque peut être instrumentée, tant dans la forme acceptée par la loi nationale, que dans la forme acceptée au lieu où le contrat hypothécaire a été signé; mais nous courons le risque d'imposer à chaque loi nationale des modifications que nous n'obtiendrons que difficilement et qui ne présentent pas d'utilité.

Je me permets de vous donner un exemple : aux termes de la loi italienne — et je crois qu'il en est de même dans beaucoup d'autres lois continentales — l'hypothèque, le mortgage doit être établi, soit par un acte authentique, soit par un acte sous seing privé dont les signatures sont légalisées.

Dans d'autres pays, une signature légalisée n'est pas nécessaire. Le présent amendement aurait donc pour effet que nous serons obligés en Italie d'accepter à l'enregistrement une hypothèque qui a été actée dans une forme qui n'est pas admise par la loi italienne et je pense que ce sera trop difficile à obtenir.

Les avantages visés par cet amendement ne sont pas suffisamment grands pour justifier un tel changement dans la loi nationale.

Merci, Monsieur le Président.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, j'ai écouté avec beaucoup d'attention l'observation de notre ami M. Berlingieri. L'objection qu'il a formulée ne nous avait pas échappé, lorsque nous avions proposé cette modification, qui nous avait été demandée avec insistance par nos banques, je le répète, parce qu'elles éprouvent beaucoup de difficultés à connaître exactement ce qu'il faut faire suivant les législations étrangères. Il est nécessaire de se rendre dans le pays étranger pour y satisfaire.

M. Berlingieri vient de dire que cela entraînerait une modification de sa propre législation. Je ne le crois pas parce que ce qui va le déterminer, c'est la loi du pays dans lequel l'acte est passé et c'est seulement sous l'empire de la Convention que vous serez obligés de

l'accepter. Il n'y aura pas de modification de votre législation, parce que cela agira en vertu de la Convention et non pas en vertu de votre législation.

Au surplus, je rappelle que c'est un principe général de droit international privé qu'un acte peut toujours être valablement fait dans la forme du pays où il est posé.

Si cette règle très générale de droit international privé a été acceptée à peu près par tout le monde, c'est que vraiment elle est très sage.

Les objections que vous avez formulées seraient valables à l'endroit de la règle « lex loci actus », cependant on l'accepte. Nous demandons simplement que cette règle générale soit acceptée comme règle particulière des actes constitutifs. Je parle évidemment uniquement de l'acte constitutif d'hypothèque.

M. Spiliopoulos, Grèce : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, la Délégation hellénique approuve entièrement la proposition faite par la Délégation française. Cela correspond à ce que nous voulions présenter nous-mêmes, car ce n'est pas seulement une question théorique, mais pratique pour notre pays et qui a pour nous une très grande importance.

Je vais vous donner un exemple. Les pays où l'on obtient d'habitude un crédit naval sont l'Amérique, l'Angleterre et peut-être aussi les pays scandinaves. Je parle évidemment des navires sous pavillon étranger et non des navires qui obtiennent des crédits pour leur propre pavillon.

Ainsi, par exemple, si un navire grec acheté à Londres doit être payé en partie cash et en partie par un mortgage, il faudrait établir un mortgage valable et conforme à la législation du pays dont il bat pavillon, c'est-à-dire la Grèce et là ce serait presque une impossibilité. Voici pourquoi. Suivant la législation grecque, le notaire ne procède pas comme un notaire anglais ou américain, c'est-à-dire qu'un notaire anglais ou américain ne fait que certifier la signature d'un acte, tandis que le notaire, en Grèce, doit lui-même rédiger l'acte et non seulement certifier la signature.

De cette façon, il n'y aurait pas la possibilité de formuler un mortgage valable en Angleterre ou en Amérique puisque le notaire américain ou anglais n'a pas les mêmes droits que le notaire grec. Cela ne serait donc pas conforme aux règles prévues par la loi grecque.

C'est pour cette raison que notre loi est plus complète, parce qu'en ce qui concerne le droit international privé, il existe à peu près dans toutes les législations, la « lex occupatu » qui renvoie à la forme de la législation du pays où un acte est rédigé.

C'est pourquoi, si on accepte la proposition française, il faut ajouter cette précision. Dans ces conditions, nous sommes d'accord avec la Délégation française.

Le Président : Je propose de reprendre les amendements relatifs à l'article 1er et aux autres articles que nous avons traités ce matin, demain matin à 9 h 30, afin de procéder au vote.

Nous avons ensuite les articles 2 et 3.

Nous prendrons d'abord l'article 2 du Projet de la Commission.

Y a-t-il des observations à ce sujet ?

M. Nikola Percic, Yougoslavie, (traduction) : Nous préconisons une nouvelle rédaction pour l'article 2 actuel (document N.Y. 23).

Sans aucun doute vous avez remarqué que le libellé de cet amendement est le même que celui de l'article 6 du Projet de Convention de la Conférence de Stockholm concernant l'enregistrement des droits relatifs aux navires en construction.

Comme nous l'avons déjà proposé au sujet de l'article 1er, nous désirons un système où le rang des hypothèques soit établi en fonction de la date de l'enregistrement.

C'est la raison pour laquelle nous avons proposé les mots « other particulars » et nous désirons voir reconnaître ce principe dans l'article 2, laissant à chaque Etat contractant la possibilité de fixer par sa loi nationale propre, s'il faut retenir la date de l'enregistrement ou la date de la demande d'enregistrement.

Merci.

M. Chauveau, France :

Monsieur le Président, Messieurs, nous avons à suggérer une petite modification à l'article 2. A première vue, il peut vous sembler qu'il s'agit d'une question de rédaction, mais la modification proposée a, je crois, une répercussion sur le fond.

Il est dit dans le draft d'Anvers que les hypothèques et mortgages inscrits occuperont entre eux le rang qui leur est reconnu par la législation de l'Etat où ils sont inscrits. On fait donc appel exclusivement à la loi du pays où les hypothèques sont inscrites pour déterminer leur rang. Dans le contre-projet que nous avions soumis, nous avions précisé : les effets des hypothèques à l'égard des tiers sont déterminés par les lois du pays d'inscription. Ceci implique déjà la question de la détermination des rangs puisqu'il s'agit des effets de l'hypothèque à l'égard des tiers.

Mais notre formule est plus large en ce qui concerne la détermination exacte des effets et de la portée de l'hypothèque. Nous pensons qu'il est sage de faire dépendre ces effets de la législation du pays d'inscription. Nous estimons que notre formule est meilleure mais si l'Assemblée ne devait pas partager cet avis, nous nous rangerions sur ce point à l'opinion de la majorité.

Je constate également, Messieurs, que dans notre article 3, qui correspond à l'article 2 du Projet d'Anvers, nous avons fait une ajoute qui a son importance. Peut-être aurais-je dû en parler à propos de

l'article 1er. Nous demandons que toutes les hypothèques soient inscrites sur un seul et même registre, de façon à faciliter les recherches. Il est bien évident que celles-ci seraient singulièrement difficiles si nous devions consulter cinq ou six registres à travers le pays pour connaître les hypothèques inscrites. Entendons-nous bien : nous ne demandons pas qu'il y ait un seul registre par pays, mais que toutes les hypothèques concernant un même navire soient inscrites sur le même registre. Il se peut que, pour un navire, les hypothèques soient inscrites à Liverpool, pour un autre navire, à Londres ou ailleurs. Mais nous voulons éviter que pour un même navire, certaines hypothèques soient inscrites à Londres, d'autres à Liverpool ou encore dans d'autres ports.

C'est pourquoi nous défendons cette adjonction qui ne figurait pas dans le Projet d'Anvers.

Le Président : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole concernant l'article 2 ?

(Pas de réponse).

Nous passons donc à l'article 3.

M. Herbert Alfonso Andersson, Finlande, (traduction) : M. le Président. Aux termes de l'article 3, paragraphe 1, un propriétaire est dans l'impossibilité de vendre son navire sans l'accord de tous les titulaires d'hypothèques enregistrées.

Cela ne me paraît pas raisonnable.

Si un navire est vendu à un Etat contractant, le créancier hypothécaire conservera sa propriété, conformément au paragraphe 3 du même article.

La difficulté surgit en effet si le navire est vendu à un Etat non contractant.

Dans ce cas, notre loi prévoit que le propriétaire peut résoudre le problème en payant au créancier hypothécaire ce qui lui est dû en vertu du contrat d'hypothèque.

Je ne désire pas faire de proposition spécifique en vu d'amender le paragraphe 1, mais je désire attirer votre attention sur ce qui, à mon avis, est une restriction inutile des activités de propriétaires de navires.

Merci.

M. William Baatz, Canada, (traduction) : M. le Président, il convient que le Canada explique pourquoi il aura des difficultés considérables à appuyer l'article dans sa rédaction actuelle.

Cet article semble imposer une restriction substantielle aux droits du propriétaire de disposer raisonnablement de son bien.

Au Canada nous avons connu une expérience très malheureuse relative à des navires achetés après la guerre et sujets à une restriction de pavillon. C'est exactement à cela qu'aboutit la disposition actuellement insérée dans cet article : le transfert ne sera pas possible sans le consentement du créancier hypothécaire.

Pareille condition impose en fait aux gouvernements d'abandonner une partie de leur souveraineté. Il peut arriver qu'on arrange un petit prêt ad hoc qui aura pour effet d'obliger le pays d'enregistrement du navire à emprisonner ce navire dans son registre, même si cela est contraire aux désirs de ce pays.

Cela pourrait avoir pour effet d'obliger le conservateur des hypothèques à garder le navire par le simple caprice d'un petit créancier d'un petit prêt ad hoc créé à cet effet.

Nous considérons que les dangers inhérents à la disposition proposée sont substantiels au point de nous empêcher de voter cet amendement.

Merci.

M. Chauveau, France :

Le premier amendement n'est pas de la plus haute importance, mais présente, à mon sens, un intérêt pratique. Il s'agit de l'adjonction qui figure sous l'article 5 de notre contre-projet.

Il y est dit que tout navire doit avoir parmi les papiers de bord un extrait du registre mentionnant les hypothèques et les mortgages inscrits et les montants garantis. Cet extrait ne devrait pas avoir plus de trois mois de date. Il mentionnera une autre indication importante : l'adresse du service chargé de la tenue du registre. Cette dernière indication est très importante. En effet, lorsqu'on aura affaire à un capitaine, on pourra lui demander de produire son certificat et on y trouvera immédiatement l'adresse du service auquel on devra demander les renseignements requis. Dans ce cas, le créancier saisissant, par exemple dans le cas de vente forcée dont on a parlé tout à l'heure, saura immédiatement à qui s'adresser pour obtenir les renseignements qu'il doit fournir. Voilà pourquoi nous demandons d'ajouter cet article. Cette prescription existait d'ailleurs déjà dans la Convention de 1926 et je crois qu'il serait sage de la reprendre ici.

J'en viens maintenant à l'article 6 de notre contre-projet, qui est extrêmement important. En effet, un des dangers, une des insécurités, auxquelles les créanciers hypothécaires ou mortgaged sont exposés, réside dans la perte du navire ou son endommagement qui en réduit singulièrement la valeur. Généralement, les navires sont assurés par une assurance-corps. Nous voudrions que, même lorsque le navire est passé au fond de l'eau, le créancier mortgaged ne soit pas dépourvu de toute espèce de garantie, qu'il ne voie pas son gage en quelque sorte évaporé et qu'il puisse en trouver un autre sous forme de l'indemnité d'assurance.

Nous proposons donc en quelque sorte de reporter le droit du créancier hypothécaire ou mortgaged sur l'indemnité d'assurance. Je sais bien que, dans la pratique, cela se fait déjà de façon conventionnelle mais nous pensons qu'il est plus simple de le prévoir légalement,

ce qui dispense le créancier de devoir recourir à des mesures particulières ou conventionnelles.

C'est une des bases de l'ensemble du système français que nous avons proposé. Nous le faisons précisément parce qu'en France, cela ne va pas absolument de soi et il pourrait en être de même dans certains autres pays.

Le Président : Le moment est venu d'exprimer une opinion concernant le problème important des articles 4 et suivants et j'ouvre le débat à ce sujet.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : M. le Président, Messieurs, nous présentons trois amendements à l'article 4. Le premier ne donnera pas lieu à controverse. Les autres sont d'une autre nature.

Tout d'abord nous proposons de remplacer les mots « wreck raising » par « wreck removal ».

En ce qui concerne le paragraphe (iv), au sujet duquel M. Asser a pris la parole ce matin, je ne suis pas tout à fait sûr de connaître la situation actuelle.

L'expression « not based upon contract » et d'autres modifications ont fait l'objet d'un grand nombre de critiques.

Nous proposons le texte suivant :

« Claims in tort which arise in respect of loss or damage to property occuring in direct connection with the operation of the vessel ».

Nous introduisons un autre amendement qui fera l'objet d'une controverse.

Nous désirons ajouter à l'article 4, paragraphe 1, un sous-paragraphe (vii) rédigé comme suit :

« All other maritime liens arising at any time prior to the registering of the mortgage or hypotheque ».

Ainsi les privilèges maritimes qui ont été constitués par la loi du pavillon ou par la loi propre ne pourront pas être écartés par l'hypothèque ou prendre rang après le privilège ou l'hypothèque.

La disposition écartera ou fera reculer les privilèges existants et ira à l'encontre de difficultés constitutionnelles dans ce pays.

Si un privilège grève un navire et si une hypothèque plus importante est constituée après, celle-ci porte préjudice au privilège, au droit réel sur le navire; ceci vous mettra en face d'une exclusive de la part de notre constitution. Vous soulèverez au moins des questions constitutionnelles.

Lorsqu'en 1920 nous avons adopté notre « Ship Mortgage Act » cette disposition a été insérée et cela n'a pas provoqué de réaction de la part de nos institutions de crédit.

Cela ne pose aucun problème pour des navires en construction et pour les hypothèques qui s'y rattachent, mais lorsqu'il s'agit d'un vieux navire, que le propriétaire a grevé de privilèges et lorsque ce pro-

priétaire obtient une hypothèque, celle-ci primera les privilèges; cela serait une opération inéquitable et cette expression est beaucoup trop peu énergique.

C'est la raison pour laquelle nous pensons que, tant pour des motifs moraux que pour des motifs légaux, un droit qui a été créé ne devrait pas être aboli ou subordonné à un droit créé ultérieurement; un privilège ou une hypothèque ne devrait avoir de conséquences que pour l'avenir et ne pas avoir d'effet rétroactif.

M. Boeg, Danemark :

Monsieur le Président, je ne désire faire qu'une toute petite remarque.

Si je comprends bien, le texte français et le texte anglais ne sont pas tout à fait conformes. Dans le texte français, on parle de « créances du chef d'assistance et de sauvetage ». Dans le texte anglais, il est dit : « claims for salvage ».

Dans la Convention de 1926 vous trouverez les mots « assistance et sauvetage » et je ne vois pas pourquoi changer le texte sur ce point.

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : M. le Président, j'ai deux observations à faire.

La première, je pense, ne concerne que la rédaction et consiste à préférer, dans le paragraphe 4, aux mots « claims not based on contract » les mots « claims based on tort ».

Il ne s'agit pas du tout d'une question de principe mais d'un motif propre au droit anglais.

Il serait préférable, je pense, de maintenir la rédaction actuelle, mais si, pour les besoins d'autres pays de droit continental, il était préférable de combiner les deux, le problème serait résolu. Il ne s'agit que d'une simple question de rédaction.

L'autre question touche aux principes et concerne la proposition de M. Boal d'ajouter un paragraphe (vii) à l'article 4, 1. Aux yeux la Délégation anglaise cela pose une importante question de principe car cela va à l'encontre du principe auquel nous attachons beaucoup d'importance et qui consiste à réduire au maximum les privilèges maritimes.

Vous remarquerez que les conséquences de la suggestion américaine qui, bien qu'à première vue elle ne fasse que reculer les hypothèques derrière les privilèges institués antérieurement par la loi nationale — tels sont les privilèges des fournisseurs, privilèges qui ne sont pas mentionnés dans la liste ici — auraient pour effet, si vous examinez l'article, que tous les Etats auront l'obligation de reconnaître les privilèges nationaux antérieurs et de les faire passer avant les catégories de privilèges reconnus internationalement.

Cela va au cœur de la question sur laquelle le Comité de Rédaction s'est penché, car on aboutirait à la création, et à la création dans tous

les pays qui ont des privilèges, de toute une série de privilèges nationaux en lieu et place d'une restriction des privilèges maritimes internatonaux existants.

En tant que porte-parole de la Délégation du Royaume-Uni je serai certainement obligé de voter contre toute proposition qui aurait pareil effet.

Je me rends compte des difficultés constitutionnelles rencontrées aux Etats-Unis, mais il y a vingt-huit autres pays qui devront faire face à ces difficultés constitutionnelles si la proposition était acceptée.

(Applaudissements).

M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) :

Au nom de la Délégation des Pays-Bas je désire faire trois brèves observations.

Tout d'abord, nous partageons complètement le point de vue exprimé par Lord Justice Diplock pour autant qu'il s'agisse de la proposition américaine.

Dans notre esprit la priorité des privilèges maritimes doit être limitée autant que possible.

J'ai déjà eu l'occasion de vous dire que, à notre sens, les privilèges sont toujours arbitraires ou capricieux et c'est la raison pour laquelle nous ne devons certainement pas progresser dans cette direction.

Le point suivant, M. le Président, concerne le paragraphe (iv), de l'article 4.

Nous désirons, c'est certain, exclure les créances qui, quoique se rattachant à une responsabilité quasi-délictuelle, pourraient également être basées sur un contrat.

Pour autant que je sache, tout le monde est d'accord et il s'agit uniquement de questions de rédaction.

Je ne m'étendrai pas sur le point suivant qui revêt une importance particulière pour nous, et qui, en termes aussi brefs que possible, vise à refuser à l'affréteur un privilège sur le navire.

Nous désirons limiter les privilèges maritimes aux créances à charge du propriétaire lui-même, du propriétaire originaire, de l'affréteur de coque nue et nous ne désirons certainement pas aller plus loin.

Merci.

(Applaudissements.)

M. Yoshiya Kawamata, Japon, (traduction) : M. le Président, je crois que la proposition que je vais faire maintenant ne va pas à l'encontre de l'ordre des choses, puisque, si cela avait été possible, j'aurais voulu vous la soumettre plus tard, lors de la discussion de l'article 6.

Toutefois, la présente proposition consiste à ajouter un autre paragraphe au pragraphe (vii) de l'article 4, paragraphe 1.

Je pense qu'il ne devrait pas y avoir de créances pour les réparations ou de créances pour des réparations et de l'entretien.

Notre délégation espère fermement que l'article 6, paragraphe 6, sera biffé ou au moins rédigé de manière à permettre à chaque Etat contractant de fournir une protection adéquate aux réparateurs de navires. Toutefois, comme nous craignons que notre proposition visant à supprimer cet article ne soit pas adoptée et que nous n'ayons plus alors la possibilité d'introduire un amendement comme celui que nous venons de vous soumettre, je désire réserver le droit de présenter pareil amendement à l'article 4 en faisant la présente proposition d'amendement.

Le motif principal qui inspire cet amendement est constitué par le fait que cette sorte de créance, c.-à-d. celle relative aux réparations, résulte de prestations qui améliorent le navire et qui en augmentent la valeur.

Merci.

(Applaudissements.)

M. Hasche, Allemagne, (traduction) : A propos du paragraphe (iv) nous proposons d'étudier le problème de la situation légale des créances basées sur des contrats. Nous pensons qu'il sera nécessaire de sauver la situation des connaissements, plus particulièrement ceux signés par un transporteur qui n'est pas le propriétaire du navire.

Nous craignons une situation difficile pour la négociabilité et la haute appréciation des connaissements si nous ne sommes pas disposés à abandonner les privilèges américains sous ce rapport.

C'est la raison pour laquelle nous proposons d'examiner cette question avec beaucoup de soin.

Merci.

Interruption du déjeuner

Le Président : Nous poursuivons la discussion de l'article 4.

M. Van Ryn, Belgique : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nous, les membres de la Délégation belge, avons écouté avec beaucoup d'intérêt les observations faites ce matin à propos de l'article 4 et nous avons été particulièrement préoccupés de ce qui figure dans le projet, sous le paragraphe 1, alinéas (iii) et (iv).

En ce qui concerne l'alinéa (iii), le texte porte : « un privilège est assuré pour : les créances contre le propriétaire du chef de mort

ou lésions corporelles survenant en relation directe avec l'exploitation du navire ».

Ce texte constitue, par rapport à la Convention de 1926, un élargissement de la liste des privilèges, puisque désormais ceux-ci seraient reconnus pour des créances appartenant à des personnes autres que des passagers ou des membres de l'équipage.

Nous nous demandons si cette extension qui n'avait pas été retenue en 1926 doit l'être maintenant, alors que nous avons la préoccupation de limiter dans toute la mesure où c'est possible et raisonnable, la liste et l'importance des privilèges.

Nous pensons que dans cet esprit il serait préférable de ne pas maintenir ce privilège nouveau et même de ne plus mentionner le privilège pour mort ou lésions corporelles, tel qu'il figurait dans la Convention de 1926.

Le paragraphe (iv) prévoit qu'un privilège est assuré « aux créances de nature non contractuelle contre propriétaire du chef de pertes ou dommages aux biens ou en rapport avec des biens, survenant en relation directe avec l'exploitation du navire ».

Si l'on compare ce texte avec celui qui figurait dans la Convention de 1926, on constate tout d'abord qu'il y a une suppression : le privilège qui était reconnu en 1926 au profit du porteur du connaissement est supprimé, puisque désormais il n'y a plus de privilège pour les créances de nature contractuelle et dans cette mesure, nous sommes tout à fait d'accord avec la proposition qui nous est faite.

En revanche, le texte prévoit cette fois encore l'institution d'un privilège nouveau qui n'existait pas en 1926 et qui, en tout cas, n'avait pas été retenu en 1926, au profit de propriétaires de biens qui n'avaient pas contracté avec l'exploitant du navire.

Il s'agit donc de créances provenant d'accidents dont sont victimes des personnes propriétaires de biens qui n'avaient pas contracté avec le propriétaire du navire.

Est-il nécessaire, dans l'esprit qui est le nôtre, alors que nous avons l'intention de rendre aussi solide que possible le crédit hypothécaire et de limiter, dans toute la mesure où c'est possible, des privilèges, de prévoir ce privilège nouveau ?

C'est la raison pour laquelle la Délégation belge se permet de demander d'envisager s'il n'y aurait pas lieu d'omettre purement et simplement dans la liste qui figure à l'article 4 les privilèges indiqués sous les alinéas (iii) ou (iv).

Je voudrais encore revenir un instant sur ce qui est prévu au paragraphe (iii). On pourrait évidemment considérer que d'une manière générale les créances qui résultent de lésions corporelles ou de la mort d'une personne sont des créances qui, par leur nature, sont dignes d'un intérêt particulier et méritent d'être garanties par un privilège.

C'est une conception qui, sur le plan humain, peut se défendre,

mais alors il faudrait, semble-t-il, être tout à fait logique et admettre que des créances de cette nature doivent toujours être garanties par un privilège, qu'il s'agisse de passagers ou qu'il s'agisse de personnes qui n'avaient pas contracté avec le propriétaire du navire et qui, par suite d'une malchance, se trouvent victimes d'un accident, à l'occasion par exemple de leur présence fortuite sur le navire. Dans un cas comme dans l'autre, la créance mérite la même considération.

Dès lors, toute distinction, soit en faveur des passagers, soit au contraire en faveur des tiers qui n'ont pas contracté avec le propriétaire, toute distinction de ce genre nous paraît arbitraire.

Si l'on considère que les créances du chef de lésions corporelles ou à la suite du décès d'une personne sont, par leur nature, dignes d'être spécialement protégées, notamment par l'octroi d'un privilège, il faut, semble-t-il, rationnellement et équitablement l'admettre dans tous les cas. Ou bien, si l'on considère que l'impératif majeur, la raison qui doit l'emporter sur les autres, c'est celle de réduire dans toute la mesure du possible la liste des privilèges, alors il faudrait, semble-t-il, omettre ces créances sans distinction.

En un mot, il nous paraît que tant les textes de 1926 que le texte du projet que nous discutons actuellement encourent le même reproche sur ce point, celui de faire une distinction. En 1926, on la faisait en faveur de ceux qui avaient contracté avec l'armement, ce qui était particulièrement choquant à nos yeux, car ceux-là ont accepté le risque, tandis que les tiers qui sont purement et simplement victimes d'un accident, sont, semble-t-il, des victimes dignes d'une plus grande considération.

La distinction est actuellement en sens inverse et le texte a été considérablement élargi et rédigé, même en des termes qui pourraient donner lieu à des interprétations difficiles, car que faut-il entendre par mort ou lésions survenant en relation directe avec l'exploitation du navire ? Suffit-il qu'un accident se produise sur le navire et par la faute d'un membre du personnel du navire, pour que l'on puisse dire qu'il est en relation directe avec l'exploitation du navire ? C'est là une question qui pourrait donner lieu à de longues discussions, pour cette raison également, à savoir la rédaction et l'interprétation difficiles du texte qui nous est proposé.

Nous estimons qu'il serait préférable d'omettre les privilèges indiqués au paragraphe 1, alinéas (iii) et (iv).

M. Rachmany Wolfson, Israël, (traduction) : M. le Président, en abordant le sujet des privilèges mentionnés à l'article 4 et celui des hypothèques, nous désirons mettre en évidence les points de principe qui nous guideront lors de l'examen de ces questions :

A. Nous comprenons l'importance de sauvegarder les droits des créanciers hypothécaires en ramenant les privilèges maritimes à un minimum essentiel et équitable.

B. En examinant la sécurité accordée aux hypothèques et aux chartes-parties, nous devrions faire attention au fait que les deux sécurités ont une origine contractuelle.

C. Les faits qui ont contribué à la préservation de la sécurité accordée par le navire devraient bénéficier d'une priorité dans l'ordre de leur importance et de leur opportunité.

D. Les intérêts garantis par pareil emprunt devraient être couverts par le produit de vente du navire et par les crédits et revenus issus de cette opération et s'y rapportant dans la mesure où ils se rapportent à cet événement dans l'ordre de leur proximité dans le temps.

L'article 4 du Projet traite de la question des privilèges concernant le fret et les accessoires ou les bénéfices ou les droits se rattachant à des sources telles que des indemnités dues au propriétaire, l'avarie commune, le sauvetage, l'assurance, etc...

Nous sommes d'avis que sous la rubrique « accessoires » il faudrait mentionner les points que voici :

1. L'indemnité à laquelle le propriétaire du navire a droit du chef de dommages causés au navire qui ne concernent pas une perte de fret.

2. Les sommes auxquelles le propriétaire du navire a droit dans le cadre de l'avarie commune pour autant qu'elles représentent des indemnités du chef de dommages causés au navire à l'exclusion de la perte de fret.

3. Les sommes dues au propriétaire du navire du chef de services de sauvetage rendus avant la fin du voyage, diminuées des montants reçus par ou distribués au capitaine et autres personnes au service du navire du chef de pareilles créances.

4. Les indemnités d'assurance dues au propriétaire du chef de dommages au/ou perte de navire. Alors que nous nous rendons parfaitement compte des problèmes auxquels la Commission Internationale a dû faire face, notamment des crédits obtenus par les affréteurs et l'importance de sauvegarder les droits des banques et autres organismes accordant du crédit sur base de chartes-parties, nous pensons que la Convention devrait déclarer plutôt la règle que l'exception, à savoir la situation créée en cas d'absence de toutes charges du chef d'emprunt garanti par une charte-partie.

Pareil emprunt est constitué, soit avant l'hypothèque, soit après. Dans les deux cas il est possible de déterminer contractuellement les servitudes et les charges, et les relations entre elles.

Comme il s'agit essentiellement d'une matière devant être réglée par les parties, c.-à-d. le propriétaire et le prêteur, dans un cas normal, on devrait laisser aux parties le bénéfice de leur liberté contractuelle.

C'est la raison pour laquelle le créancier hypothécaire devrait prêter attention au fait qu'en cas d'absence de dispositions dans le contrat d'hypothèques concernant la charge éventuelle d'un affrètement, pareille charge pourrait être grevée et vice-versa.

En outre, comme les privilèges sont exercés contre le propriétaire dans le sens large du mot, aux termes de l'article de ce projet, il n'est que raisonnable que les droits se rapportant au navire et au voyage soient pris en considération lorsqu'on exerce des droits concernant des privilèges.

En ce qui concerne le rang des différents prêts, il n'est pas certain que l'ordre des privilèges repris par l'article 4 sera accepté par les différentes législations nationales.

Il y aura une tendance à sauvegarder d'abord les taxes nationales, les frais de vente et autres matières similaires.

Ensuite, il faudra tenir compte des dépenses faites pour sauvegarder et conserver le navire en y accordant une sécurité primant les différents privilèges. Autrement, on risque que personne ne soit disposé à prendre en charge un navire saisi, susceptible de faire l'objet d'une vente forcée à la suite de l'exécution des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.

Dans le but d'éviter des créances exorbitantes, l'on pourrait suggérer que pareilles créances soient limitées à celles pouvant être considérées comme raisonnables.

Nous proposons que le Comité de Rédaction prenne en considération l'ordre suivant :

1. Les dépenses faites dans le but de mettre le navire en vente et de procéder à la distribution du produit de vente ainsi que les taxes et autres frais obligatoires dus à un Etat ou une autre autorité dans le cadre de la vente ou de la distribution.

2. Frais de quai, d'ancrage, de pilotage, de phare, de port de toutes sortes et autres frais pour des services similaires dans la mesure où ces frais sont dus à l'Etat ou à un autre Etat ou à une autre autorité ou ont été payés par un tiers à pareilles autorités.

3. Les dépenses faites dans le but de sauvegarder et conserver le navire à partir du jour où il est entré dans le dernier port jusqu'au jour de la vente, comme le précise le paragraphe 1.

4. La créance du capitaine et des membres de l'équipage et d'autres personnes ayant fourni des prestations à bord du navire dans le cadre de leur contrat d'emploi, les héritiers et ayants-droit contractuels, quasi-délictuels et autres.

5. Les créances pour sauvetage de vies humaines à bord du navire échoué ou en détresse ou pour sauvetage du navire, de sa cargaison, de son équipement et de ses bagages et pour contribution du navire à l'avarie commune.

6. L'indemnité pour mort ou lésions corporelles de passagers à bord du navire.

7. L'indemnité du chef de dommages à la suite d'un abordage ou d'autres accidents de navigation pour dommages causés par le navire ou ses installations dans les ports, les chantiers, les passes navigables

ou pour dommages causés à la cargaison et aux effets des passagers, transportés à bord du navire.

Viendraient ensuite :

8. Les hypothèques et mortgages.

En ce qui concerne l'article 4, paragraphe 2, nous proposons d'ajouter à la fin les mots « pas causé par la faute ou la négligence du propriétaire ».

La définition de « propriétaire » reprise à la fin du paragraphe 2 pourrait être rendue applicable à l'ensemble de l'article 4.

La Délégation d'Israël souhaite attirer l'attention sur l'oubli glissé dans le projet concernant les navires perdus et recommande d'insérer un article rédigé dans l'esprit de l'article 6 du projet français, disposition qui devrait s'appliquer tant aux hypothèques qu'aux privilèges.

Merci.

(Applaudissements.)

M. Willem E. Boeles, Pays-Bas, (traduction) :

La Délégation des Pays-Bas propose d'accorder un privilège maritime aux chantiers pour des créances impayées concernant des réparations, à condition que le chantier n'ait pas perdu la garde du navire depuis le commencement des réparations et à condition qu'au moment de la vente forcée ou au début de la vente forcée il ait encore le navire sous sa garde.

Cela veut dire que la Délégation hollandaise ne se rallie pas à l'idée d'un privilège maritime accordé aux chantiers pour des créances relatives à de nouvelles constructions ou des reconstructions, mais uniquement pour les réparations.

Elle ne désire pas accorder un privilège maritime à un chantier pour des réparations non payées si le chantier n'a plus le navire sous sa garde.

En outre, si un chantier a réparé un navire en juillet et si le navire a quitté le chantier et y retourne en décembre le chantier ne doit pas avoir de privilège maritime pour les réparations effectuées en juillet.

En d'autres termes, nous sommes partisans d'un privilège accordé aux chantiers dans les cas où ceux-ci pourraient exercer un droit de rétention.

Vous savez que, dans l'article suivant, les droits de rétention sont abolis.

La Délégation hollandaise désire l'abolition des droits de rétention pour des raisons systématiques. Nous ne pensons pas qu'il soit bon qu'un créancier, par le seul fait qu'il est en possession du navire, ait la possibilité d'obliger les autres créanciers privilégiés ou hypothécaires à payer l'entièreté de sa créance.

C'est une frustration du système des privilèges et hypothèques et il n'est pas bon que le droit de rétention trouble tout le système.

Toutefois, si la Délégation hollandaise pense qu'il n'est pas bon d'accorder aux chantiers un droit de rétention assurant un paiement complet, au préjudice de tous les autres créanciers, elle ne veut pas dire, par là, qu'elle désire ne rien accorder aux chantiers, car si nous enlevons le droit de rétention et ne donnons rien en remplacement, les chantiers n'obtiendront rien.

Il est, à notre avis, extrêmement inéquitable que le chantier, qui vient de réparer le navire et de ce fait en a augmenté la valeur, doive pâtir et que seuls les autres créanciers profitent de l'augmentation de valeur dont il est la cause, alors que lui-même n'obtient rien.

Il y a donc une alternative, soit l'injustice de ne rien obtenir, soit d'être payé intégralement; cela n'est pas équitable.

C'est la raison pour laquelle nous pensons que nous devrions faire une cote mal taillée en accordant au chantier un privilège maritime prenant rang après les autres privilèges maritimes uniquement pour les créances relatives à des réparations impayées et pourvu que ce chantier soit toujours en possession du navire et qu'il n'ait jamais perdu cette possession après le début des réparations.

Ce n'est pas la première fois que je soulève cette question. Elle a fait l'objet de discussions au sein de la Commission Internationale où deux objections ont toujours été soulevées.

La première consiste à faire valoir que les réparations n'augmentent pas toujours la valeur du navire. Si cela n'est pas toujours le cas, ce l'est bien entendu dans 99 % des cas.

Des réparations sont parfois effectuées à des moments peu propices, mais dire que des réparations n'augmentent jamais ou n'augmentent pas d'une manière générale la valeur du navire, n'a pas de sens.

Si vous laissez à quelqu'un le choix entre un navire endommagé et un navire réparé, il payera plus cher pour le navire réparé que pour le navire endommagé. Raisonnablement vous ne pouvez pas prétendre le contraire, car sinon les réparateurs de navires auraient le privilège unique d'effectuer des travaux sans valeur économique.

La deuxième objection consiste à dire que le chantier n'a pas besoin d'un droit de rétention et, par extension, d'un privilège maritime, étant donné qu'il peut toujours demander une sécurité ou un paiement préliminaire.

J'attire votre attention sur le fait que la Délégation des Pays-Bas se rallie uniquement à la conception d'un privilège pour des réparations maritimes impayées.

Nous sommes d'accord qu'en matière de construction ou de reconstruction il y a des plans qui sont établis longtemps d'avance. Dans pareils cas vous pouvez arranger des sécurités d'une manière satisfaisante tant que vous voulez.

Mais nous sommes d'avis que, lorsqu'il s'agit de réparer un dom-

mage dans les délais les plus courts, et en des endroits que vous ne pouvez pas choisir d'avance, cela n'est pas possible.

Le navire peut encourir une avarie en mer et être obligé de réparer le plus vite possible, immédiatement au port le plus proche qui pourrait ne pas être son port d'attache par un chantier dans un port étranger auquel le propriétaire n'a jamais confié de travaux. Chaque jour perdu coûte de l'argent. Si les avaries présentent quelque importance, une soumission est organisée et l'offre la plus avantageuse est retenue. Mais alors, le travail doit commencer immédiatement et faute de temps, une enquête sur la situation financière du propriétaire, sur la situation hypothécaire du navire et autres choses du même genre, ne peut se faire.

Il y va de l'intérêt du transport maritime de pouvoir effectuer les réparations dans les délais les plus courts en accordant un privilège préliminaire au chantier. Cette procédure est appliquée depuis des centaines, peut-être même des milliers d'années et je pense que le système est très bon et que nous ne devrions pas l'abandonner à moins qu'il ne crée des difficultés énormes.

D'une manière générale je pense qu'il est bien plus profitable de pouvoir faire effectuer des réparations dans les délais les plus brefs, grâce à un privilège, tout au moins pendant un certain temps, en attendant qu'une autre sécurité puisse être obtenue, peut-être avec un certain inconvénient aux yeux de mes opposants, dans le cas très exceptionnel où le propriétaire n'est pas solvable.

Si le chantier se trompe sur la solvabilité du propriétaire il en est de même du créancier hypothécaire, et, si vous avez à choisir qui doit supporter ce fardeau, je pense que c'est le créancier hypothécaire, qui a eu tout le temps et toute la possibilité de choisir un débiteur, de faire une enquête sur sa solvabilité, de demander son bilan, plutôt que le chantier, qui doit entamer son travail avec un préavis très court et qui n'est pas dans la même situation que le créancier hypothécaire.

C'est la raison pour laquelle je répète que la Délégation hollandaise est très en faveur d'un privilège maritime accordé aux chantiers pour des réparations non payées mais uniquement dans le cas où le chantier est toujours en possession du navire au moment de l'exécution.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : M. le Président, Messieurs.

Je désire demander votre attention pour quelques remarques concernant les paragraphes (iii) et (iv) de l'article 4.

Ce libellé actuel a pour effet d'étendre les privilèges relatifs à la perte de vies ou lésions corporelles et à la perte de/ou dommage aux biens.

Ainsi, les privilèges qui ont été accordés par la Convention de 1926 ont été considérablement élargis, étant donné que, sous la Convention de 1926, seules les personnes à bord du navire et la cargaison à bord du navire avaient le bénéfice d'un privilège maritime.

Sous la Convention de 1926 le privilège était accordé non seulement

pour des créances contractuelles, mais aussi pour des créances quasi-délictuelles et, à ce propos, je voudrais me référer à des dommages d'abordage.

La référence à des dommages d'abordage dans la Convention de 1926 a pour effet d'accorder des privilèges à toute perte de vies ou lésions corporelles et aux pertes de/et dommages à des biens à la suite d'un abordage.

La Délégation belge a proposé de supprimer complètement les paragraphes (iii) et (iv).

La Délégation italienne est d'avis que cela va trop loin et désire limiter ces deux privilèges aux personnes et à la cargaison à bord du navire.

Nous n'avons pas l'intention de réserver les privilèges uniquement aux créances contractuelles en ce qui concerne la perte de vies et les lésions corporelles, mais de les étendre aux créances quasi délictuelles et je me réfère spécifiquement aux cas d'abordage.

Notre position est que, dans les cas de créances quasi-délictuelles, les créanciers doivent être complètement protégés. Ces créanciers n'ont pas la possibilité de choisir leurs débiteurs. Ils doivent accepter la situation et ils ont droit à une protection.

Ils ont droit à un privilège maritime, alors que les créanciers contractuels n'ont pas droit à pareille protection, étant donné qu'ils ont eu la possibilité de choisir leurs co-contractants — dans une certaine mesure — et qu'ils peuvent vérifier auparavant si leurs co-contractants ont la possibilité de payer leurs dettes.

Ma délégation propose donc de limiter les privilèges des paragraphes (iii) et (iv) à la perte de vies et aux lésions corporelles de personnes se trouvant à bord, que cette perte ou ce dommage ait été occasionné à bord du navire lui-même ou à la suite d'un abordage avec un autre navire.

En ce qui concerne les dommages à des biens, nous sommes partisans de limiter les privilèges à des dommages quasi-délictuels.

Merci.

(Applaudissements.)

M. Jean S. Perrakis, Grèce, (traduction) :

La raison pour laquelle le Gouvernement grec n'a jamais ratifié ou accepté la Convention de Bruxelles de 1926 a toujours été l'étendue du nombre de créances faisant l'objet d'un privilège et c'est la raison pour laquelle notre Association a applaudi à l'initiative de rédiger une nouvelle Convention, qui lui permettait d'entrevoir la possibilité de limiter le nombre de privilèges.

En lieu et place de cela, nous trouvons, à notre grande désillusion, un nombre toujours croissant de créances pour lesquelles un privilège est proposé pour une raison ou l'autre.

Tout d'abord nous pensons — et je me placerai à un point de vue positif — qu'aucun Gouvernement ne ratifiera une Convention ne prévoyant pas un traitement privilégié pour les privilèges concernant les taxes.

En deuxième lieu, nous pensons que les frais judiciaires ou les frais encourus par suite de la vente du navire devraient faire l'objet d'un traitement privilégié et que ce privilège devrait être traité à l'article 4 et non pas dans les articles suivants.

Deuxièmement, le sous-paragraphe (ii) devrait devenir (iii), je présume.

Les numéros (iii) et (iv) du projet devraient être fusionnés et limités seulement à des créances résultant d'un abordage entre navires.

Sur ce point je suis d'accord avec M. Berlingeiri, en ce sens que celui qui passe un contrat court un risque et devrait donc avoir le bénéfice d'un privilège pour sa réclamation éventuelle.

Bien entendu, il est très difficile de dire qu'en cas de mort ou de lésions corporelles le réclamant n'aura pas droit à un privilège. Mais là encore, est-ce une règle universellement admise dans tous les aspects de notre vie ? Un blessé par suite d'un accident en dehors du navire n'a pas un privilège général; devons-nous prévoir ici un traitement particulier ?

Nous devrions nous limiter aux abordages, parce que nous pensons que la collision est au cœur du problème dont nous devrions traiter plus particulièrement.

C'est la raison pour laquelle nous pensons que les paragraphes (iii) et (iv) doivent être fusionnés et porter sur les indemnités dues aux navires, passagers et cargaisons à la suite d'un abordage.

(v) devrait être retenu.

(vi) devrait être biffé.

Nous ne comprenons pas pourquoi la contribution à l'avarie commune doit être mentionnée ici; cela est également injustifié, étant donné que le propriétaire d'un navire n'a pas de privilège pour la contribution de la cargaison, à moins qu'il n'obtienne une lettre de garantie. Je suppose que les autres pourront obtenir quelque chose, mais je ne puis accepter que ce soit un privilège.

Merci.

(Applaudissements.)

M. McGovern, Irlande, (traduction) :

Je désire expliquer le point de vue de la Délégation irlandaise en ce qui concerne les propositions relatives aux privilèges qui primeront les hypothèques maritimes.

Nous appuierons l'acceptation de privilèges relatifs aux créances mentionnées dans les sous-paragraphes (iii), (iv), (v) et (vi) du paragraphe 2, article 4, du Projet d'Anvers.

Il s'agit de créances pour pertes de vies, lésions corporelles, pertes à des biens, enlèvement d'épave et contributions à l'avarie commune.

Nous ne nous opposerons pas à des privilèges devant garantir ces créances, étant donné que nous sommes d'avis que les privilèges se rapportant à ces créances n'affectent d'aucune manière la sécurité des créances hypothécaires.

Nous sommes d'avis qu'un créancier hypothécaire peut prévoir dans son contrat d'hypothèques une assurance adéquate du navire et que, s'il le fait, il sera convenablement protégé, tout au moins en ce qui concerne la priorité de sa sécurité.

Si un navire est convenablement assuré, et si ce navire est saisi ultérieurement à la suite d'une créance mentionnée, on peut promptement faire appel aux assureurs pour qu'ils fournissent une garantie pour cette réclamation, soit sous forme de garantie ou autrement et la créance subsistera en pratique contre le fonds constitué par les assureurs.

C'est la raison pour laquelle nous pensons que rien ne peut être objecté au refus d'accorder un privilège maritime à de telles créances.

Nous pensons toutefois que les deux créances mentionnées dans les sous-paragraphes (i) et (ii), article 4, paragraphe 1, ne doivent pas nécessairement être protégées par un remède aussi draconien qu'un privilège maritime.

Toutefois, nous admettons que toute Convention ne contenant pas de dispositions instituant un privilège maritime pour pareilles créances n'est probablement pas acceptée sur une large base et c'est pourquoi la majorité présente ici est d'avis que ces créances doivent être garanties par un privilège maritime. Nous suivrons cette voie, étant donné que nous sommes d'avis que les montants en jeu pour pareilles créances seront probablement peu importants.

(Applaudissements.)

M. Philip, Danemark, (traduction) :

Cet après-midi nous avons eu la confirmation de l'expérience suivant laquelle celui qui attend suffisamment longtemps pour demander la parole constate que presque tout ce qu'il avait l'intention de dire a été dit.

Malheureusement, il y a un point qui, je le crains, ne sera soulevé par personne, que je soulèverai donc au nom de la Délégation danoise.

Il est entendu que nous essayons de limiter le nombre de privilèges maritimes et que notre succès, comme il a été dit précédemment, se mesurera à la limitation du nombre de privilèges que tous seront parvenus à obtenir.

Il y a au moins un privilège qui a été laissé de côté et qui existe dans la Convention de 1926; j'ai l'intention de vous proposer de le reprendre, tout au moins partiellement.

Il s'agit du privilège portant sur les contrats passés ou les actes passés par le capitaine dans le cadre de son autorité.

Toutefois, je ne vais pas vous proposer de le reprendre entièrement dans la Convention; n'en ayez aucune crainte. Toutefois, il y a un groupe de navires qui comptent, dans une certaine mesure, sur ces privilèges. Ce sont les petits navires, auxquels personne peut-être parmi nous ne prête beaucoup d'attention ici, mais qui ont une certaine importance dans mon pays.

C'est la raison pour laquelle je viens vous proposer les privilèges visés en ce qui concerne les navires de moins de 300 tonnes.

C'est la même limite de tonnage que celles que nous avons dans la Convention de 1957 relative à la limitation de la responsabilité.

Merci M. le Président.

(Applaudissements.)

M. A. Stuart Hyndman, Canada, (traduction) :

Je traiterai d'abord du sous-paragraphe (i) de l'article 4. Nous pensons que nous devons faire attention à la limitation des gages dus au Capitaine et officiers, non pas pour le dernier voyage — et cela concerne la protection des créanciers hypothécaires — non pas une limitation de deux ans, mais au stade actuel une limitation aux gages de l'équipage couvrant une période d'un an.

Ensuite, en ce qui concerne les sous-paragraphes (iii) et (iv) nous sommes d'accord d'une manière générale avec le délégué belge, qui estime que nous créons ici peut-être une extension inutile du principe de base des privilèges maritimes et que ces privilèges peuvent très bien être écartés, sauf pour certaines questions, comme il a été proposé par un orateur, à savoir sauf en ce qui concerne strictement les dommages résultant d'un abordage.

Ceci concerne à nouveau la question d'une créance hypothécaire et, quoique les orateurs de ce jour n'aient pas soulevé cette question, ma proposition implique une restriction supplémentaire du mot « propriétaire » qui, à mon avis, ne devrait pas comprendre l'exploitant du navire.

J'ai remarqué que, dans les amendements, aucune délégation n'a proposé de donner une nouvelle définition en écartant l'exploitant du navire et j'accepterai toute proposition qui serait faite à ce sujet.

La question d'appliquer ou d'instituer un privilège en faveur des chantiers navals, tout au moins pour des réparations au navire, a été soulevée.

Notre idée de base est que, si nous créons un privilège maritime, il ne s'agira évidemment pas d'un privilège maritime dans le sens généralement admis, puisque le type de privilège proposé existe ou existera aussi longtemps que le navire restera au chantier.

C'est pourquoi est créé un droit d'un type différent de celui en-

visagé pour les autres privilèges maritimes et sans doute différent de ce que le droit commun envisage à l'heure actuelle.

A l'heure actuelle, suivant le droit commun, le chantier naval a un droit de rétention et nous sommes d'avis que ce droit de rétention fournit une protection adéquate, sans qu'il soit nécessaire d'instituer un nouveau droit sous forme de privilège maritime.

Merci.

(Applaudissements.)

M. Chauveau, France :

Monsieur le Président, Messieurs, nous avons proposé par écrit un amendement à l'article 4 et je dois naturellement le défendre. Mais je dois vous dire tout de suite que, pour être compris, cet amendement ne peut être dissocié des amendements que nous avons proposés à l'article 5 et peut-être bien à l'article 8. Cela forme un tout qui — je le reconnais — diffère assez sensiblement du Projet d'Anvers, non seulement dans le texte, mais peut-être bien dans la conception générale du problème. C'est cette conception générale que je voudrais tout d'abord vous exposer.

Mais, Monsieur le Président, je vais vous demander une fois encore l'autorisation de bien préciser quelles sont, en regard du problème, la position et les intentions de la Délégation française. Il se trouve, en effet, que mon petit doigt, celui de la main droite, qui est, par nature, un peu indiscret et l'incite à aller écouter aux portes, m'a rapporté qu'on nous prêtait les intentions les plus noires et les plus tortueuses. On a déclaré que nous étions venus ici sans aucun esprit de collaboration. Des esprits un peu plus chagrins allaient même jusqu'à dire que nous étions ici pour tout saboter.

Je comprends mal, Messieurs, comment semblable légende a pu prendre corps, car une telle attitude serait tout de même contraire à la tradition de la Délégation française. Ce n'est pas à vous, Monsieur le président, que je dois rappeler que, parmi toutes vos ouailles ici réunies, la Délégation française est l'une de celles qui ont le mieux contribué à l'œuvre du C.M.I. et à l'unification du droit maritime. Nous avons toujours envoyé à vos Conférences des hommes de grand renom et de grande valeur. Il en est un, Monsieur le Président, dont vous avez célébré hier la mémoire en des termes éloquents et parfaitement mérités. Je citerai encore un autre nom, toujours parmi ceux qui ne sont malheureusement plus des nôtres : le Doyen Ripert. Ces hommes de grand talent ont travaillé au mieux de leur art, qui était grand, à la préparation des 13 conventions qui font l'honneur du C.M.I.

Ces hommes, Messieurs, ont donné le meilleur d'eux-mêmes mais, en outre, la Délégation française peut tout de même revendiquer d'avoir non seulement travaillé à la préparation des conventions, mais de les

avoir toutes signées. Non seulement nous les avons toutes signées, mais nous les avons toutes ratifiées et mises en application, à l'exception peut-être d'une seule, la toute dernière, pour laquelle le temps a fait défaut.

Dès lors, Messieurs, il serait véritablement étonnant que nous changions à ce point nos traditions. Si nous pouvons nous vanter d'avoir adopté l'attitude dont je viens de vous parler, je ne suis pas sûr que toutes vos ouailles puissent en fait autant, particulièrement les esprits chagrins que j'ai cités il y a quelques instants.

Par conséquent, nous ne venons pas ici animés d'un esprit de dénigrement systématique. Si nous déclarons que nous ne sommes pas d'accord et si nous proposons autre chose, nous avons le sentiment que nous travaillons et que nous collaborons à une œuvre constructive. Lorsqu'on se trouve en face d'un problème aussi difficile et aussi vaste que celui que nous abordons aujourd'hui dans cette Conférence, les observations et les réserves sont une forme de collaboration; c'est d'ailleurs aussi collaborer que de tirer la sonnette d'alarme. C'est dans cet esprit que nous sommes ici et que nous nous permettons de n'être pas toujours d'accord avec le Projet d'Anvers, tout au moins en ce qui concerne les privilèges.

Nous avons montré ce matin notre bonne volonté; nous avons dit que nous étions d'accord sur les grandes lignes du projet en ce qui concerne les hypothèques. Du dénigrement, il n'y en avait point là. En ce qui concerne la question des privilèges et des rangs préférentiels qu'il convient de leur donner, nous sommes moins d'accord. Nous avons des réserves à formuler et je vais essayer de vous les résumer brièvement.

Comme je l'ai dit ce matin, les perspectives d'accord sont évidemment beaucoup moins belles qu'en matière d'hypothèques. Nous l'avons dit dès le début, et cette espèce de vague sentiment a depuis lors été confirmé par les réponses écrites des différentes délégations ainsi que par les discours que je viens d'entendre. Il est bien certain que cela ne rend pas un son d'harmonie ni d'accord parfait. Il existe pas mal de discordances de vues.

Première discordance: certains estiment qu'après tout, cette pauvre Convention de 1926 n'était pas si mal que cela. Sans doute n'était-elle pas sans aucun défaut; nous l'avions senti et je dois même dire que nous avons pris un certain temps pour nous décider à la ratifier, parce qu'elle était très loin de certaines de nos conceptions juridiques en France. Elle heurtait nos habitudes. Nous l'avons ratifiée par « discipline internationale », pour reprendre une formule du Doyen Ripert. Nous sommes fiers de l'avoir fait. Si tout le monde avait fait preuve de la même discipline, nous ne serions pas ici aujourd'hui.

Il existe donc déjà un premier conflit entre ceux qui se contentaient fort bien de la Convention de 1926 et n'éprouvaient pas le besoin de

détruire de vieux bâtiments uniquement pour le plaisir d'en reconstruire d'autres, et ceux qui, au contraire, estimaient que cette Convention devait être modifiée. Nous sommes prêts néanmoins à faire quelque chose, à nous joindre à un effort constructif en vue de faire une nouvelle Convention. Mais ce n'est pas pour le plaisir de faire « une » Convention. Pour l'honneur C.M.I., nous souhaiterions que ce fût une « bonne » Convention sur laquelle tout le monde fût vraiment d'accord, cette fois.

En considérant le Draft de Portofino et celui d'Anvers, nous sommes obligés de constater qu'il existe des discordances sur les drafts mêmes et sur leur valeur. Nous estimons que nous sommes loin de la perfection et qu'il y a encore beaucoup trop de privilèges qui priment les hypothèques et les mortgages. C'est ce que vous a exposé tout à l'heure, en termes très clairs, mon collègue grec et, de façon moins absolue peut-être, d'autres délégués. Enfin, d'autres délégués au contraire, estiment qu'il y a trop peu de privilèges et qu'il faudrait en rajouter.

Autre discordance : certaines délégations pensent que le délai de deux ans de prescription est beaucoup trop long, tandis que d'autres le trouvent à peine suffisant.

Certains disent qu'il faut inclure dans cette Convention tout ce qu'on peut y inclure, y compris les questions relatives aux navires en construction; je crois avoir lu que d'autres délégations estiment que ce doit être absolument exclu. Nous ne voyons donc pas très bien quelles sont les perspectives d'accord dans semblables conditions et nous avons l'impression d'être plus ou moins dans une impasse.

Pour notre part, nous sommes de ceux qui estiment que pour faire vraiment quelque chose en faveur des créanciers hypothécaires en vue d'accroître la valeur de l'hypothèque, il faut réduire le nombre de créances qui viennent primer les hypothèques. Peu favorables au projet de convention qui nous était soumis, nous avons voulu faire néanmoins un effort constructif. Nous nous sommes donné du mal et, de façon un peu présomptueuse peut-être, nous avons voulu faire quelque chose de tout à fait nouveau. Nous avons accordé cependant au projet de Portofino toute l'attention qu'il méritait, car c'était un très gros travail. Nous l'avons examiné, Messieurs, non seulement au sein de l'Association française, mais nous avons convoqué également pour assister à nos délibérations les représentants de nos banques, les organismes de crédit maritime et les représentants des chantiers. C'est cette réunion de praticiens, d'armateurs et de juristes qui a finalement essayé, en vue de sortir de l'impasse, de vous proposer des solutions nouvelles. C'est donc l'opinion de nos banquiers, de nos représentants de chantiers que je vais essayer, dans une certaine mesure, de vous résumer.

Nous avons eu le sentiment tout d'abord d'être en présence d'un problème nouveau. Il n'était que relativement nouveau car il n'y a pas

tellement longtemps que l'hypothèque maritime existe dans la loi. En France, on ne la trouve pas inscrite dans la loi avant 1880. Cette hypothèque est venue se greffer comme une espèce de parasite sur un arbre existant antérieurement et le parasite est actuellement en train de manger petit à petit l'arbre sur lequel il a été greffé.

Mais le problème est nouveau en ce sens que si, en 1926, l'hypothèque était connue, elle n'était peut-être pas tellement pratiquée qu'elle l'est aujourd'hui. L'extension de l'utilisation de l'hypothèque donne à la question une acuité nouvelle. C'est donc là un problème nouveau auquel nous avons estimé nécessaire d'apporter des solutions nouvelles et hardies.

Nous avons jeté un coup d'œil en arrière et nous avons constaté que la Convention de 1926 avait adopté un procédé simple qui consistait à donner à une certain nombre de créanciers un droit privilégié primant les hypothèques. On a supprimé purement et simplement certains privilèges afin qu'il y en ait moins. Le Projet de Portofino utilise en somme le même procédé. Or, s'il s'avère que la Convention de 1926 n'a pas donné satisfaction et si le Projet de Portofino, qui reprend le même procédé, n'a pas donné satisfaction non plus, c'est que peut-être le procédé n'est pas bon ou qu'il est insuffisant.

Messieurs, en reprenant l'examen de la question, nous avons eu plus ou moins le sentiment d'avoir été depuis 1926 peut-être obnubilés par une seule question : celle du rang préférentiel des créances privilégiées par rapport aux créances hypothécaires, et aussi celle du nombre des créanciers privilégiés à qui on allait permettre de primer les des créanciers hypothécaires. C'est la question principale qui doit retenir notre attention. Mais si l'on considère l'ensemble du problème des privilèges, on constate qu'il est plus vaste et qu'il est possible d'en oublier certains aspects. C'est pour cette raison peut-être que nous nous heurtons à des difficultés.

Ayant considéré tous les aspects, nous avons alors cherché où nous pourrions trouver des éléments de solution. Nous avons essayé d'analyser le problème pour déterminer quelles étaient les difficultés réelles et les inconvénients rencontrés dans la pratique par les créanciers hypothécaires, ceci afin de pouvoir y trouver un remède adéquat.

Nous sommes de ceux qui pensent que, pour atteindre le but que nous nous sommes proposé, c'est-à-dire de revaloriser l'hypothèque de façon à en favoriser le développement — je crois que c'est bien là notre but essentiel — nous devons réduire au maximum ou, si vous le voulez, au minimum, les créanciers primant les créanciers hypothécaires, de façon qu'il n'y en ait plus ou presque plus. Sur ce point, je crois être en accord avec la Délégation belge si j'ai bien compris tout à l'heure l'intervention de M. Van Ryn.

Il est une autre problème que nous ne pouvons pas négliger. Il ne s'agit plus des rapports entre les créanciers maritimes et les créanciers

hypothécaires, mais des rapports entre les créanciers maritimes et les créanciers de droit commun. Il faut que je m'explique à cet égard. Par créanciers maritimes, nous entendons ceux dont la créance est née directement de l'exploitation du navire et qui est en rapport direct avec cette exploitation. Puisque ces créances sont en rapport direct avec l'exploitation du navire, nous pensons que les créanciers maritimes méritent une protection spéciale par rapport aux créanciers non maritimes, c'est-à-dire dont la créance est étrangère à l'exploitation du navire. Ceci a toujours été une règle du droit maritime qui a essayé de protéger les créanciers maritimes en leur donnant la préférence sur les créanciers que j'appellerai terrestres pour employer un terme simple.

Je prends un exemple : il s'agit de la fameuse question du chantier de réparations. Je trouve tout à fait normal que le chantier de réparations ait la préférence sur celui qui a prêté de l'argent pour construire des bâtiments à terre. Je trouve aussi tout à fait normal que celui dont la marchandise a été abîmée en cours de transport ait la préférence sur celui qui a prêté de l'argent pour acheter un camion à terre. Nous considérons que c'est un élément important pour le crédit maritime.

Comme l'a dit tout à l'heure notre ami de la Délégation danoise, nous ne pouvons pas nous contenter de penser en termes de grands armements; nous devons aussi songer aux armements plus modestes et aux armements de la pêche pour lesquels le maintien de ce genre de crédit nous paraît indispensable. Cela nous conduit évidemment à ne pas accepter la disparition d'un certain nombre de privilèges existants. Cela peut même nous conduire à les étendre. Mais vous allez me dire qu'il y a une contradiction entre notre premier et notre second objectif, et c'est exact. Nous avons néanmoins essayé de résoudre le problème et, pour y parvenir, nous pensons que cette conférence devrait daigner accepter deux ou trois conceptions fondamentales, quitte à ce que nous discutions ensuite de la meilleure façon de les mettre en application. Nous serions alors ouverts à toutes les suggestions qui pourraient nous être faites dans ce sens.

Quelles sont ces conceptions ? Nous nous sommes adressés à nos banquiers pour savoir ce qui, dans leur esprit, ne marchait pas. Ils nous ont dit que si le crédit hypothécaire rencontre des difficultés, c'est parce qu'il est pratiqué dans un climat de complète insécurité. Le créancier hypothécaire ne sait pas où il va. L'insécurité se manifeste dès l'instant où le shipowner demande l'ouverture d'un crédit. Avant d'accorder ce crédit, il est normal que le banquier manifeste le désir de se renseigner sur la situation financière du demandeur. Il désire savoir combien de privilèges ou de droits réels grèvent déjà le navire. Il éprouve malheureusement beaucoup de mal à se renseigner car ces droits sont occultes. Ils ne sont l'objet d'aucune espèce de publicité. Comme l'a déclaré le délégué suisse, ceci est contraire à la tendance de toutes les législations modernes en matière de droits réels. Je puis

même vous rappeler que, dans une matière singulièrement voisine de la nôtre, c'est-à-dire le droit aérien, la Convention de Genève a prévu la publicité des privilèges qu'elle reconnaît sur les aéronefs. Nos banques demandent comme principe fondamental de toute nouvelle convention que soit organisé un système de publicité leur permettant, lorsqu'ils seront saisis d'une demande, de pouvoir se renseigner rapidement sur les créanciers jouissant déjà d'un droit réel sur le navire, et ce sans être obligés de se livrer à des enquêtes fort longues et toujours plus ou moins incertaines.

Les banquiers se plaignent d'une autre insécurité, qui, cette fois, ne se rapporte plus au passé mais à l'avenir. Cette insécurité résulte de la possibilité de voir naître tout à coup, après la constitution de l'hypothèque, des privilèges pour un montant important qui viendraient absorber toute la valeur du navire, ne laissant au créancier hypothécaire que ses yeux pour pleurer.

De ce côté, nous en arrivons donc obligatoirement à la nécessité de réduire au minimum les créances qui, naissant postérieurement à la constitution de l'hypothèque, pourront valablement primer cette dernière.

Nous vous proposons en somme un sytème dont les grandes lignes paraissent répondre aux diverses préoccupations des intéressés et aux buts que nous poursuivons. Il existe un droit qui est traditionnellement appelé privilège. Le mot ne sera peut-être plus exact; nous parlerons, si vous voulez, d'hypothèque légale. Il s'agit d'une hypothèque d'une nature particulière au profit de créanciers maritimes dont la créance est en rapport avec l'exploitation du navire, de manière à ce que cette créance puisse avoir un rang préférentiel sur les créances terrestres. Je dois, en effet, souligner qui si vous vous contentez de suprimer purement et simplement le privilège au profit des créanciers hypothécaires, comme le fait le Projet d'Anvers, vous réduisez du même coup le nombre de créanciers qui avaient auparavant une garantie et une préférence par rapport aux créanciers terrestres; vous les reléguez donc au rang de créanciers chirographaires. Je pense qu'en réalité personne ne souhaite qu'il en soit ainsi. Peut-être nos amis anglais ont-ils un moyen de pallier plus ou moins la difficulté que je viens d'indiquer, car ils ont prévu dans leur législation un statut intermédiaire, que nous ne connaissons pas dans notre pays.

De deux choses l'une : ou l'on a un privilège ou une hypothèque, ou l'on n'a rien du tout et l'on subit le recours de tous les autres créanciers et de l'armateur. Quelquefois on peut invoquer un droit de préférence en vertu du droit commun. Mais ce n'est pas là une solution et je suis persuadé que tout le monde est d'accord pour reconnaître aux créanciers maritimes une préférence par rapport aux créanciers terrestres. Cela ne signifie pas que nous allons du même coup les faire passer tous avant les créanciers hypothécaires ou mortgaged.

Le premier problème est celui des rapports entre les créanciers maritimes et les créanciers terrestres. Le second problème est celui des rapports entre les créanciers maritimes et les créanciers privilégiés hypothécaires. Au besoin, nous demanderons que les créanciers privilégiés, dont la créance serait née avant la constitution de l'hypothèque aient la préférence sur les créanciers hypothécaires. De cette façon je donne peut-être satisfaction à la délégation américaine qui a fait ce matin la même suggestion. Il n'y a à cela aucun inconvénient puisque le créancier hypothécaire peut être renseigné sur l'existence de créances privilégiées et accepter la priorité de celle-ci. Par contre, les créances qui vont naître après la constitution de l'hypothèque ne pourront primer les créances hypothécaires ou mortgaged qui garderont leur rang de préférence. En somme, nous nous référons à la date d'inscription et à la date de naissance des droits.

Nous complétons le tout par une suggestion qui n'est peut-être pas très juridique, mais beaucoup plus pratique, en ce sens qu'elle apporte une solution de principe au problème qui nous occupe. Nous voulons créer deux masses distinctes, grâce à l'assurance, pour garantir les hypothèques d'une part, les privilèges de l'autre.

Au cours de conversations privées, j'ai essayé l'autre jour d'expliquer par une image, que je vais me permettre de reprendre devant vous, la façon de résoudre le conflit. Prenons l'hypothèse de deux gros chiens et d'un petit os; si vous donnez le petit os aux deux gros chiens, ils vont se battre et peut-être s'entredévorer. Si, au contraire, vous avez deux beaux gros os et que vous en donnez un à chacun des chiens, ceux-ci ne se battront plus et mangeront chacun leur os. Si l'os est assez gros pour les nourrir, il n'y aura plus de conflit du tout. C'est une image très simplifiée de la proposition que nous avons faite dans l'article 8 bis que nous suggérons d'ajouter et dans les amendements au Projet de Portofino.

Monsieur le Président, je me rends parfaitement compte que de semblables propositions ont de quoi surprendre une assemblée comme celle-ci qui n'y était pas du tout préparée, d'autant plus qu'elles arrivent avec un certain retard dû au fait que nous avons voulu réunir toutes les personnes compétentes, ce qui représente déjà pas mal de monde.

Mais il n'est jamais trop tard pour bien faire ou tout au moins pour essayer de bien faire. C'est dans cet esprit que nous vous soumettons ces propositions. Nous nous rendons compte qu'il vous sera sans doute difficile de les accepter tout de suite. Nous demandons que le temps de la réflexion soit accordé à tout le monde. Peut-être sur une question aussi importante que celle-ci faudra-t-il reporter la décision à une conférence ultérieure. Nous avons d'ailleurs l'impression que l'ensemble du problème n'est pas tout à fait mûr et que nous ne pourrons pas prendre ici de décision définitive. Le sujet vaut qu'on s'ac-

corde un temps de réflexion car, selon le vieux principe italien : « Chi va piano va sano ».

Monsieur le Président, Messieurs, j'ai abusé de votre temps par une intervention trop longue. Je ne vous en remercie que davantage de l'attention que vous avez bien voulu m'accorder.

(Applaudissements.)

M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) : M. le Président, en fait je prends la parole au nom de la Délégation des Pays-Bas pour vous dire que nous avons introduit plusieurs amendements dont j'ai déjà parlé ce matin.

Je désire fournir de plus amples explications au sujet de nos intentions.

Notre amendement N.Y. 4 limite la période des gages et créances similaires ayant un droit préférentiel à six mois.

Je crois que le délégué danois a préconisé comme limite le dernier voyage. Le système du dernier voyage a été retenu par la Convention de 1926 et je pense qu'il donne lieu à toute une série de difficultés. C'est la raison pour laquelle j'ai repris la période de six mois.

Par notre amendement N.Y. 5 nous proposons, comme idée générale, de limiter les privilèges autant que possible et c'est la raison pour laquelle nous suggérons de supprimer le paragraphe (iv) tout en préconisant un texte de substitution.

Il y a là une limitation qui pourrait s'avérer très utile à l'article 4, dans son libellé actuel.

Je pourrais répéter ce que j'ai dit ce matin et ce qui ne fait pas encore l'objet d'un amendement, à savoir que nous fixons les créances qui ne sont pas basées sur un contrat et qui ne peuvent réellement pas être attachées à un contrat.

Notre amendement N.Y. 6 concerne le paragraphe (iii). La portée en est beaucoup trop grande et nous devrions conserver une priorité uniquement dans le cas de créances se rattachant à un défaut du navire ou a un acte ou une négligence de personnes employées à bord du navire.

En ce qui concerne l'amendement N.Y. 7, M. Boeles a déjà exposé les raisons qui militent en faveur de pareil privilège.

Ensuite, il y a l'amendement N.Y. 8, auquel nous attachons énormément d'importance, car nous désirons éviter absolument qu'un privilège soit accordé aux créances contre l'affréteur à temps ou contre toute autre personne qui ne se rattache pas directement à l'exploitation du navire. Nous pensons que ces privilèges doivent être accordés uniquement dans les cas concernant l'exploitant réel du navire.

Ce sera tout pour l'article 4.

Merci beaucoup.

M. A. Vaes, Belgique :

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je voudrais, si vous le permettez, m'étendre sur deux sujets.

Le premier est d'ordre général et vise plus particulièrement l'intervention de M. le Doyen Chauveau. Il nous a dit qu'il avait l'impression que la conférence était déjà dans une impasse, ayant constaté que certaines délégations suggéraient de réduire et d'autres d'augmenter le nombre des privilèges, que certaines délégations proposaient d'étendre et d'autres de réduire les délais à l'issue desquels les privilèges seraient perdus.

Je crois sincèrement que ceux d'entre vous qui ont participé à nos nombreuses discussions préalables au vote de conventions de ce genre sont conscients qu'il est normal que, le premier jour, apparaissent des désaccords sur de nombreux sujets. C'est d'ailleurs pour essayer de les éliminer que nous sommes réunis aujourd'hui. En effet, si nous avions tous été d'accord sur tous les points, avant de venir à New-York, nous n'aurions pas eu le plaisir d'être les invités de l'Association Américaine de Droit Maritime.

De grâce, ne jetons pas le manche après la cognée, ne disons pas, à trois heures de l'après-midi, le premier jour, que les chances de réussir sont perdues, parce qu'il y a encore des contradictions. Mettons-nous au travail pour les éliminer.

Ceci étant dit, Messieurs, je pense que pour l'ordre sage de nos travaux, il faut que nous voyions en face le problème créé par les suggestions de la Délégation française, à savoir qu'il y a d'un côté le Projet d'Anvers qui a changé trois fois de nom, qui s'est appelé Projet d'Oxford, Projet de Portofino, pour devenir le Projet d'Anvers, mais qui est le fruit des travaux de la commission restreinte et, d'autre part, un projet français qualifié d'ailleurs très loyalement de contre-projet et qui a pour but, de substituer à la formule du Projet d'Anvers, une formule complètement différente.

Arrivée à cette croisée des chemins, il faut que votre assemblée soit consultée sur le point de savoir si nous allons discuter le Projet d'Anvers ou le projet français, faute de quoi, tout au long de nos délibérations, nous nous heurterons constamment à cette difficulté et nous nous retrouverons constanmment, ici je reprends le mot de M. le Doyen Chauveau — dans une impasse — ne sachant pas si nous discutons le Projet d'Anvers ou le projet français.

Si la majorité de cette assemblée estime que le projet français doit servir de base à nos discussions, qu'il en soit ainsi et nous aborderons le débat sur ce point. Par contre, si l'assemblée était d'un avis opposé, ce serait le Projet d'Anvers qui devrait servir de base à cette discussion. J'invite donc respectueusement M. le Président à consulter l'assemblée à l'effet de savoir dans quelle voie nous nous engageons. Je crois que c'est la sagesse.

Je voudrais vous soumettre un deuxième point. Il vient à point après l'intervention de mon compatriote, M. Van Ryn et du délégué néerlandais. Nous sommes tous d'accord au départ sur le principe que la revalorisation de l'hypothèque qui est notre objet majeur doit avoir pour pendant, dans la mesure du possible, une réduction des privilèges et à ce sujet, M. Van Ryn vous a proposé une réduction assez radicale, c'est-à-dire la suppression des littéra (iii) et (iv) de l'article 4, la suppression complète du privilège attaché aux créances du chef de mort ou lésions corporelles du chef de dommages aux biens.

Le délégué irlandais a dit fort justement tout à l'heure qu'en réalité, ce genre de créance est, en fait, toujours couvert pratiquement par l'assurance, de manière telle que ces deux privilèges, s'ils étaient supprimés, ne pourraient dans la pratique causer un tort quelconque aux titulaires de ces créances qui vont être indemnisés par les polices d'assurance adéquates.

Si cependant on voulait, par une certaine fidélité à d'anciennes conceptions, maintenir quand même ce privilège, le délégué irlandais a dit fort justement qu'il ne nous gênerait pas beaucoup, car il aurait un caractère plutôt théorique : le créancier hypothécaire qui soigne bien ses intérêts devrait toujours surveiller les polices d'assurance de son débiteur hypothécaire, de manière à ce que celles-ci, restant en vigueur, assurent la couverture adéquate aux titulaires de créances du chef de dommages corporels ou matériels. Notre collègue irlandais semble avoir oublié que cela n'est vrai que dans la mesure où il s'agit de créances contre l'armateur-propriétaire.

Or, dans la conception de notre présent projet, ce privilège s'étend également aux créances que peuvent posséder des victimes de dommages corporels et matériels à charge des affréteurs. Pratiquement, il est inconcevable qu'un créancier hypothécaire, même vigilant, puisse toujours vérifier le caractère adéquat des polices d'assurance conclues non seulement par son débiteur hypothécaire mais aussi par un demise charterer, un time charterer, un voyage charterer ou par un manager. C'est ici que je rejoins la position extrêmement judicieuse de la Délégation néerlandaise qui propose de limiter la définition du mot « propriétaire » (owner) au seul propriétaire et à l'affréteur coque nue, le demise charterer. Ce sont en effet les deux personnes dont le créancier hypothécaire vigilant peut, si je puis dire, assurer la surveillance. Il peut contrôler la police d'assurance et du même coup, si votre assemblée estimait devoir maintenir les deux privilèges que la Délégation belge propose de supprimer, nous aurions au moins le sentiment, pour ne pas dire la conviction que ce sont là des privilèges qui ne pourraient par alourdir le sort du créancier hypothécaire, parce que celui-ci pourrait toujours, par une surveillance constante, veiller à ce que les polices d'assurance dont l'objectif est de couvrir ces créances, restent valables, à charge, je répète, d'admettre l'amendement néerlandais qui propose

de ne pas étendre à des affréteurs autres que le demise charterer, les responsabilités donnant lieu à la naissance de créances privilégiées.

(Applaudissements.)

M. Frode R. Ringdal, Norvège, (traduction) : M. le Président, je désire prendre la parole pour défendre l'article 4 dans sa rédaction actuelle et je pense que c'est le moment.

Je limiterai mes observations aux sous-paragraphes (iii) et (iv) de l'article 4.

La longue liste des desiderata individuels introduite cet après-midi montre clairement que tout le monde ne peut pas obtenir satisfaction.

Le sac de St. Nicolas n'est pas aussi grand.

Nous devrons faire un choix basé sur quelques principes de base.

Je désire proclamer que je pense que la Commission, la Commission de M. Asser, a indiqué d'une manière magnifique ces principes de base dans le projet que vous avez sous les yeux.

Nous pouvons suivre la suggestion de M. Van Ryn qui consiste à écarter complètement la notion de privilège maritime. Si tel est le sentiment de la majorité de cette assemblée je pense que la Délégation norvégienne sera disposée à suivre cette décision. Toutefois, si cela n'était pas possible, je pense qu'il ne reste qu'à suivre le texte du projet.

Celui-ci est basé sur deux principes :

Le premier consiste à dire que les titulaires de créances, qui trouvent leur origine dans un contrat conclu avec le débiteur, peuvent prendre soin eux-mêmes de leurs intérêts lors de la conclusion du contrat. Ils n'ont pas besoin d'aide.

L'autre principe est que les tiers qui souffrent d'un préjudice sans commettre de faute propre ont droit à une protection. Or, si nous reprenons pour un instant le premier principe, il devient évident que les créances pour des fournitures et des réparations doivent être écartées. Je suis disposé à admettre qu'un argument très convaincant consiste à dire que la valeur du navire est augmentée par des prestations fournies, prestations qui doivent être payées.

Toutefois, si nous nous inclinons devant cet argument convaincant nous nous retrouverons dans la même situation qu'avant, à savoir sous la Convention de 1926.

La réparation d'un navire augmentera sa valeur, mais la fourniture d'une installation radar ou d'un nouveau treuil aura le même effet. Il en est de même de l'entrepreneur qui a peint le pont ou qui a fait tout autre travail. La seule catégorie échappant à ce critère est malheureusement le fournisseur de produits destinés à la consommation immédiate. Or, ce n'est pas une catégorie substantielle et importante et nous n'avons pas l'intention d'écarter uniquement ce groupe.

Je pense que nous n'avons pas le choix et que nous devons éliminer toutes les fournitures.

L'autre principe de base a permis à certains d'augmenter le nombre de créances bénéficiant d'un privilège.

S'il faut un principe, je ne vois pas comment nous pourrons justifier un privilège au bénéfice des créances se rattachant à un abordage et refuser un privilège à toutes les autres créances se rattachant à un autre accident ou mésaventure. S'il y a des privilèges pour une espèce de créances délictuelles il doit y en avoir pour d'autres.

En fait, il a été dit avec beaucoup d'éloquence qu'une extension des privilèges en cette matière ne portera pas préjudice aux créanciers hypothécaires, puisqu'il leur est possible de prévoir une assurance pour toutes leurs créances. Pour eux, il n'y a réellement pas de privation.

Il y a une catégorie de créances qui échappe à ces deux principes et je ne sais comment aborder exactement l'une de ces catégories, à savoir celle des cargo claims. Il apparaît tellement naturel que ces créances aient le bénéfice d'un privilège mais nous devons pourtant admettre qu'elles trouvent leur origine dans un contrat.

Je pense que la solution la plus pratique serait d'accorder un privilège aux cargo claims et le point de vue des autres délégués m'intéresserait beaucoup.

Tenant compte de tout ceci, je recommanderais d'accepter l'article 4, sous-paragraphes (iii) et (iv).

(Applaudissements.)

M. Ortiz de Guinea, Argentine :

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'Association Argentine de Droit Maritime croit en la nécessité de défendre et d'améliorer le régime de l'hypothèque sur les navires, mais elle est d'avis que ce n'est pas possible d'étendre les privilèges.

L'immuabilité légale du régime des privilèges et la nécessité de défendre l'hypothèque nous contraignent d'accepter la proposition française d'étudier opportunément deux conventions.

Toute créance maritime contractuelle ou délictuelle doit être privilégiée. La conception française d'incorporer dans le projet l'émunération contenue dans la Convention de Bruxelles de 1962 sur la saisie conservatoire des navires, répond à cette nécessité. Cette opinion fut exposée déjà en 1959 et publiée dans un travail sur l'hypothèque et les privilèges maritimes, par l'Université nationale de la République argentine.

Cette norme est suffisante pour défendre le crédit maritime. Cependant la rédaction du texte de la convention sur les privilèges ne peut être la même que celle de la convention sur la saisie conservatoire. Une raison de technique juridique nous contraint à une plus grande précision dans les termes et les termes généraux de l'article 8 du contre-projet français ne peuvent nous donner satisfaction.

Qu'est-ce que l'hypothèque ? Je ne l'appelle jamais crédit maritime, car l'hypothèque est seule une garantie, ce n'est pas un crédit.

La protection donc de l'hypothèque doit se faire sans porter atteinte aux privilèges.

Comme première garantie, je vois la reconnaissance internationale avec effet de l'inscription dans un même registre d'un pays, mais une inscription internationale réalisée à Anvers serait préférable.

A ce sujet, le projet est plus complet. Mais la sécurité de l'hypothèque sera d'autant plus efficace que l'assurance est obligatoire pour le débiteur et que l'indemnisation se fera exclusivement au bénéfice du créancier hypothécaire. Je sais que cette forme de crédit hypothécaire qui n'est pas à portée maritime, trouve certaines satisfactions dans une opération contractuelle qu'est l'assurance en général. C'est l'idée exacte de la notion de séparation des patrimoines.

Une autre sécurité pour l'hypothèque doit être l'extinction des privilèges maritimes dans des délais aussi rapprochés que possible. C'est pourquoi l'inscription obligatoire des privilèges et leur publicité sont nécessaires. L'inscription doit se faire dans le port d'inscription du navire. Il faut s'inspirer dans cette matière des prescriptions de la Convention de Gènes sur les aéronefs et des législations aéronautiques des divers pays et notamment de l'Argentine, mon pays, où la prescription est de six mois.

Une autre garantie moins absolue cependant de l'hypothèque maritime doit être la concurrence établie pour l'indemnisation et porter sur les accessoires : le fret, le crédit pour réemploi. L'Association Argentine désire voir inscrire ces garanties dans la Convention.

Afin d'acorder aux créanciers hypothécaires ayant avancé des fonds pour la construction, l'utilisation ou l'achat du navire une protection pratique et plus effective, il y a lieu d'incorporer dans les réglementations internationales les critères les plus sages à savoir la prescription prévue par l'article 9 du Projet d'Anvers et l'article 12 du contre-projet français.

Le créancier hypothécaire cessera d'être un créancier hypothécaire et deviendra un créancier privilégié, son privilège pouvant être transféré ou faire l'objet d'une subrogation. Cela signifie la fin d'une opposition fondamentale entre la conception de l'hypothèque et celle du privilège puisque la créance hypothécaire occupera un des premiers rangs parmi les privilèges.

M. Hans-Christian Albrecht, Allemagne, (traduction) :

Je me permets de prendre la parole au sujet de l'article 10, paragraphe (iv) et je me réfère à ce qui vient d'être dit par le délégué norvégien.

Nous pensons, Messieurs, qu'il nous est plutôt difficile de nous en tenir au libellé du Projet d'Anvers « Claims not based on contract » en ce qui concerne le dommage à la cargaison.

Nous sommes d'avis, Messieurs, que les créances pour des dommages à la cargaison ne doivent pas être mentionnées ici mais de-

vraient l'être, plus spécialement, dans les cas où les transporteurs ne sont pas les propriétaires des navires. Dans de tels cas, les destinataires qui n'ont pas conclu de contrat, d'autres l'ayant fait à leur place, et qui ont subi des dommages dans le chef de leurs marchandises, n'auront aucune possibilité de faire exécuter leur créance si le navire transporteur n'est pas la propriété du transporteur.

C'est pourquoi, aux termes de la loi allemande actuelle, le destinataire bénéficie d'un privilège sur le navire, privilège constituant la seule possibilité d'obtenir remboursement dans l'éventualité où le transporteur n'a aucun actif et vous savez que cela arrive assez souvent.

Par conséquent, nous sommes d'avis qu'une disposition quelconque est nécessaire et que nous devons faire un effort à ce sujet afin d'aider le destinataire en lui procurant un privilège sur le navire transportant les marchandises.

Il est possible que ce problème ne surgisse pas partout. Il est possible que, dans certains pays, pareilles créances soient traitées comme des créances quasi-délictuelles, mais cela n'est pas le cas en Allemagne et c'est la raison pour laquelle nous n'avons pas de protection sur ce point.

Du point de vue pratique, Messieurs, je ne pense pas qu'un préjudice puisse, de ce fait, être porté aux hypothèques. Pareilles créances font l'objet d'une assurance auprès des P. & I. Clubs et d'une certaine manière l'intérêt des banques hypothécaires maritimes commande d'exiger que les propriétaires aient une couverture P. & I.

Ainsi, je suis en faveur d'une solution couvrant les créances des destinataires et j'ai le sentiment que nous devons trouver une solution.

Merci.

(Applaudissements.)

M. J. Niall McGovern, Irlande, (traduction) :

Je regrette de reprendre la parole une fois de plus, mais je pense qu'il faut éclaircir un point.

Dans notre loi, le privilège maritime est un remède de grande portée. C'est un droit ou un privilège contre la chose maritime qui ne nécessite pas la possession de la chose mais qui la suit.

J'invite les délégués ici présents à se demander s'il est vraiment nécessaire d'accorder aux créances qui ont fait l'objet de nos discussions de cet après-midi, une protection aussi forte que le privilège maritime.

J'ai l'impression que notre problème ne se limite pas à déterminer ceux parmi les créanciers de navires qui seront payés mais que le problème principal est d'accroître la sécurité du crédit à long terme accordé aux propriétaires, c.-à-d. aux créanciers hypothécaires.

A en juger par les réponses données par les différentes associations, il semble y avoir un accord général sur ce but principal de la nouvelle Convention, si Convention il y aura.

Il me semble aussi que, pour arriver à ce résultat, il faille s'assurer tout d'abord d'une uniformité en ce qui concerne la reconnaissance des hypothèques.

Je pense qu'ensuite, nous devons essayer sérieusement de réduire le nombre des privilèges maritimes qui priment les hypothèques. Si nous ne réussissons pas sur ce point, il me paraît douteux que de nouvelles Conventions rédigées ici, rencontrent une large acceptation.

Pour ce motif, je suis disposé, au nom de l'Association Irlandaise de Droit Maritime, à appuyer l'institution du privilège maritime qui n'entame pas sérieusement la sécurité du créancier hypothécaire, celui-ci pouvant se faire protéger par une assurance.

La créance, si créance il y a, résultant d'une saisie du navire, sera poursuivie contre le fonds qui aura été constitué par les assureurs l'ayant couverte.

Cela couvre toutes les catégories, sauf celles des paragraphes (i) et (ii) de l'article 4. Je pense que des raisons sociales peuvent justifier l'octroi de privilèges maritimes aux catégories (i) et (ii).

C'est la raison pour laquelle la plupart des Gouvernements des pays représentés ici n'accepteront pas ou ne ratifieront pas une Convention qui ne donne pas de sécurité sous forme de privilège maritime à des créances pour gages et salaires, droits de quai, de pilotage et comme je l'ai dit précédemment, il ne s'agit que de montants peu importants qui troubleront à peine la sécurité du créancier hypothécaire.

Toutefois, en ce qui concerne toutes catégories de créances ne pouvant faire l'objet d'une assurance et dont la priorité se fera sérieusement sentir à l'égard des créanciers hypothécaires, je pense que nous devrons réfléchir très sérieusement avant d'accorder pareille priorité.

(Applaudissements.)

Le Président : Y a-t-il quelqu'un qui désire prendre la parole sur l'article 4 ?

Si personne n'exprime ce désir je pense que le moment est venu d'ajourner la séance jusqu'à demain matin.

Mardi, 14 septembre 1965

SEANCE PLENIERE

Président : M. Albert LILAR

Le Président (traduction) : La séance est ouverte.

Comme nous l'avons dit hier, nous commencerons par les amendements aux premiers articles concernant les hypothèques.

Le premier amendement est celui proposé par l'Association de Droit Maritime des Pays-Bas se rapportant à l'article 1er du Projet d'Anvers.

M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) :

Monsieur le Président, la Délégation des Pays-Bas a décidé de retirer son amendement.

Le Président (traduction) : Le second amendement relatif à l'Article 1er a été introduit par la Délégation des Etats-Unis; c'est le Document N.Y. 11.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, il s'agit d'un simple amendement de rédaction. Nous vous demandons de le soumettre au Comité de Rédaction pour examen.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de cet amendement ?

(Pas de réponse.)

L'amendement de la Délégation américaine est une question de rédaction et, si personne n'y voit d'objection, il sera renvoyé au Comité de Rédaction.

Le document N.Y. 20 contient un amendement à l'article 1er introduit par la Délégation yougoslave.

La Délégation yougoslave désire-t-elle prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous allons voter sur l'amendement du document N.Y. 20 introduit par la Délégation yougoslave.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, France, Grèce, Pologne, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède.

Se sont abstenus : Allemagne, Israël.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous examinerons maintenant l'amendement N.Y. 21 introduit par la Délégation yougoslave et se rapportant à l'article 1er, paragraphe c.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole à ce sujet ?

(Pas de réponse).

Nous voterons donc sur l'amendement N.Y. 21 introduit par la Délégation yougoslave et se rapportant à l'article 1er.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse.

S'est abstenue : Pologne.

Le Président (traduction) : L'amendement N.Y. 21 n'est pas adopté.

Nous avons ensuite l'amendement N.Y. 22 introduit par la Délégation suédoise. Je pense qu'il s'agit d'une question de rédaction; l'assemblée est-elle d'accord ?

M. Pineus, Suède, (traduction) : Monsieur le Président, nous pensons que, dans la mesure du possible, nous devons suivre le Projet d'Anvers et ne pas proposer d'amendements de rédaction ou tout autre amendement sauf si nous y tenons particulièrement.

Nous retirons cet amendement.

Le Président : Merci.

Nous passons au document N.Y. 25, un amendement proposé par les Délégations du Danemark, de la Norvège, la Suède et la Finlande.

M. Rein, Norvège, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nous avons introduit cet amendement hier à la suite de la proposition française de limiter la présente Convention aux hypothèques contractuelles.

Au début des travaux préparatoires de la Commission, toutes les délégations représentées à la Commission Internationale ont admis que la Convention devait couvrir, non seulement les hypothèques contractuelles, mais aussi les hypothèques instituées par des lois traditionnelles, étant donné que, dans certains pays, en fait dans toute une série de

pays, nous avons un système suivant lequel la levée d'une hypothèque judiciaire, si je peux employer pareille expression, est un élément nécessaire dans la procédure légale d'exécution ou de saisie. C'est la raison pour laquelle une limitation de cette Convention aux hypothèques contractuelles signifiera que ces pays seront dans l'impossibilité d'accepter cette Convention sans réorganisation de leur procédure civile, ce qui est trop leur demander.

C'est le cas des pays scandinaves et je pense qu'il en est de même de l'Allemagne etc...

Afin que la présente Convention établisse clairement qu'elle comprend les hypothèques traditionnelles, nous faisons cette proposition dès à présent. Nous avions un mot en suédois mais nos amis anglais nous disent qu'ils n'ont pas d'équivalent en anglais ce qui nous a amené au compromis que voici :

Le mot français « hypothèque » couvre l'hypothèque légale et le mot anglais « mortgage » ne concerne, par définition, que des questions contractuelles.

Ainsi, en juxtaposant les mots « mortgage » et « hypothèque » on en arrive à couvrir l'hypothèque légale.

L'amendement qui est proposé maintenant, devient sans objet, à mon avis, si la proposition française est rejetée.

La proposition française a été adoptée hier, mais j'ai constaté après, qu'au moins six délégations avaient voté contre. Ainsi, nous devrions reprendre la proposition française et mettre aux voix la question de savoir si la présente Convention doit comprendre uniquement les hypothèques contractuelles ou si elle doit comprendre également l'hypothèque légale.

Je regrette de devoir dire que, si la proposition française était adoptée, il serait physiquement impossible pour nous de ratifier la Convention.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Messieurs, la proposition des Délégations nordiques se rattache de façon évidente à l'amendement que nous avons nous-mêmes soumis. Je pense dès lors que nous pouvons les traiter simultanément.

Nous avions proposé de limiter la reconnaissance internationale aux hypothèques contractuelles, parce que nous considérons que cela seulement est dans la ligne de la Convention et du but qu'elle poursuit. Il s'agit de favoriser le crédit hypothécaire. Qui dit crédit hypothécaire dit uniquement hypothèque contractuelle. Si j'ai bien compris, on nous demande d'ajouter aux hypothèques contractuelles des hypothèques judiciaires. Or, l'hypothèque judiciaire n'est pas du tout dans la ligne de l'esprit de notre Convention

Ceci étant dit, s'il faut véritablement faire une concession à nos amis nordiques, nous serions éventuellement disposés à titre de transac-

tion à accepter leur proposition, étant entendu toutefois que cela ne s'étend pas à toutes les hypothèques légales, mais strictement à celles qui sont énumérées ici. Je répète, il s'agit plutôt des hypothèques judiciaires que des hypothèques légales.

Le Président : Messieurs, je crois que l'intervention de la Délégation française peut amener une solution acceptable pour tout le monde. En effet, les Délégations nordiques considèrent que l'insertion de l'hypothèque judiciaire constitue pour elles un motif de ratification ou de non-ratification, d'acceptation ou de non-acceptation d'une convention. Mais pour que la situation soit bien claire, je précise que les deux délégations qui sont intervenues excluent la notion de l'hypothèque légale, l'une s'étant limitée à l'hypothèque purement conventionnelle, l'autre y ayant ajouté la notion de l'hypothèque judiciaire.

La concession qui vient d'être faite par la Délégation française est donc la suivante : l'amendement présenté par les Délégations scandinaves visera les hypothèques conventionnelles auxquelles s'ajoutent des hypothèques judiciaires, prises dans le sens du droit de ces pays, à l'exclusion toutefois des hypothèques légales.

Je mets donc aux voix l'amendement présenté par les Délégations scandinaves. (Document N.Y. 25 — Amendement à l'article 1er).

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Italie, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Canada, Grèce, Irlande, Israël.

Se sont abstenus : Espagne, Grande-Bretagne, Japon, Pologne, Portugal.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté. L'amendement suivant est le document N.Y. 29 soumis par la Délégation israélienne.

M. Wolfson, Israël, (traduction) : Monsieur le Président, devons-nous comprendre qu'à la suite de l'adoption de cette résolution la définition demandée, comprenant également les hypothèques traditionnelles, sera insérée ? S'il n'en était pas ainsi, nous proposerions d'insérer pareille définition.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous voterons sur la proposition de la Délégation israélienne.

A voté pour : Israël.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Finlande, Grèce, Japon.

Le Président : L'amendement n'est pas adopté.

L'amendement suivant est le document N.Y. 35 introduit par la Délégation israélienne.

A voté pour : Israël.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Le Président, (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Si j'ai bien compris, l'amendement suivant est retiré.

Nous devons examiner maintenant le deuxième amendement à l'article 1er introduit par la Délégation française. Cette délégation considère-t-elle qu'il s'agit d'une question de rédaction ?

Nous entamons donc la discussion relative au deuxième amendement du document N.Y. 33.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Messieurs, je me permets de vous rappeler que le but de cet amendement est de déterminer la forme dans laquelle l'acte constitutif de l'hypothèque ou du mortgage pourra être rédigé. Notre confrère, président de la Délégation grecque, a montré hier par un excellent exemple tous les inconvénients qui pourraient résulter de l'obligation de se conformer aux exigences de la loi du pays d'immatriculation. Il en résulterait par exemple que si de l'argent était prêté par une banque anglaise, l'acte devrait être, en réalité, constitué en Grèce et, si notre amendement n'était pas accepté, l'acte ne pourrait être valablement constitué en Angleterre.

Au cours de conversations privées que j'ai eues hier, on m'a fait l'objection, peut-être valable, que dans certains cas les exigences de la loi du pays où l'acte est constitué pourraient être notoirement insuffisantes. On m'a notamment cité l'exemple, plutôt hypothétique que réel d'ailleurs, où, d'après la loi du pays où le prêt est consenti, on pourrait se contenter d'un accord verbal et non d'un écrit. Il n'a jamais été dans la pensée de la Délégation française de se contenter d'une forme d'acte aussi sommaire.

Par conséquent, pour donner satisfaction à ceux qui éprouvent ces craintes, nous serions très disposés à ajouter à notre amendement quelques mots disant que l'acte doit être, par exemple, constitué par écrit. Telle était notre pensée, mais elle n'a peut-être pas été formulée dans

la rédaction. Nous nous en excusons et nous sommes prêts à étudier toute proposition en ce sens.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs.

Dans la ligne de ce qui vient d'être dit par M. Chauveau, la Délégation italienne a proposé un sous-amendement à l'amendement français visant la nécessité d'avoir à la fois un document écrit et une légalisation de la signature du créancier hypothécaire.

Je ne désire pas demander un vote sur la rédaction, mais je désire savoir s'il est possible de voter sur les deux amendements ensemble et de laisser au Comité de Rédaction le soin de trouver une formule adéquate. Merci.

M. Philip, Danemark, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je désire faire savoir — et je pense que toutes les Délégations scandinaves partagent ce point de vue — que nous ne pouvons pas accepter cet amendement.

Notre système d'enregistrement est tel qu'une hypothèque peut uniquement être enregistrée si l'on a fait usage d'une formule et d'un papier bien déterminé remplis d'une manière particulière, etc...

Il sera impossible pour nous d'accepter l'obligation d'avoir un registre d'hypothèques institué d'une manière différente.

Toute l'idée de la Convention est de faire respecter les hypothèques qui ont été instituées et enregistrées conformément à la loi de l'Etat où le navire est enregistré et cela sera impossible si le présent amendement est adopté.

C'est la raison pour laquelle nous demandons de voter contre cet amendement.

Merci, Monsieur.

M. Van Ryn, Belgique : Monsieur le Président, Messieurs, la Délégation belge ne croit pas pouvoir approuver la proposition faite par la Délégation française. Il nous semble que cette proposition nous fait sortir du cadre réel de la Convention et nous écarte quelque peu du but que nous poursuivons. Nous connaissons bien ce but : nous voulons faire en sorte que celui qui a une hypothèque ou un mortgage puisse les invoquer et les faire valoir dans tous les Etats contractants. Tel est l'objet essentiel de notre Convention. Pour cela, d'après l'article 1er du projet, il faut une condition indispensable mais qui est suffisante, à savoir que l'hypothèque ou le mortgage soient connus publiquement grâce à une inscription dans un registre, l'inscription comprenant le minimum d'informations destinées aux tiers intéressés. Cette condition étant remplie, l'hypothèque ou le mortgage sera opposable.

Il ne nous paraît pas nécessaire d'aller au-delà et de prévoir dans quels cas le conservateur ou le fonctionnaire chargé de la tenue du registre pourra ou devra procéder à l'instruction. Il s'agit d'une question tout à fait différente. C'est à ce fonctionnaire qu'il appartiendra dans chaque pays d'apprécier s'il veut ou s'il doit procéder à l'inscription.

Remarquez d'autre part que si le texte de l'article 1er était maintenu tel quel, on pourrait se demander si la situation du créancier qui possède l'hypothèque ou le mortgage serait celle que nous souhaitons. Si je considère le texte de l'article 1er tel qu'il figure dans le projet, je crois que celui qui veut invoquer son hypothèque ou son mortgage devra faire deux preuves. Il devra tout d'abord démontrer — et ce sera facile — que ce droit fait l'objet d'une inscription dans un registre conforme aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé. Mais il devra en outre démontrer que son hypothèque ou son mortgage a été régulièrement constitué conformément à ces lois. Cette preuve peut être très difficile à faire et je ne crois pas que nous ayons réellement l'intention de l'imposer aux créanciers. C'est précisément pour cette raison que la Délégation belge s'est permis de vous soumettre un amendement dans un sens tout à fait différent de l'amendement français, puisqu'il a pour objet de supprimer à l'article 1er, lettre a) les deux mots « constituée et », soit en anglais « effected and », de manière à faire sortir du projet la nécessité de la vérification de la régularité formelle de la constitution de l'hypothèque.

Je pense que l'objet de notre Convention n'est pas de réglementer internationalement, ou même sur le plan du droit international privé, les formes à observer pour constituer valablement une hypothèque. Le but de la Convention est clair et bien limité : déterminer dans quelles conditions les hypothèques et les mortgages seront internationalement opposables. Pour cela, il ne faut pas aller au-delà de ce qui est indispensable. Nous devons régler les conditions de publicité qui sont requises, mais pas plus.

Dans ces conditions, je me permets de vous demander à la fois de ne pas voter l'amendement proposé par la Délégation française et de vouloir bien prendre en considération celui qui vous est proposé par la Délégation belge.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'amendement français, amendé par la Délégation italienne ?

(Pas de réponse).

Nous allons donc voter sur l'amendement français, sous-amendé par la Délégation italienne en accord avec la Délégation française.

Ont voté pour : Argentine, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce.

Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, France, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Se sont abtenus : Pologne, Portugal.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Je propose de voter maintenant sur l'amendement de l'article 1er proposé par M. Van Ryn, amendement contenu dans le document N.Y. 36 présenté par la Délégation belge.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Messieurs, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les observations de mon collègue M. Van Ryn. J'ai toutefois quelques doutes sur leur bien-fondé. Peut-être pas dans la ligne théorique où il a placé la question, mais plutôt sur le plan pratique. En effet, on plaidera toujours sur la question de savoir si l'hypothèque est valablement constituée ou non. Si nous ne précisons pas dans notre Convention d'après quelles lois cette validité devra être appréciée, nous aurons toujours à trancher des questions préjudicielles; les solutions seront toujours douteuses et incertaines. Il en résulte que le créancier hypothécaire ne sera jamais très sûr, avant qu'un jugement ait été rendu, que son hypothèque ou son droit sera reconnu comme étant valable.

C'est pour cette considération, qui ressort de la pratique judiciaire, comme vous vous en rendez compte, que je crois utile de maintenir les mots que M. Van Ryn propose de supprimer.

M. Berlingieri, Italie (traduction) : Ma délégation, Monsieur le Président, désire appuyer la proposition faite maintenant par M. Chauveau, amendement portant sur le maintien du mot « effected » et je désire ajouter un autre motif pour lequel ce mot doit rester dans le projet; en effet, si nous biffons le mot « effected » et laissons uniquement le mot « registered » il pourrait en résulter que tous les effets d'une hypothèque ou mortgage n'ont pas été enregistrés, que la preuve définitive de la validité de l'hypothèque ou mortgage n'est pas fournie. Je crois que cela est le cas dans la plupart des pays.

Le Président : Nous voterons maintenant sur le document N.Y. 36.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Espagne, Israël, Mexique, Pologne, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse.

S'est abstenue : Irlande.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous reprenons maintenant le 3e amendement français : c'est le document N.Y. 33.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous passerons donc au vote.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Espagne, France, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Mexique, Pologne, Portugal, Yougoslavie.

Ont voté contre : Belgique, Canada, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède.

Se sont abstenus : Danemark, Israël, Suisse.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Nous passons maintenant au document N.Y. 38. C'est un amendement proposé par la Délégation allemande.

M. Herber, Allemagne, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, permettez-moi de donner une brève explication concernant notre amendement, celui du document N.Y. 38.

Les raisons qui nous ont amenés à proposer un amendement à l'article 1er, lit. c) n'ont pas besoin d'une longue explication.

A notre avis il n'est pas nécessaire de mentionner l'adresse complète dans le registre. Il suffira que l'adresse figure dans un document accessible au public tout comme le registre.

L'amendement a pour objet de faciliter le travail de l'administration chargée de la tenue du registre sans porter préjudice à aucun intérêt, mais je pense que tout ceci peut être considéré comme une question de rédaction.

Ensuite nous avons proposé d'insérer un nouveau paragraphe 2 à l'article 1er.

Il s'agit du problème des hypothèques qui a été soulevé hier.

A notre avis il faut préciser que la Convention accorde uniquement un droit d'exécution en vertu d'un jugement.

Pendant les travaux de la Commission Internationale, la question a été soulevée de savoir si le créancier hypothécaire peut entrer en possession du navire sans avoir obtenu un jugement.

En vertu du droit continental, le créancier hypothécaire n'a pas pareil droit qui, par contre, semble exister dans certains cas dans le droit anglo-saxon.

La reconnaissance d'un droit d'exécution privé, même dans les cas d'une hypothèque sur un navire étranger, ne pourrait être acceptée dans beaucoup de pays.

C'est la raison pour laquelle l'absence de précisions risque de diminuer le succès de notre Convention.

D'un autre côté, il ne paraît pas nécessaire d'avoir pareil droit qui, même dans les pays anglo-saxons, est très rare.

C'est la raison pour laquelle nous avons introduit notre amendement dont le but est de préciser que la convention couvrira uniquement les exécutions par la voie judiciaire alors que les autres formes resteront soumises à la loi nationale, comprenant le droit international privé.

Merci, Monsieur le Président.

Lord Justice Diplock, Grande-Bretagne, (traduction) :

Je pense qu'il est nécessaire de modifier la rédaction dans l'esprit qu'a fait valoir, je pense, la Délégation allemande.

Voici ma proposition : Il faudrait d'abord substituer au mot «executed» le mot «exercised» car c'est l'expression exacte.

L'autre amendement consiste à insérer le mot «only» de sorte que la dernière ligne soit libellée comme suit : «cannot be exercised by virtue only of this convention».

Je pense que l'intention de la Délégation allemande est bien de rendre ce point clair et acceptable pour nous.

(Applaudissements).

Le Président (traduction) : Nous voterons maintenant d'abord sur le premier des deux amendements du document N.Y. 38. Il n'est pas possible de n'émettre qu'un seul vote.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Canada, Espagne, Grande-Bretagne, Israël, Mexique, Pays-Bas, Yougoslavie.

Ont voté contre : Belgique, Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Norvège, Pologne, Portugal, Suède.

Se sont abstenus : Japon, Suisse.

Le Président : Le premier amendement est rejeté. Nous passons au deuxième amendement.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Grande-Bretagne, Suisse.

Ont voté contre : Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Irlande, Israël, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède.

Se sont abstenus : France, Italie, Japon, Portugal, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : Le deuxième amendement est rejeté.

Nous passerons maintenant à l'article 2, document N.Y. 23, amendement proposé par la Délégation yougoslave.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous passerons au vote.

Ont voté pour : Argentine, France, Irlande, Pologne, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse.

Se sont abstenus : Danemark, Grèce, Mexique.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Document N.Y. 33, quatrième amendement proposé par la Délégation française.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je rappelle très brièvement que notre amendement qui paraît être un simple wording, a une portée un peu plus grande parce que le texte d'Anvers n'est pas suffisamment compréhensible. C'est pour en rendre la portée plus large que nous faisons ce changement.

J'apprends à l'instant que la Délégation belge a proposé, si je ne m'abuse, un sous-amendement à notre quatrième amendement, numéro N.Y. 33, aux termes duquel, il est précisé : « Toutefois les mesures d'exécution sont régies par la loi du pays où elles sont requises ».

Comme il n'a jamais été dans notre intention que cette question de procédure puisse entrer dans les termes de notre amendement de fond, nous sommes tout à fait d'accord pour accepter l'amendement présenté par la Belgique. Il clarifie la situation et précise le sens que nous donnions nous-mêmes à notre amendement. Nous remercions M. Van Ryn d'avoir bien voulu proposer cet amendement.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Monsieur le Président, notre association appuie les amendements français et belge, mais nous nous demandons si l'amendement français est de nature à remplacer complètement le libellé de l'article 2. Il y est dit que les effets des hypothèques à l'égard des tiers sont régis par la loi du pays où elles sont enregistrées et nous nous demandons si cela comprend également le rang des hypothèques.

Nous proposons qu'une disposition relative au rang y soit insérée.

Merci.

Le Président (traduction) : Nous procéderons au vote de la manière suivante : Amendement N° 4, document N.Y. 33, amendé et sous-amendé par les délégations belge et italienne. « Remplacer par : « les effets des mortgages et hypothèques à l'égard des tiers sont déterminés par la loi du pays d'inscription; toutefois, les mesures d'exécution sont régies par les lois des pays où elles sont requises ».

Y a-t-il d'autres amendements ?

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, l'article peut être rédigé de la façon suivante : « Le rang et les effets des mortgages et hypothèques à l'égard des tiers sont déterminés par la loi du pays d'inscription. Toutefois, les mesures d'exécution sont régies par la loi du pays où elles sont requises ». Je pense qu'ainsi nous sommes tous d'accord sur la rédaction et que vous pouvez la soumettre au vote.

M. Karatzas, Grèce : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, la Délégation hellénique demande une précision. Que signifie l'expression : « mesures d'exécution » ? Dans les mesures d'exécution comprend-on aussi la distribution du produit de la vente forcée ? Si oui, nous avons abordé des sujets de privilèges, puisque dans certains pays, les règles des privilèges sont des règles de procédure. J'aimerais recevoir une précision à ce sujet, avant qu'il ne soit procédé au vote.

M. Van Ryn, Belgique : Pour répondre à la question qui vient de nous être posée, je puis dire que, dans notre pensée tout au moins, les mesures d'exécution ne comprennent certainement pas les règles relatives à la distribution des fonds entre les différents créanciers intéressés.

Le Président : Quelqu'un demande-t-il encore la parole ?
(Pas de réponse).
Dans ce cas, nous voterons sur le texte qui vient d'être relu par la Délégation française, document N.Y. 33, amendement 4, article 2.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Espagne, France, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Italie, Mexique, Pologne, Portugal, Suisse.
Ont voté contre : Danemark, Etats-Unis, Finlande, Irlande, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède.
S'est abstenue : Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.
Document N.Y. 35, 2e amendement de la Délégation israélienne.
Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, la Délégation française éprouve une certaine difficulté à accepter la proposition israélienne pour la raison suivante.
Il est dit dans cet article : « in the absence of a contrary agreement by the prior mortgagees concerned ». Il en résulte que dans la conception israélienne, le rang des hypothèques et des mortgages entre eux pourrait être déterminé par convention.
Cela est absolument contraire à notre ordre public français pour lequel nous considérons que cette matière n'est pas du domaine contractuel.

Dès lors et pour ce motif, à notre très grand regret, nous ne pouvons pas donner satisfaction à notre collègue d'Israël.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous voterons sur l'amendement 2, document N.Y. 35, proposant une ajoute à l'article 2.

Ont voté pour : Grèce, Irlande, Israël.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Le Président : L'amendement n'est pas adopté.

Nous passons à l'article 3.

Nous avons en premier lieu un amendement de la Délégation française, le 5e amendement document N.Y. 33.

M. Chauveau, France : Je voudrais vous exprimer ce qui motive cet amendement, quel est son principal objectif.

Si j'ai bien compris, dans le Projet d'Anvers, il y a une disposition qui prévoit qu'on ne peut rayer une hypothèque que dans l'hypothèse où il y a un accord amiable du créancier hypothécaire.

La portée de notre amendement est de permettre qu'on raye l'hypothèque, non seulement s'il y a accord amiable, mais s'il y a aussi décision judiciaire dans ce sens, parce que nous avons prévu l'hypothèse où il pourrait se faire qu'il y ait un refus injustement motivé de la part du créancier hypothécaire. Il est donc nécessaire que le débiteur puisse tout de même obtenir de justice la possibilité de faire rayer l'hypothèque qui n'a plus de raison d'être.

Tel est l'objet principal de notre amendement.

Lord Justice Diplock, Grande-Bretagne, (traduction) : Je ne désire pas m'opposer au principe exposé par M. Chauveau mais je désire m'opposer à l'insertion de ce principe dans la présente Convention

Il s'agit, à mon avis, d'une de ces choses qui, si elles ne sont pas insérées, vont de soi et il n'est pas souhaitable d'insérer des choses qui vont de soi car si vous en insérez suffisamment alors celles qui vont de soi et qui n'ont pas été insérées sont exclues.

Ce n'est qu'une question de rédaction. Je suis d'accord, bien entendu, sur le principe mais je pense que cela va de soi.

(Rires).

M. Heenen, Belgique : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, la Délégation belge ne peut se rallier à l'amendement qui a été proposé à l'article 3 paragraphe 1, par la Délégation française et cela pour deux raisons.

La première est celle qui a été exposée d'une manière très claire et très convaincante par le délégué du Royaume-Uni.

La seconde raison est que l'amendement proposé ne paraît pas cadrer avec l'ensemble du système qui se dégage de l'article 3. En effet, celui-ci n'envisage en aucune façon la main-levée de l'hypothèque, mais uniquement les conditions dans lesquelles la désimmatriculation d'un navire peut être obtenue, ce qui est assurément un problème complètement différent de celui de la main-levée conventionnelle ou judiciaire de l'hypothèque elle-même.

Les auteurs qui ont participé aux travaux de la Commission Internationale, ont eu en vue à l'article 3, paragraphe 1, la proctection du créancier hypothécaire contre un changement de nationalité du navire. C'est pour cette raison que l'article 3, paragraphe 1, exige, pour que ce tranfert puisse être opéré, l'accord du créancier hypothécaire.

L'amendement proposé par la Délégation française étant, en tout cas, complètement étranger à ce problème, je ne crois pas qu'il puisse être accepté.

M. Chauveau, France : Nous retirons notre amendement, Monsieur le Président, suite à l'observation qui vient d'être faite, étant donné qu'il n'a pas trait à ce qui est traité dans l'article 3, mais à une autre matière.

Il devait sans doute y avoir un article dans le Projet de Portofino relatif à ce point-là et qui a été ensuite supprimé.

Le Président (traduction) : L'amendement est retiré.

Nous passons donc au document N.Y. 35, le 3e amendement de la Délégation israélienne proposant une ajoute à la fin de l'article 3, paragraphe 1.

M. McGovern, Irlande, (traduction) : Je désire expliquer pourquoi la Délégation irlandaise appuiera l'amendement israélien.

Nous pensons qu'il s'agit d'un problème dont nous connaissons l'existence mais que, malheureusement, nous n'avons pas soulevé hier. C'est la question de l'hypothèque au porteur.

Le présent amendement semble couvrir les problèmes concernant cette matière. Il est difficile de voir comment on peut envoyer une notification dans le cas d'un hypothèque au porteur si le nom du porteur n'est pas mentionné dans le registre.

Je m'imagine qu'il est possible, dans une juridiction où des hypothèques peuvent être émises au porteur, que le nom du porteur ne

figure pas au registre et que le conservateur se trouve dans l'impossibilité d'envoyer une notification.

Mais, s'il est possible de prévoir, comme cela est fait par l'amendement israélien, le dépôt du montant garanti par l'hypothèque au porteur, cela dépasserait la notification. Il ne paraît pas inéquitable de permettre l'enregistrement si, en lieu et place d'une notification dans le cas d'une hypothèque au porteur, le montant garanti par l'hypothèque au porteur est déposé auprès de l'autorité compétente.

C'est la raison pour laquelle nous appuierons l'amendement.

Le Président : S'il n'y a pas d'autre commentaire, nous voterons sur le 3e amendement du document N.Y. 35 proposé par la Délégation israélienne.

Ont voté pour : Canada, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Suède.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Etats-Unis, Finlande, Italie, Japon, Norvège, Pologne, Suisse.

Se sont abstenus : Danemark, Espagne, Mexique, Pays-Bas, Portugal, Yougoslavie.

Le Président : L'amendement n'est pas adopté.

Nous avons maintenent le document N.Y. 39, amendement proposé par la Délégation allemande.

M. Albrecht Roscher, Allemagne, (traduction) : Je désire prendre la parole concernant l'amendement allemand, document N.Y. 39, article 3, paragraphes 2 et 3.

Ces paragraphes ont été rédigés afin de faciliter le changement de l'enregistrement du navire lorsqu'un navire passe d'un Etat A à un Etat B, du registre dans l'Etat A dans un nouveau registre de l'Etat B.

L'amendement que nous vous proposons est emprunté au projet de Convention relatif aux bâtiments d'intérieur, préparé par la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe.

La Commission Internationale chargée de préparer une nouvelle convention en ce qui concerne les hypothèques a déjà étudié ce document à Amsterdam et à Anvers mais malheuresement, à la suite d'un manque de temps, l'étude du projet de Convention sur les bâtiments intérieurs n'a pas pu être complétée.

A notre avis, le projet de la Commission Economique pour l'Europe offre, par rapport au Projet d'Anvers qui est devant vous, plusieurs avantages que nous avons résumés. C'est la raison pour laquelle nous préférons remplacer le libellé de l'article 3, paragraphes 2 et 3, par le texte correspondant de la Convention précitée.

Le Projet d'Anvers exige toujours une période d'au moins 30 jours pendant laquelle aucune inscription ne peut être faite tant pour une

hypothèque que pour un changement de propriétaire, même dans des cas de grande nécessité.

Le projet de la Commission Economique pour l'Europe permet des inscriptions à tout instant et n'exige pas une période pendant laquelle aucune inscription ne peut être faite.

Ensuite, aux termes du Projet d'Anvers, le propriétaire et le créancier hypothécaire doivent donner leur accord pour la suppression de leurs droits dans l'ancien registre sans avoir obtenu un nouveau droit.

Dans certains cas, ils ne sauront même pas si le conservateur du nouveau registre aura procédé au réenregistrement de leurs droits dans une forme qui leur donne satisfaction.

Le projet de la Commission Economique pour l'Europe, par contre, n'exige l'accord de la radiation dans l'ancien registre qu'après l'accomplissement du nouvel enregistrement.

En troisième lieu, nous sommes d'avis que le Projet d'Anvers n'englobe pas entièrement le grand nombre de difficultés qui surgissent à la suite des divergences entre les lois nationales relatives aux mortgages et hypothèques.

Il est peu probable qu'il y ait deux pays ayant la même loi en matière de mortgages et hypothèques. Toutefois, le Projet d'Anvers exige que la même hypothèque soit réenregistrée dans le nouveau registre.

Le projet de la Commission Economique pour l'Europe par contre n'exige pas l'inscription des mêmes droits mais uniquement l'accord du créancier hypothécaire sur les nouveaux droits inscrits dans le nouveau registre. Ceci est uniquement une exigence de procédure et non, comme dans le Projet d'Anvers, une exigence relative à la substance de l'hypothèque nouvellement inscrite.

C'est la raison pour laquelle il est facile, par exemple, de convertir une hypothèque en francs en une hypothèque en livres si le créancier et le propriétaire sont d'accord sur le taux de change.

En outre il est facile de changer une hypothèque établie suivant le droit anglo-saxon en une hypothèque suivant le droit romain, ou de changer les stipulations relatives au paiement des intérêts conformément aux dispositions de la nouvelle loi nationale ou de changer l'hypothèque au porteur en une hypothèque à personne dénommée.

Aux termes du Projet du Conseil Economique pour l'Europe, tout amendement à l'acte d'hypothèque peut être réalisé aisément, par exemple, en matière d'assurance ou de trustee ou de représentant. Tout cela ne peut pas être fait, ou tout au moins ne peut pas être fait dans tous les cas, aux termes du Projet d'Anvers.

C'est la raison pour laquelle nous demandons avec insistance l'amendement de l'article 3 dans le sens du projet du Conseil Economique pour l'Europe comme le propose l'amendement N.Y. 39.

M. Walter Muller, Suisse : Monsieur le Président, Messieurs, je voudrais appuyer la proposition de la Délégation allemande.

Si vous comparez le texte du Projet d'Anvers et celui de la Délégation allemande, vous constaterez que le but visé est le même, mais, dans le Projet d'Anvers, il est exprimé d'une façon juridiquement inconcevable. En effet, vous ne pouvez jamais transférer une hypothèque selon un droit A dans un registre B. Comme il est dit dans l'amendement français, une hypothèque française est, dans sa structure et dans ses effets, régie par le droit du pays d'inscription. Une hypothèque française ne peut donc être inscrite dans un registre allemand car, à certains points de vue, une hypothèque allemande a d'autres effets.

C'est pourquoi j'estime que la proposition germanique est beaucoup plus précise au point de vue juridique et je vous demande de l'accepter.

Vous dites, dans le Projet d'Anvers, qu'une immatriculation dans un autre Etat n'est possible que si les hypothèques inscrites sont acceptées dans cet autre Etat. Dès lors, dans la pratique et sur le plan juridique, vous ne pouvez plus faire un transfert d'un navire grevé d'une hypothèque parce que chaque préposé d'un nouveau registre peut vous rétorquer : « Je ne peux accepter une hypothèque chinoise parce qu'elle ne correspond pas au droit de mon pays ».

Je vous prie donc de réfléchir à ce sujet et, si vous l'estimez nécessaire, d'amender peut-être le texte allemand ou de le renvoyer au Comité de Rédaction. Mais je vous demande de ne pas voter aussi rapidement sur un problème juridique qui donnera lieu à de nombreuses difficultés dans la pratique, si vous vous en tenez au texte du Projet d'Anvers.

M. E. Gutt, Belgique, (traduction) : J'ai écouté avec grand intérêt les interventions des délégués allemand et suisse en faveur de la proposition de substituer aux dispositions élaborées avec grand soin dans l'article 3 du Projet d'Anvers, les dispositions d'un avant-projet de Convention couvrant le transport fluvial.

Vous venez d'entendre que le délégué suisse vous a dit qu'il est, par exemple, impossible pour un conservateur d'hypothèques allemand d'accepter une hypothèque rédigée dans la forme française.

Cela est bien possible. Je pense que si dans tous les pays on était disposé à accepter les hypothèques rédigées dans tous les autres pays, nous ne serions pas ici.

De grâce, rendons-nous compte que tout ce que nous faisons est susceptible de modifier notre loi nationale. Telle est la conséquence, plus probable qu'improbable d'un traité international.

Parfois nous entendons des objections sérieuses, objections qui réellement doivent être prises en considération.

Lorsque, il y a quelques instants par exemple, un des délégués scandinaves nous a dit que, l'adoption de cet amendement signifiera

que les pays scandinaves devront modifier une partie de leur procédure civile, cela est une objection.

Lorsque nous entendons de la part du délégué des Etats-Unis qu'une disposition risque d'être déclarée un jour inconstitutionnelle, cela est aussi une objection, sous réserve de vérification bien entendu.

Mais lorsque, comme dans le cas présent, nous entendons que le Projet d'Anvers, qui a fait l'objet de tous nos soins n'est pas acceptable parce qu'il impliquera des modifications dans les habitudes des fonctionnaires intéressés, je ne peux vraiment pas croire un instant que vous allez prendre cette objection au sérieux.

S'il m'est permis de faire une remarque concernant la qualité du Projet qui vous est proposé en remplacement du Projet d'Anvers, vous remarquerez que, dans le premier paragraphe, il est stipulé que le navire est inscrit dans le registre de l'Etat Contractant et peut être inscrit dans un autre Etat Contractant etc...

Ensuite vous remarquerez, à la fin du paragraphe B., que le conservateur ne peut refuser la radiation à moins que le navire ne doive être enregistré dans son propre registre ou dans tout autre registre de son Etat.

Franchement, je pense que le Projet d'Anvers a été beaucoup mieux travaillé qu'un projet qui contient une contradiction aussi fondamentale.

En ce qui concerne le fond, l'argument avancé par la Délégation allemande pour appuyer son amendement original, à savoir que, sous le Projet d'Anvers, on doit attendre au moins 30 jours pour le réenregistrement, je vous fais remarquer que, si vous lisez le Projet d'Anvers, vous verrez qu'il s'agit d'un maximum de 30 jours.

En guise de dernière remarque, je ne pense pas que ceux qui aiment l'idée d'un réenregistrement conditionnel avant la radiation de l'enregistrement précédent, idée contenue dans la proposition allemonde, soient trop nombreux. Nous préférons de loin le système plus clair du Projet d'Anvers qui protège les droits du créancier; en effet, ce système permet de refuser le réenregistrement et la radiation ne sera effectuée que s'il est bien sûr qu'il y a eu un nouvel enregistrement, et non pas un espèce d'enregistrement conditionnel.

Merci, Monsieur le Président.

(Applaudissements).

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole en ce qui concerne cet amendement ?

(Pas de réponse).

Nous voterons sur l'amendement de la Délégation allemande, document N.Y. 39, ayant pour objet de biffer les paragraphes 2 et 3 de l'article 3 et d'insérer deux nouveaux paragraphes.

Ont voté pour : Allemagne, Pays-Bas, Suisse.

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pologne, Portugal, Suède, Yougoslavie.

Se sont abtenus : Danemark, France, Grèce.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

La délégation française propose d'ajouter les deux articles mentionnés dans le document N.Y. 34.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Messieurs, je vais pour l'instant limiter mes remarques, qui seront d'ailleurs très brèves, au premier article que nous proposons d'ajouter. Dans nos deux propositions toutefois, il s'agit d'amendements qui n'ont en aucune façon pour objet de modifier le Projet d'Anvers; ces adjonctions n'ont d'autre but que d'y apporter ce que nous considérons naturellement comme des améliorations. Par conséquent, comme je l'ai promis hier à M. Vaes, nous restons tout à fait dans le cadre du Projet d'Anvers.

J'ai, en quelque sorte, puisé la substance de notre premier amendement dans la Convention de 1926, exactement dans les dispositions du même ordre. Il nous paraît présenter l'intérêt suivant : quand un navire ne se trouve pas à son port d'attache, n'importe qui peut se renseigner sur sa situation pécuniaire. Il est bon que le capitaine puisse fournir immédiatement un document qui donne tout au moins une vue d'ensemble et permette d'établir une espèce de présomption sur la situation pécuniaire du navire.

C'est pourquoi nous considérons comme nécessaire que le capitaine ait à son bord un acte qui renseigne les hypothèques dont le navire est grevé, au moins à la date de son départ du port.

Pour être valable dans la pratique, cet acte ne doit pas être trop vieux en date; nous vous proposons un délai de trois mois. Si vous le jugez insuffisant, nous serons parfaitement réceptifs à une proposition tendant éventuellement à étendre ce délai.

Mais, par rapport à la Convention de 1926, notre proposition comporte une adjonction : sur cet acte que le capitaine devra avoir parmi ses papiers de bord, devra figurer nécessairement une indication du registre sur lequel le navire est inscrit et sur lequel sont également inscrites les hypothèques dont le navire est grevé, ainsi que l'adresse du créancier hypothécaire. Ceci est un renseignement des plus précieux pour ceux qui veulent éventuellement se renseigner sur la situation financière exacte du navire, car ils sauront immédiatement à qui s'adresser. Ils ne seront plus obligés de faire des recherches parfois très longues.

Telle est, Messieurs, l'économie de notre proposition. Vous voyez qu'elle est extrêmement simple. Je pense, tout au moins j'espère, qu'elle ne rencontrera pas de grandes oppositions.

M. Matysik, Pologne : Monsieur le Président, Messieurs, en ce qui concerne le premier amendement proposé par la Délégation française, tendant à faire tenir sur chaque navire un extrait du registre, c'est-à-dire un document nouveau, nous n'avons pas d'objection de principe à faire valoir. Mais nous craignons que ce nouveau document ne nous entraîne encore à plus de bureaucratie.

Or, notre délégation a de nombreuses raisons de craindre toute espèce de bureaucratie. (Applaudissements).

M. Yzal, Espagne : Monsieur le Président, Messieurs, je suis en principe d'accord sur la rédaction du nouvel article proposé par la Délégation française. Mais je ne puis, d'autre part, marquer mon accord sur les nouvelles complications administratives et le surcroît de bureaucratie que va entraîner l'obligation pour le capitaine du navire de pouvoir présenter aux intéressés ce nouveau certificat.

Je désire toutefois faire une remarque en ce qui concerne le délai de trois mois qui est proposé. Ce délai est peut-être trop court, car toutes les formalités en matière de navigation sont parfois longues, étant donné les difficultés de communication entre le capitaine et son armateur. L'affrètement d'un vaisseau est une chose sinon compliquée, du moins complexe. C'est la raison pour laquelle, je pense, qu'un délai plus long est nécessaire.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, mon association est très effrayée par les conséquences possibles du premier paragraphe de cet article.

S'il est nécessaire que le navire ait à son bord un extrait du registre des navires et s'il est nécessaire d'inscrire les mortgages et hypothèques dans ce document, devons-nous comprendre que les mortgages et hypothèques ne seront pas valablement constitués s'ils n'ont pas été inscrits dans ce document ?

En effet, si tel est le cas, nous craignons devoir voter contre la proposition. Si au contraire, tel n'est pas le cas, quel est l'avantage de ce document supplémentaire ?

Je crains de ne pas comprendre.

M. Jean S. Perrakis, Grèce, (traduction) : Notre délégation pense que la proposition faite par la Délégation française sera extrêmement difficile à réaliser. Nous avons adopté ce système depuis 7 ou 6 ans; tous les navires sont obligés d'avoir à bord un livre officiel, un livre des hypothèques qui doit être tenu à jour.

Toutefois, il s'est avéré que ce livre ne peut pas être mis à jour à la suite de la longueur des voyages.

En outre, et pour la même raison, les extraits ne peuvent pas être fournis, cela n'est pas raisonnable.

Toutefois, nous ne voyons pas d'objections à voter la proposition si nous déterminons d'avance les sanctions qui seront appliquées dans les cas où l'on ne se conformerait pas aux dispositions de l'amendement français.

S'agira-t-il de déchéance de l'hypothèque ou simplement d'amende ou y aura-t-il des contestations au sujet de la validité de l'hypothèque ? A qui appliquera-t-on l'amende ?

Parfois, il y a des gens qui désirent une hypothèque parce qu'ils pensent que c'est important mais ils ne se préoccupent pas de l'enregistrement de celle-ci. Il arrive qu'une hypothèque soit apurée mais reste inscrite au registre.

Par conséquent, je crains que la proposition, tout en étant très logique en soi, ne s'avère impraticable.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je désire proposer un vote séparé sur les deux paragraphes étant donné que nous appuyons l'un et non l'autre.

En ce qui concerne la présente Convention je désire préciser que notre loi continuera probablement à exiger qu'une copie de l'hypothèque se trouve à bord parmi les papiers du bord; ceci a été le cas depuis notre loi hypothécaire de 1920.

Le Président (traduction) : Quelqu'un demande-t-il la parole ?

(Pas de réponse).

Puisqu'une division est demandée nous voterons séparément pour chaque paragraphe de l'amendement.

Nous voterons d'abord sur le premier paragraphe du premier amendement du document N.Y. 34.

Ont voté pour : Etats-Unis, France, Israël.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Yougoslavie.

Se sont abstenues : Espagne, Grèce, Suisse.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous discuterons maintenant la deuxième proposition du document N.Y. 34 introduite par la Délégation française.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Messieurs, l'objet de notre second amendement est de porter remède à la situation d'insécurité que je vous ai décrite hier comme étant celle des créanciers hypothécaires ou mortgaged. Un premier risque qu'ils courent est la perte du navire lorsque celui-ci passe au fond de l'eau. Lorsque le navire est perdu, le droit ne semble plus avoir rien sur quoi s'exercer.

Cela constitue tout de même un gros risque pour le créancier hypothécaire.

Il existe évidemment une possibilité de garantir ce créancier hypothécaire; ce moyen est déjà utilisé dans la pratique. Il s'agit de l'indemnité d'assurance; celle-ci ne garantit le créancier hypothécaire qu'à la condition que l'indemnité d'assurance — je veux parler ici de l'assurance-corps — puisse lui être déléguée et que donc le droit du créancier hypothécaire puisse être reporté sur l'indemnité d'assurance. En cas de perte du navire, le créancier trouve une garantie, à la place du navire perdu, dans l'indemnité d'assurance.

Ainsi l'état d'insécurité qui caractérise actuellement le créancier hypothécaire est diminué. Je sais que la plupart du temps, dans la pratique, lorsqu'un créancier ou, si vous voulez, un banquier avance de l'argent à un armateur, il introduit dans son acte d'hypothèque une clause en vertu de laquelle, par voie contractuelle, le débiteur délègue au créancier le bénéfice de son assurance; tel est tout au moins le système en France. Il s'agit d'une délégation conventionnelle. Cela exige tout au moins un accord sur ce point. Il faut également, pour être valable, que la mesure soit dénoncée à la compagnie d'assurances. En outre, dans l'application de ce système, certaines difficultés sont parfois soulevées par les compagnies d'assurances. C'est pourquoi nous pensons qu'il serait bon que la mesure fût établie de façon légale, de manière à ce qu'il n'y ait plus aucune espèce de discussion possible à son sujet. Cela éviterait, en outre, certaines difficultés techniques d'application que l'on rencontre, tout au moins en France.

Tel est donc le but général du système proposé : utiliser en quelque sorte l'indemnité d'assurance au profit du créancier hypothécaire. Je répète qu'il s'agit de l'indemnité d'assurance-corps.

Certains me diront sans doute qu'il est quelquefois possible d'assurer la créance elle-même par une police spéciale ? C'est vrai théoriquement mais, chez nous, cela n'est pas très répandu dans la pratique. Les compagnies d'assurances n'aiment pas beaucoup ce genre d'opération. Elles préfèrent la délégation de l'indemnité-corps.

Il faut évidemment envisager deux situations : celle où le navire est complètement perdu, et, dans ce cas, il n'y a pas de problème. D'autre part, celle où le navire est simplement endommagé; dans ce cas, la situation est un peu différente. Il se pourrait que le navire endommagé ne soit pas réparé; il n'y a pas de stricte obligation pour l'armateur de faire réparer son navire. Il peut obtenir éventuellement le paiement de l'indemnité d'assurance et décider de ne pas faire réparer le navire. Il y a là une sérieuse diminution possible du gage du créancier hypothécaire. Lorsque donc le navire n'est pas réparé, nous proposons également que le droit du créancier hypothécaire soit reporté sur l'indemnité d'assurance qui correspond à la moins-value du bâtiment.

Telle est, aussi brièvement résumée que j'ai pu le faire, l'économie de notre seconde proposition.

Je vous remercie, Monsieur le Président.

M. Walter Muller, Suisse : Monsieur le Président, Messieurs, je suis ravi de la proposition française quant au principe, mais je crains qu'il ne soit difficile pour nous tous de nous prononcer immédiatement, étant donné toutes les difficultés juridiques que cette proposition englobe.

Je veux parler de l'action directe et je veux aussi vous rappeler que dans la Convention de 1926, nous avons réservé complètement l'assurance-corps au créancier hypothécaire, en précisant : « Ne sont pas considérées comme accessoires du navire les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance ».

C'est donc peut-être un recul que de parler seulement des indemnités d'assurance à concurrence de la valeur du navire, ce qui donnerait toujours lieu à des difficultés, même d'ordre juridique, pour déterminer jusqu'à quel montant on peut exercer une action directe, surtout lorsqu'on assure un navire pour en acheter un autre en cas de naufrage.

Je voudrais vous demander, s'il n'est pas possible, suivant les règles de notre procédure, de ne voter maintenant que sur le principe de cette proposition et de la renvoyer à une commission qui examinerait si le texte ne peut être adapté de manière à être peut-être plus acceptable pour tout le monde. Dans le cas contraire, je crois que nous rencontrerons des difficultés d'ordre juridique qui empêcheront l'une ou l'autre délégation d'accepter la proposition, bien que toutes pourraient être au fond d'accord sur son principe.

M. R. Wolfson, Israël, (traduction) : Tout en appuyant la proposition française, nous suggérons de biffer au sous-paragraphe b), les mots « à défaut d'assurance, ou si elle est insuffisante ».

Nous sommes d'avis que tout provenu devrait être distribué parmi les créanciers.

Néanmoins les taux d'assurance ne sont pas nécessairement appropriés.

Nous demandons à la Délégation française d'amender son amendement dans ce sens, si elle est d'accord.

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Monsieur le Président, au nom de la Délégation du Royaume-Uni je m'opposerai à cet amendement et cela pour deux raisons.

Tout d'abord il n'est pas nécessaire, à mon avis.

Le but de la présente Convention est de protéger des créanciers hypothécaires, des créanciers hypothécaires prudents et non des fous. (rires).

En ce qui concerne un créancier hypothécaire prudent, son nom, s'il se montre d'une certaine prudence, sera mentionné dans la police corps et il sera protégé de cette manière.

Mon autre objection, pour autant que la loi anglaise soit impliquée, c'est qu'il s'agit d'un amendement draconien d'une espèce que je ne comprends pas complètement dans le cadre de la loi anglaise en général et du droit des assurances en particulier.

Permettez-moi de vous donner un exemple, le cas du paragraphe b), la sous-assurance. Dans le cas d'une perte totale, les droits des assureurs sont subrogés aux droits des tiers; et cela entrera en conflit avec la loi sur les assurances en général.

En dehors de cela il y a les difficultés de l'action directe. Si j'examine le paragraphe concernant le navire qui est totalement endommagé je ne comprends vraiment pas quelle sera sa situation juridique.

Nous exprimons respectueusement l'avis que cela n'est pas nécessaire, pour autant qu'il s'agisse de créanciers hypothécaires prudents et ce sont les seuls dont le sort me préoccupe.

Comme je l'ai dit, cela posera des problèmes juridiques difficiles et considérables en ce qui concerne le droit anglais et je présume qu'il en sera de même du droit d'autres pays.

(Applaudissements).

Le Président (traduction) : Avant de procéder au vote je demanderai à la Délégation française si elle fait droit aux objections de la Délégation israélienne et si elle désire proposer un autre libellé.

Si tel n'est pas le cas, nous voterons sur le texte qui a été proposé.

Nous voterons sur le deuxième article proposé par la Délégation française, le document N.Y. 34.

Ont voté pour : Argentine, Espagne, France, Grèce, Israël.

Ont voté contre : Allemagne, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Suède.

Se sont abstenus : Belgique, Pologne, Portugal, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : La proposition n'est pas adoptée.

Interruption du déjeuner

Le Président (traduction) : Nous continuons la discussion relative à l'article 4.

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Monsieur le Président, le moment venu, je déposerai un amendement commun au nom des Délégations italienne, hollandaise, belge et anglaise.

Pour le moment, je désire préciser l'attitude de la Délégation du Royaume-Uni en ce qui concerne les problèmes de l'article 4.

L'objet de la présente Conférence est, comme je le suppose, celui de toute conférence s'occupant de droit maritime ou commercial d'ordre pratique.

Notre but est de faciliter le financement, surtout celui de nouvelles constructions, en organisant une sécurité raisonnable pour ceux qui avancent de l'argent sous forme de prêts hypothécaires sur le navire.

Nous aurons perdu notre temps ici si nous présentons un projet qui ne sera ratifié par aucun Gouvernement, ou ne le sera que par un nombre dérisoire de Gouvernements intéressés.

Tandis que nous représentons ici le commerce maritime, c.-à-d. ceux qui ont des intérêts maritimes en général, nous devons avoir à l'esprit que les Gouvernements qui seront présents pour la première fois à la Conférence Diplomatique et qui auront à ratifier la Convention après, à supposer que nos efforts n'aient pas été fournis en pure perte, représenteront non seulement des intérêts maritimes mais d'autres intérêts aussi.

L'attitude du Royaume-Uni à l'égard des privilèges maritimes est une attitude d'aversion. Nous connaissons dans notre loi nationale un nombre très limité de privilèges maritimes. Mais si nous voulons atteindre notre but qui est d'améliorer la sécurité du créancier hypothécaire, de manière à faciliter le financement de constructions nouvelles, nous devons en arriver à des compromis avec d'autres pays qui ont un autre point de vue, un point de vue plus favorable aux privilèges maritimes.

Le fait que, si nous voulons enregistrer des progrès dans le sens du but de la présente Convention, nous devrons tous sacrifier quelques dispositions de notre loi que nous considérons préférables à d'autres, pourrait signifier que les privilèges maritimes que nous allons admettre comme primant les hypothèques et réduisant de ce fait la sécurité qui est à la disposition du prêteur, ne constitueront pas un système logique étant donné qu'il sera le résultat d'un compromis entre un nombre de points de vue différents.

Nous abordons l'article 4 et les privilèges maritimes qui y sont mentionnés, dans le même état d'esprit que celui exprimé mieux et plus succintement par le délégué irlandais hier, si nous nous souvenons bien de ce qui a eu lieu hier.

Nous travaillons à partir du Projet d'Anvers et nous le faisons parce que beaucoup d'efforts et beaucoup de soins y ont été consacrés

et nous examinons les privilèges qui y sont mentionnés et nous nous posons une ou deux questions à leur sujet.

La première question soulevée concerne, je crois, l'effet pratique de ce privilège dans le commerce maritime ordinaire d'un prêteur prudent.

La seconde question concerne les chances de voir ratifier la Convention par les Gouvernements préoccupés non seulement des intérêts maritimes ou d'autres intérêts, mais d'autres intérêts en même temps, si nous écartons un privilège qui a une justification sociale ou politique.

Permettez-moi de faire quelques observations au sujet des six catégories reprises dans le Projet d'Anvers.

Aux yeux de la Délégation du Royaume-Uni, ces six catégories d'exceptions semblent constituer le minimum qui doive être accepté et je pourrais ajouter, semblent probablement le maximum qui puisse être accepté.

Le premier paragraphe concerne les gages. Nous pensons qu'il doit rester inchangé, non par suite d'un mérite propre, mais parce que je puis vous dire confidentiellement, pour compte du Gouvernement du Royaume-Uni, que, si vous essayez de l'écarter, peu importe la manière dont vous vous y prenez, il n'y a aucune chance que le Gouvernement actuel du Royaume-Uni l'accepte, pas plus que tout autre gouvernement ultérieur, si un changement pouvait être envisagé.

Le paragraphe 2 se rattache à la même catégorie car tant de ports et tant de voies navigables dans tant de pays sont soit la propriété du Gouvernement ou contrôlés par lui, soit la propriété d'autorités publiques.

Le paragraphe 2 me paraît avoir peu de mérite propre, mais nous pensons devoir l'accepter pour des raisons politiques si nous voulons que notre visite à New-York de cette semaine ait un résultat pratique.

Je ne parlerai pas pour le moment des paragraphes 3 et 4 étant donné qu'avec votre permission, je présenterai un amendement commun pour le compte de quatre délégations au moment où nous en examinerons le détail.

Le paragraphe 5 relatif au sauvetage doit à notre avis être accepté. Il a, pour nous, un mérite propre car il préserve manifestement la chose pour le bénéfice de tous les intéressés et le paragraphe 6 qui ne soulève pas notre enthousiasme doit, d'après nous, être accepté dans le but de faire sortir un résultat pratique de la présente Conférence.

Ainsi, la Délégation du Royaume-Uni — s'il m'est permis de vous dévoiler à l'avance comment elle votera sur ces paragraphes particuliers — s'opposera — quant aux paragraphes 1 et 2 — à toute réduction ou extension de ces paragraphes pour des motifs politiques et sociaux — et uniquement politiques et sociaux d'après moi.

Je parlerai plus tard des paragraphes 3 et 4.

Je ne pense pas avoir décelé beaucoup d'opposition au paragraphe 5 mais nous l'appuierons.

Je pense que nous appuierons le paragraphe 6 mais nous sommes toujours prêts à entendre raison. (Rires).

Je clôturerai en disant ce qui — je le crains — n'est qu'une répétition de ce que j'ai déjà dit.

Si certains des pays représentés ici insistent pour avoir une Convention idéale nous n'aurons pas de Convention du tout.

Le seul moyen d'arriver à des résultats pratiques à cette Conférence, et nous aurons perdu notre temps si nous n'y arrivons pas, est d'aborder les problèmes dans un esprit de compromis et de nous demander combien de mal nous nous faisons en acceptant ce que nous ne considérons pas comme une solution idéale.

Cela vaut-il la peine de rejeter la chance d'avoir une Convention Internationale qui nous permettra de faciliter le financement de constructions nouvelles dans des conditions modernes et pour le seul motif que d'autres désirent et que nous ne désirons pas un point mineur et non essentiel ?.

Nous sommes disposés, nous les membres de la Délégation du Royaume-Uni, et je sais que cela est considéré parfois comme une regrettable habitude anglaise, nous sommes disposés à faire un compromis sur toutes choses excepté celles qui, dans notre esprit, si elles étaient acceptées, détruiraient l'objet de la Conférence tout entière.

(Rires et applaudissements).

M. Govare, France : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nous examinons maintenant l'article 4 et l'amendement présenté par la Délégation française. Cet amendement a été rédigé récemment, il nous est soumis actuellement. C'est dans une tentative de compromis et avec un esprit de grande conciliation que ce projet a été rédigé. Mais si vous n'avez sous les yeux que la première partie, c.-à-d. l'article 4, vous comprendrez difficilement et même peut-être pas du tout quel est l'ensemble de notre projet.

En effet, nous avons voulu respecter le Projet d'Anvers et nous l'avons adopté dans son principe, mais nous avons remarqué que l'on cherchait à ce qu'il y eût moins de créances privilégiées primant les hypothèques, de façon à leur donner plus de force.

Nous avons remarqué que l'autre jour, quand on avait parlé de supprimer des créances privilégiées, les numéros 3 et 4 de l'article 4, il y a eu quelques réactions et quelques remous, parce que ces créances sont tout de même importantes et que les créanciers se trouveraient alors sans aucune garantie. Aussi, notre projet est-il plus vaste : nous maintenons l'article 4 tel qu'il est, dans son début. Nous en supprimons les paragraphes 3 et 4. Mais pour que les créanciers qui bénéficient de ces privilèges ne se trouvent pas sans aucune garantie, nous en

faisons des créanciers privilégiés de deuxième rang, après les hypothèques.

Nous mettons comme créanciers privilégiés de premier rang, avant les hypothèques, les articles 1, 2, 5 et 6, comme la Délégation anglaise le demande. Ce sont des privilèges qui doivent passer avant les hypothèques.

Ensuite viennent les hypothèques et mortgages. Puis, au lieu d'avoir immédiatement après, tous les privilèges nationaux que les différents pays peuvent créer, nous demandons qu'on fasse des privilèges internationaux consacrés par nous, mais qui viennent après les hypothèques.

Ainsi notre article 5 serait l'article 5 actuel remanié, dont on change les numéros des six paragraphes, mais nous aurions un article 6 qui comprendrait d'une part les numéros 3 et 4 que nous avons retirés des créances privilégiées préférables aux hypothèques, ensuite les privilèges nationaux que les différents Etats pourraient indiquer. Les deuxième et troisième paragraphes concerneraient le droit de rétention.

Par conséquent, nous avons établi là des créances privilégiées : premier rang, l'hypothèque, deuxième rang, le privilège international, après l'hypothèque, ensuite les privilèges de troisième et quatrième rang, soit les privilèges nationaux et autres qui viennent à la suite.

Ainsi, sans avoir à discuter si tel ou tel privilège, comme celui des avaries communes, doit être maintenu ou non, nous avons ainsi donné le plan général de ce que nous envisagions.

M. Suchorzewski, Pologne : Monsieur le Président, Messieurs, permettez-moi d'exprimer mes observations relatives à l'amendement français.

Je regrette infiniment de ne pas pouvoir m'associer à mes amis français, mais il me semble qu'il faut différencier la situation d'un créancier hypothécaire, c'est-à-dire d'un créancier qui a toutes les possibilités de prévoir une assurance contractuelle, de celle d'un créancier dont la créance résulte d'un cas imprévu.

En effet, il me semble que la situation du premier créancier hypothécaire contractuel est différente de celle de ce second créancier, car le premier a la possibilité d'arranger l'assurance qu'il exige.

Il me semble qu'il faut protéger exclusivement cette assurance réelle, sans parler d'autres possibilités d'assurance sous la forme contractuelle.

En ce qui concerne cette assurance réelle, il me paraît qu'il faut protéger les créanciers qui le deviennent lors d'un cas imprévu.

Si nous voulons régler les possibilités d'assurance réelle, nous devons préserver particulièrement les intérêts de ces créanciers qui me semblent être dans une situation plus difficile, parce qu'ils n'ont ni la possibilité ni le temps d'arranger la forme de leur créance; ils ne disposent que de cette assurance réelle.

Il me semble qu'il faut soutenir la proposition qui est faite par la Commission Internationale, sous la forme du Projet d'Anvers et plus particulièrement le paragraphe 3, c'est-à-dire les créances contre les propriétaires, du chef de mort ou de lésions corporelles survenant en relation directe avec l'exploitation du navire.

Je voudrais faire une observation relative à l'expression « lésions corporelles » qui ne me paraît pas conforme à l'expression anglaise « personal injury ».

Nous avions adopté dans la convention relative aux navires à propulsion nucléaire, l'expression « dommages aux personnes ». Cette expression me semble être beaucoup plus conforme à l'expression anglaise « personal injury ».

Je voudrais donc vous proposer de soutenir l'article 4 tel qu'il avait été rédigé par la Commission Internationale et repris dans le Projet d'Anvers.

(Applaudissements).

M. Mc Govern, Irlande, (traduction) : Je désire avaliser ce qui a été dit par le délégué britannique et je pense que nous devons nous souvenir en particulier de ceci.

Je ne pense pas que quelqu'un parmi nous mette sérieusement en doute que les réclamations contre les propriétaires de navires doivent être payées ou doivent être honorées.

Toutefois, le problème que nous devons trancher est de savoir quelles réclamations, s'il y en a, doivent être garanties par un remède aussi draconien qu'un privilège maritime.

Ne perdons pas de vue le caractère vraiment exceptionnel du privilège maritime qui suit le navire dans les mains de quiconque, même d'un acheteur de bonne foi, et je pense que cette mesure de grande portée est peut-être une protection trop considérable pour certains droits qui, à mon avis, peuvent être garantis autrement que par un privilège maritime.

Si la Convention de 1957 était ratifiée sur une large échelle, je pense que les réclamations maritimes mentionnées dans cette Convention pourraient être garanties d'une manière appropriée et adéquate par la procédure de la saisie du navire.

Je vous engage sérieusement à réfléchir au nombre de réclamations contre le propriétaire du navire qui sont susceptibles d'être protégées par un privilège maritime.

Le Président : Quelqu'un demande-t-il encore la parole dans la discussion de l'article 4 ?

Nous nous trouvons ici en présence de l'amendement de la Délégation française qui est l'amendement le plus radical, en ce sens qu'il propose de substituer un nouveau texte à celui présenté par la Commission Internationale.

Avant de mettre cet article aux voix, je voudrais demander un éclaircissement à la Délégation française, au sujet de l'amendement repris dans le document N.Y. 56. La Délégation française estime-t-elle que le texte de cet amendement représente tout l'article 4 ?

M. Govare, France : Oui, il n'y a pas d'équivoque, c'est bien cela.

Le Président : C'est l'ensemble de l'article 4 qui disparaît dans votre proposition et qui est remplacé par le texte du document N.Y. 56.

M. Govare, France, (traduction) : Je désire préciser que si nous supprimons le paragraphe (iv) et le remplaçons par le nôtre et si nous laissons tomber certaines parties de l'article 4 du Projet d'Anvers cela ne veut pas dire que ces dispositions soient définitivement écartées, mais vous les retrouverez dans les articles 5 et 6 pour les privilèges qui viennent après les hypothèques et qui sont tous garantis par un privilège international.

Le Président (traduction) : Nous voterons maintenant sur la proposition française, le document N.Y. 56, préconisant le remplacement de l'article 4 par un autre texte.

Ont voté pour : Argentine, Espagne, France, Israël.
Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse.
Se sont abstenus : Grèce, Mexique.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.
Nous examinerons maintenant les différents amendements aux paragraphes de l'article 4 et j'ai devant moi en premier lieu l'amendement des Etats-Unis, document N.Y. 12, visant à amender le paragraphe 1 (iv) de l'article 4.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Nous nous sommes ralliés à l'amendement allemand, celui du document N.Y. 51, et si cet amendement est adopté, nous retirerons le nôtre.
Je propose donc de ne pas le considérer avant le vote sur l'amendement américano-allemand.

Le Président (traduction) : Nous examinerons donc le document N.Y. 51.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Le document N.Y. 51 diffère du Projet d'Anvers en ceci qu'il accorde à la cargaison un privilège, en cas de créance délictuelle ou contractuelle.

De nombreuses discussions ont surgi, tout au moins dans notre pays, au sujet du terme « not based on contract ».

Je crois que de toute manière nous enfreindrons soit la loi contractuelle soit la loi quasi-délictuelle.

Après tout, les réclamations de la cargaison sont couvertes par une assurance P. & I et elles ne présentent donc pas de problème pratique.

La cargaison est très importante dans le transport maritime. Si nous n'avions pas de cargaison nous ne serions pas ici et il n'y aurait pas de C.M.I.

Je pense que nous devrions accorder à la cargaison un traitement bien libéral et ne pas nous quereller sur la question de savoir si le lien doit être basé sur un contrat ou un quasi-délit.

C'est la seule modification de substance du Projet d'Anvers qui soit contenue dans le document N.Y. 51.

J'insiste pour que la proposition soit acceptée.

M. Albrecht, Allemagne, (traduction) : Le délégué des Etats-Unis vient de nous donner les raisons pour lesquelles les délégations des Etats-Unis et d'Allemagne ont proposé cet amendement.

Il me semble que le délégué britannique a perdu une chose de vue, il y a quelques instants. Il a dit qu'il y avait beaucoup plus que six catégories de privilèges mais que ces six constituaient probablement un maximum. Je pense vraiment qu'il devrait y en avoir un peu plus que six.

Le délégué des Etats-Unis vient d'expliquer ce qu'il vise, c.-à-d. la cargaison.

Il a dit hier qu'en pratique, les hypothèques ne souffriraient pas de la présence de privilèges pour ces cargaisons.

J'ai expliqué hier que dans la pratique, plus particulièrement dans le cas très fréquent où le transporteur signe un connaissement non pas en tant que capitaine ou propriétaire et où il n'est pas propriétaire du navire ces privilèges repondent à un besoin réel.

Toutefois ce cas doit-il être protégé ? Et, s'il y a lieu d'ajouter quelque chose, nous pensons que nous travaillons tous ici et que nous avons fait preuve d'esprit pratique ce matin; il a été dit avec beaucoup d'éloquence que nous devions trouver des compromis et arriver à des résultats pratiques.

L'argument de l'assurance P. & I. n'est pas un argument pratique et, s'il y en a un, c'est que nous avons besoin d'un privilège pour les propriétaires de cargaisons. Ainsi, je pense, Messieurs, que le compromis doit être réalisé dans le sens que nous préconisons.

Je pense que c'est très important et notre législation tout au moins — bien d'autres aussi je pense — a déjà fait toute une série de compromis.

Vous avez dit ce matin — certains délégués — qu'ils ne sont pas très en faveur de privilèges maritimes. Qui l'est, je vous le demande ?

Toutefois il y a les lois de différents pays, et il y en a toute une série, et c'est le cas de la loi allemande. Je pense que nous devons conserver ce privilège; c'est la raison pour laquelle je vous engage à nous aider sur ce point.

Merci.

M. Karatzas, Grèce : Monsieur le Président, notre délégation propose de ne pas voter séparément les amendements présentés par les différentes délégations, dans leur ensemble, mais bien chaque rang des privilèges séparément et ensuite l'article 4 dans son ensemble. Il n'est pas possible parfois de rejeter ou d'adopter un amendement dans l'ensemble.

Merci, Monsieur le Président.

Le Président (traduction) : Je désire soumettre cette motion aux voix et je pense qu'il est préférable de voter séparément sur chaque partie.

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Monsieur le Président, je regrette de reprendre la parole après un délai aussi court mais la lecture de l'amendement commun introduit par quatre délégations doit avoir fait ressortir que nous sommes opposés à l'extension des privilèges maritimes aux réclamations relatives à la cargaison et basées sur un contrat, c.-à-d. les réclamations des porteurs de connaissements.

Il est possible que pareil privilège existe dans certains pays mais le transport de marchandises par mer a été effectué pendant plusieurs années, pendant plusieurs centaines d'années, sans pareille protection des porteurs de connaissements.

Comme je vous l'ai dit précédemment, le but de cette Convention est d'améliorer la sécurité du créancier hypothécaire et si nous ajoutons une nouvelle créance qui peut porter sur de très grands montants dans la liste des privilèges qui priment la créance hypothécaire, nous manquerons le but de la présente Convention.

A notre avis, et je parle au nom des quatre délégations, c'est une extension inutile des privilèges maritimes et je suis obligé de dire que, en ce qui concerne la Délégation du Royaume-Uni, il ne s'agit pas d'un de ces points sur lesquels nous sommes disposés à admettre une extension.

M. Rein, Norvège, (traduction) : Monsieur le Président, d'un point de vue théorique je ne peux que partager le point de vue de la Délégation britannique.

D'un point de vue pratique la Délégation norvégienne appuiera l'amendement américain.

Je suis d'accord que, par suite des relations contractuelles entre la cargaison et le navire, la cargaison a la possibilité, d'un point de vue très théorique, d'obtenir une sécurité contractuelle. La cargaison n'a donc besoin de rien d'autre.

En outre, la cargaison est toujours — pratiquement toujours — assurée et nous ne devons pas trop nous occuper de la réclamation introduite par les assureurs.

Ainsi, sous l'angle théorique, le point du vue britannique est inattaquable.

D'un autre côté, il est difficile, en pratique, de faire une distinction, à bord du navire, entre la marchandise qui fait l'objet d'un contrat et les autres pour lesquelles il n'y a pas de contrat.

Tout dommage physique causé à des choses transportées à bord du navire devraient faire l'objet d'un privilège, mais pas la cargaison parce qu'elle fait l'objet d'un contrat.

Cela provoquera des difficultés et cela ne vaut pas la peine de créer ces difficultés car les réclamations de la cargaison font l'objet d'une assurance P. & I souscrite par le propriétaire, et un propriétaire prudent devrait avoir pareille assurance.

Ensuite un créancier hypothécaire prudent — et comme Lord Justice Diplock l'a précisé précédemment aujourd'hui nous nous préoccupons d'un créancier hypothécaire prudent — le créancier hypothécaire prudent, je le répète, devrait vérifier si le propriétaire a une couverture P. & I adéquate. C'est la raison pour laquelle il n'est pas nécessaire d'écarter les créances de la cargaison dans le but de protéger un créancier hypothécaire prudent. C'est la raison pour laquelle, à notre avis, l'inclusion d'un privilège pour créance de la cargaison, ne fait aucun tort à personne.

Et maintenant, en dernier lieu, nous avançons une considération qui prime toutes les autres. Nous désirons que la présente Convention soit acceptée par le plus grand nombre de Nations possible. Nous savons que certaines des grandes nations — parmi celles que nous désirons ardemment voir ratifier la présente Convention — ont la ferme conviction que les créances de la cargaison doivent être protégées par un privilège. Cela s'applique par exemple aux Etats-Unis.

Il me semble — en fait mes amis américains me l'ont dit — que nous aurons plus de chance de voir adhérer l'Amérique à la présente Convention si nous protégeons les créances de la cargaison par un privilège. Par ailleurs, comme je l'ai précisé, cela ne coûtera pas grand'chose; pourquoi ne le ferions-nous donc pas ? C'est un compromis pratique et, comme la Délégation britannique l'a déjà dit, nous devrions nous laisser guider par ce principe en cette matière.

En guise de conclusion, permettez-moi de préciser que j'interprète la proposition américaine du document N.Y. 51 uniquement comme une proposition de principe incluant les créances de la cargaison.

C'est la raison pour laquelle je pense que les Américains ne tiennent pas particulièrement au libellé du restant de leur article. Les Américains désirent proposer dans le document N.Y. 51 que les créances de la cargaison soient inclues en principe, la rédaction des sous-paragraphes (iii) et (iv) pouvant être laissée en suspens jusqu'au vote sur les propositions britannique, italienne et hollandaise du document N.Y. 50.

(Applaudissements).

M. Pineus, Suède, (traduction) : Pour l'article 4, paragraphe (iv) nous n'avons pas seulement la proposition américaine du document N.Y. 51 mais également les deux propositions du document N.Y. 50.

Il ne paraît pas facile de voter et pour N.Y. 51 et pour N.Y. 50 étant donné que ces documents traitent de la même question. Pour une fois vous assisterez au spectacle des délégués scandinaves ne votant pas de la même manière.

Nous appuierons la proposition du document N.Y. 50 et, dès lors, nous ne voyons pas très bien comment il sera possible de voter la proposition américaine du document N.Y. 51 et je désirais ajouter que nous voterons contre la proposition américaine.

Merci.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, comme Monsieur Rein vient de le dire il s'agit d'un problème pratique.

Toutes ces créances sont couvertes par assurance. Elles ne présentent pas de difficultés.

Un créancier hypothécaire prudent prend soin de vérifier s'il est protégé par une assurance adéquate.

Des réclamations de cargaison sont généralement introduites tant sur une base contractuelle que sur une base quasi-délictuelle. La seule différence théorique concerne le fardeau de la preuve.

Il me semble après mûre réflexion que, d'un point de vue pratique, la cargaison devrait bénéficier d'un privilège que la réclamation soit introduite sur une base quasi-délictuelle on contractuelle.

La conception du privilège de la cargaison est basée dans ce pays sur l'union théorique entre deux objets inanimés, le navire et la cargaison. Lorsque la cargaison est chargée à bord, le navire est obligé de la transporter jusqu'à destination à cause de la relation entre ces deux objets et la cargaison est obligée de payer le fret sans quoi nous n'aurions pas de propriétaire de navire.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous voterons donc sur l'amendement germano-américain, document N.Y. 51.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Danemark, Etats-Unis, Japon, Norvège, Yougoslavie.

Ont voté contre : Belgique, Canada, Espagne, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Mexique, Pays-Bas, Suède, Suisse.

Se sont abstenues : France, Pologne.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous reprendrons maintenant l'amendement du document N.Y. 12 présenté par la Délégation américaine.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nous reprenons notre amendement original de l'article 4, paragraphe 1 (iv) portant sur les créances quasi-délictuelles.

Toute responsabilité pour pareille réclamation devrait faire l'objet d'un privilège.

Nous faisons cet amendement dans un souci de clarté car il y a eu beaucoup de confusion et d'incertitude dans beaucoup d'esprits concernant le terme « not based on contract ».

Lord Justice Diplock, Grande-Bretagne (traduction) : Monsieur le Président, je ne suis pas tout à fait sûr que le but de l'amendement soit d'ordre rédactionnel.

S'il s'agit de rédaction, et le but de l'amendement est, conformément à notre dernier vote, d'écarter les créances relatives à des cargaisons transportées en vertu d'un contrat, alors je ne pense pas, tout au moins en ce qui concerne le texte anglais, que la proposition matérialise cette intention.

Si, par contre, le but en est d'introduire sous forme de réclamation quasi-délictuelle les créances relatives à des dommages à des cargaisons transportées en vertu d'un contrat, je m'y oppose et je pense que 13 délégations, contre sept des pays représentés ici, ont également exprimé cette opposition.

Par conséquent j'examinerai ce document N.Y. 50 en supposant qu'il s'agit d'un amendement rédactionnel; or ce texte, bien qu'imparfait peut-être, a au moins le mérite d'indiquer clairement notre intention.

Vous remarquerez que le projet proposé pour exclure les créances relatives à une cargaison qui a fait l'objet d'un contrat est libellé comme suit : « Claims based on tort and not capable of being based on contract ».

De cette manière, vous évitez la difficulté que nous connaissons dans certains pays tels que l'Angleterre et les Etats-Unis où vous pouvez

introduire une action soit sur une base quasi-délictuelle soit sur une base contractuelle chaque fois qu'il y a eu un dommage causé par une négligence.

J'ose penser que si le but de la proposition américaine était d'introduire un amendement purement rédactionnel, afin de préciser qu'il s'agit uniquement de réclamations pour des cargaisons n'ayant pas fait l'objet de contrat de transport, le texte du document N.Y. 50 est meilleur et donnera lieu à moins de confusion.

Si, d'un autre côté, le but de la proposition américaine est plus subtil je m'y oppose.

(Rires).

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Mesdames et Messieurs, les remarques de Lord Justice Diplock me troublent car je ne connais pas d'action de la cargaison qui ne soit pas basée sur un contrat, quel qu'il soit.

La position britannique s'écarte radicalement du Projet d'Anvers et constitue pour nous, Américains, un obstacle très grave.

Je ne pense pas qu'il soit possible de faire ratifier une Convention si les créances relatives à la cargaison, pouvant être basées sur un contrat, sont exclues.

Ceci est réellement une question fondamentale.

Après tout, la cargaison est assurée. Le propriétaire a une couverture P. & I. Les prêteurs savent qu'ils ont une assurance et ils veillent à en avoir une si bien qu'il n'y a pas de problème pour eux.

Je puis dire uniquement qu'en ce qui concerne la Délégation américaine, nous ne pouvons pas accepter la proposition britannique.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous voterons sur le document N.Y. 12.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Etats-Unis.

Ont voté contre : Belgique, Canada, Espagne, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Pays-Bas, Suède.

Se sont abstenus : Danemark, France, Mexique, Norvège, Pologne, Portugal, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous avons un autre amendement des Etats-Unis, le document N.Y. 13. Je pense qu'il s'agit également d'une question de rédaction.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : C'est une question de rédaction.

Le Président (traduction) : Nous pourrions le renvoyer au Comité de Rédaction. Je crois qu'il s'agit réellement d'une question de rédaction.

Il sera donc renvoyé au Comité de Rédaction.

Nous avons un autre amendement des Etats-Unis, le document N.Y. 14.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, il s'agit d'une nouvelle ajoute à la liste des privilèges qui priment les hypothèques de l'article 4, paragraphe 1.

Ainsi, si un privilège a été constitué ou existe au moment de l'enregistrement de l'hypothèque, ce privilège primera l'hypothèque.

Comme on l'a dit précédemment, un privilège est un droit sur le navire, un droit in rem. C'est un droit réel.

Une fois créé, ce droit devrait être respecté. Il ne devrait pas être écarté par le simple enregistrement d'une transaction ultérieure.

Cela constitue pour nous un problème constitutionnel très grave, qui, comme l'a dit Lord Justice Diplock, n'existe pas en Angleterre dans le droit anglo-saxon original.

Mais nous avons une constitution qui constitue pour nous un problème réel. La loi sur les hypothèques, votée en 1920, a pris grand soin de préserver tous les droits existants. C'est la raison pour laquelle j'insiste pour que le présent amendement soit accepté.

Pour un prêteur prudent, un créancier hypothécaire prudent, à distinguer d'une créancier téméraire, cela ne présente pas de problèmes réels parce qu'un prêteur prudent s'enquerra des créances ouvertes.

D'un autre côté, il ne devrait pas être permis de couvrir un navire de privilèges et de contracter ensuite une hypothèque qui écarterait tous ces privilèges, ce ne serait pas beau et ce ne serait pas équitable.

Merci.

M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, je regrette de devoir vous dire que la Délégation hollandaise ne comprend pas cet amendement.

L'article 4 du Projet d'Anvers contient une liste complète, une liste limitative des créances qui bénéficient d'un privilège. Or, l'amendement des Etats-Unis du document N.Y. 14 se réfère à « all other maritime liens » etc. Comment est-il possible qu'une Convention qui donne une liste limitative de privilèges maritimes suppose néanmoins qu'il y a d'autres privilèges, c.-à-d. des privilèges non mentionnés dans la Convention ?

L'article 4 donne une liste complète de sorte que, dans les cas régis par la Convention, il ne peut pas y avoir d'autres privilèges.

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Monsieur le Président, si je comprends cet amendement — et je crains d'être aussi dérouté par cet amendement que M. Loeff — je pense qu'il signifie

probablement que tous les privilèges créés en vertu de n'importe quelle loi nationale, sont couverts.

Si telle est la signification qu'il faut y donner, cela implique que chaque pays a la liberté de créer un privilège maritime pour tout motif qui lui plaît, et de le faire reconnaître internationalement contre les autres créanciers, contre tous les autres créanciers.

Si cet amendement était accepté il donnerait carte blanche pour autant que je puisse voir, à tout pays pour créer un privilège maritime, s'il en a envie, pour la location d'un cheval de selle. Et tout pays devra reconnaître cette sécurité et cette priorité avant tout créancier.

Je ne crois vraiment pas que cela soit l'intention du présent amendement. Mais s'il en était ainsi, je voterais contre cet amendement et nous voterions plusieurs fois de la même manière si nécessaire.

(Rires).

M. Govare, France : Monsieur le Président, j'ai toujours un scrupule à prendre la parole pour dire quelque chose qui a déjà été écrit dans notre rapport. Mais je serai très bref.

Je veux simplement signaler que, si nous sommes prêts à toute discussion de façon très compréhensive en ce qui concerne les privilèges, nous insistons toutefois sur un point qui est capital pour nous, à savoir que tous les privilèges doivent être inscrits sur un même registre, le seul et unique registre sur lequel on inscrit les hypothèques grevant le navire, et ce de façon à ce qu'il n'y ait pas de privilèges qui soient occultes, dirons-nous. Ils seraient occultes parce que inconnus, alors qu'ils pourraient représenter des sommes énormes. Par conséquent, pour pouvoir invoquer une créance privilégiée, il faut que celle-ci soit inscrite sur le registre.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole sur cet amendement ?

(Pas de réponse).

Nous voterons maintenant sur le document N.Y. 14, amendement des Etats-Unis à l'article 4, paragraphe 1.

Ont voté pour : Argentine, Etats-Unis.

Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous passons au document N.Y. 26, l'amendement de la Délégation danoise.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous voterons sur le document N.Y. 26.

Ont voté pour : Danemark, France.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Espagne, Etats-Unis, Finlande, Portugal.

Le Président : L'amendement n'est pas adopté.

Nous passons au document N.Y. 30, amendement présenté par la Délégation grecque.

M. Jean S. Perrakis, Grèce, (traduction) : Considérant le sort réservé à l'autre amendement, nous retirons le présent amendement.

Le Président (traduction) : Nous passons au document N.Y. 32.

Nous reprenons le document N.Y. 32 présenté par la Délégation japonaise.

M. Yoshiya Kawamata, Japon, (traduction) : J'ai proposé cet amendement hier étant donné qu'une proposition relative à l'article 4 ne pourrait pas être faite lors de la discussion de l'article 6.

Ainsi, s'il est possible de faire une proposition comme la nôtre, après la discussion ou l'examen des amendements concernant l'article 6, je vous demanderai la permission de retirer temporairement notre proposition en nous réservant le droit de l'introduire à nouveau.

Merci.

(Applaudisements).

Le Président (traduction) : Nous passerons maintenant au document N.Y. 37, amendement de la Délégation belge.

M. Van Ryn, Belgique : Monsieur le Président, Messieurs, j'ai eu l'occasion de vous dire hier les raisons pour lesquelles nous avions proposé un amendement d'apparence assez radicale, tendant à supprimer de l'article 4, paragraphe 1er, les numéros (iii) et (iv). Je vais vous en rappeler, en quelques mots, les raisons.

Tout d'abord, il paraissait que dans la mesure où ces dispositions créaient de nouveaux privilèges par rapport à ceux prévus en 1926, elles allaient à l'encontre du but que nous poursuivons. D'autre part, leur rédaction ne nous paraissait pas satisfaisante et, au contraire, de nature à faire naître des discussions et des difficultés d'interprétation. C'est la raison pour laquelle, toujours dans l'esprit qui doit guider nos travaux, c'est-à-dire dans le but de diminuer autant que possible le nombre de privilèges venant primer les hypothèques, nous avons proposé la suppression de ces deux dispositions.

Mais la Délégation britannique nous a démontré que nous étions trop pessimistes en ce qui concerne la rédaction et qu'il était possible

de formuler les règles prévues par les paragraphes (iii) et (iv) dans des termes différents susceptibles d'éliminer, de façon raisonnable, les controverses ou discussions.

D'autre part, nous nous rendons compte, nous aussi, qu'il faut faire preuve de conciliation et ne pas s'en tenir à des conceptions trop théoriques.

En ce qui concerne les créances résultant de mort ou de lésions corporelles, je m'étais permis de dire hier que nous pouvions considérer qu'il s'agissait de créances qui, par leur nature même, et sur le plan humain, étaient dignes d'être pourvues d'un privilège, mais qu'il fallait le faire alors de façon telle qu'il n'y ait aucune discussion et, autant que possible, aucune contestation sur la portée du texte.

C'est pour cette double raison, c'est-à-dire l'amélioration considérable de la rédaction et le compromis satisfaisant, que nous nous sommes ralliés, très volontiers, à la proposition de la Délégation britannique, soit celle qui fait l'objet du document N.Y. 50.

Il va de soi que, dans ces conditions, la proposition que nous avons faite hier doit être considérée comme étant retirée.

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Monsieur le Président, le fait que M. Van Ryn se soit référé à ceci comme à un projet britannique ne doit pas vous préoccuper.

Nous pouvons prendre les recommandations communes des Délégations belge, italienne, hollandaise et britannique, et je les présente au nom des quatre délégations comme elles m'ont demandé de le faire à un moment où elles ne s'étaient pas rendu compte que j'aurais déjà tellement parlé cet après-midi.

A notre avis la créance du chef de perte de vie ou de lésions corporelles est une de celles qui doit être acceptée pour des raisons politiques ou sociales et c'est la raison pour laquelle nous l'acceptons.

Les propriétaires de navires et leurs créanciers hypothécaires peuvent s'assurer contre pareilles créances de sorte que le risque pratique pour le propriétaire du navire et le créancier hypothécaire n'est pas très grand.

Je m'empresse de dire — et je parle sans énergie en ce qui concerne la Délégation du Royaume-Uni — que nous ne sommes pas tout à fait inexorables à l'égard des droits des assureurs.

(Rires).

Il n'est pas sûr que le droit anglais prévoie un privilège pour ce type de créance mais nous sommes disposés à accepter cet amendement pour des motifs sociaux car nous appréhendons la non-application de la Convention si ce privilège n'était pas accepté.

Vous remarquerez que, comme l'a dit M. Van Ryn, le projet qui constitue un compromis présenté en commun par quatre délégations, limite les créances, et j'espère qu'il est suffisamment clair en ce qui concerne ceux qui auront le bénéfice d'un privilège maritime.

Il ne s'agit pas du cas — contrairement à ce que nous verrons à l'article 4 — où les personnes qui souffrent des dommages peuvent s'assurer.

Nous sommes d'avis qu'il est essentiel d'accepter cet amendement dans sa forme restreinte si nous voulons que cette Conférence aboutisse à un résultat concret.

(Applaudissements).

M A. Stuart Hyndman, Canada, (traduction) : Monsieur le Président, ce n'est pas dans un esprit d'obstruction que la Délégation canadienne a estimé devoir voter contre la proposition américaine et, malheureusement, à présent nous croyons devoir voter contre le projet du Royaume-Uni tel qu'il est présenté.

Quoique nous appréciions l'importance de cette proposition en tant que tentative pour sortir d'une impasse éventuelle en cette matière, et quoique nous nous rendions compte des raisons politiques et sociales sous-jacentes, nous appréhendons la création d'un nouveau privilège maritime pour des lésions corporelles, nous appréhendons quelque peu le libellé de cet amendement particulier.

Sur ce dernier point nous craignons plus particulièrement le mot « defect of the vessel » et les mots qui suivent concernant ceux qui sont à bord du navire en vertu de leur contrat d'emploi.

A ce propos, nous préparons et nous soumettrons ce soir un amendement qui, à notre point de vue, redressera quelque peu la situation. Nous libellerons le sous-paragraphe (iii) comme suit : « Claims in respect of loss of life or personal injury arising from the negligence of the owner or his servants in the management or navigation of the vessel ».

Nous quittons donc le domaine des défauts du navire, qui peuvent ou non impliquer une négligence mais qui couvrent certainement des cas où il n'y a pas de négligence. Nous envisagerons ensuite comme un nouvel élément la subordination de ces créances à une notification dans les six mois.

Ainsi on pourrait ajouter au paragraphe que j'ai proposé une disposition suivant laquelle notification de pareille créance devra être faite au propriétaire dans les six mois à compter du jour de l'événement.

C'est en considérant cette nouvelle rédaction envisagée que nous pensons devoir voter contre cette proposition et ce n'est pas pour faire de l'obstruction, Monsieur le Président, mais dans un effort de réaliser un accord à cette Conférence.

M. Ringdal, Norvège, (traduction) : Monsieur le Président, si l'amendement commun qui nous est proposé était adopté, nous, membres de la Délégation norvégienne, serions satisfaits.

Toutefois, nous avons le sentiment que le Projet d'Anvers doit prévaloir sur certains points et nous voterons donc d'abord pour le Projet d'Anvers.

Le Projet d'Anvers est basé sur la nature des créances, à savoir, des dommages et des blessures, des lésions corporelles indépendamment de l'origine du dommage. Dans l'amendement commun, les privilèges sont basés sur la cause, c.-à-d. sur la cause qui est à l'origine du dommage ou de la lésion. L'amendement reprend deux critères pour un privilège, d'une part une négligence commise par une personne à bord et d'autre part un défaut du navire.

En établissant ces critères et en introduisant la cause de la réclamation comme condition de l'adoption d'un privilège, nous pensons que nous restreignons trop le cadre du privilège.

Examinons de plus près le critère de la négligence. Alors que l'amendement accordera un privilège en cas de négligence de la part d'une personne à bord, il n'y aura pas de privilège si le propriétaire commet une « privity » qui, dans notre esprit, est une négligence d'une espèce plus sérieuse.

Supposons que le dommage trouve son origine dans le fait que le propriétaire envoie délibérément son navire dans une zone très dangereuse, supposons qu'il s'agisse d'un champ de mines qu'il connaît, qu'il est négligent et que certaines choses arrivent. Nous sommes d'avis que le réclamant devrait avoir droit à un privilège tout comme si le capitaine s'était rendu coupable de négligence.

Que se passera-t-il en cas de négligence commise par l'agent du propriétaire ? Imaginons le cas d'un agent qui a accepté le transport d'une cargaison d'une nature dangereuse insuffisamment emballée. Imaginons une explosion causant des dommages. Alors la négligence ne peut être attribuée qu'à l'agent et je ne vois pas pourquoi les victimes n'auraient pas le bénéfice d'un privilège en pareil cas.

Passons maintenant à l'autre critère, celui du défaut du navire. Je pense que ce critère est également trop restreint. J'imagine qu'en anglais le défaut se distingue de l'innavigabilité d'un navire. J'imagine des dommages à des objets ou des personnes à bord, à la suite d'un arrimage fautif ou inadéquat; dans ce cas il n'y a pas de défaut du navire. Un arrimage inadéquat ne sera pas nécessairement attribué à une négligence commise à bord.

Reprenons l'ensemble du marquage insuffisant de marchandises dangereuses dont la nature n'est pas connue par ceux qui sont à bord.

Ce sont les raisons pour lesquelles nous ne faisons pas de grands progrès en introduisant la cause du dommage ou de la lésion comme condition d'un privilège.

Nous pensons qu'il vaut mieux baser le privilège sur la nature de la créance comme l'a fait le Projet d'Anvers et c'est pourquoi nous insistons pour que le Projet d'Anvers soit maintenu en ce qui concerne ce point particulier.

M. Herber, Allemagne, (traduction) : Nous désirons appuyer le point de vue norvégien s'opposant à l'amendement du document N.Y. 50.

Nous ne voyons pas pourquoi une réclamation causée par un acte ou une négligence du propriétaire lui-même ou de ceux qui sont à son service à terre ne donnerait pas lieu à un privilège.

Nous considérons que pareille différentiation est injuste et en outre nous craignons qu'elle n'aboutisse à des confusions dans l'application de ces dispositions.

C'est la raison pour laquelle nous sommes d'avis d'étendre le privilège aux dommages causés par des personnes à terre comme cela a été prévu par le Projet d'Anvers et de maintenir le libellé du Projet d'Anvers.

Il ne faut pas préciser que le dommage doit résulter d'un acte, négligence ou faute de quiconque. Normalement les réclamations maritimes sont basées sur une faute personnelle de quelqu'un.

Si dans des cas exceptionnels, considérant uniquement la cause du dommage, le droit international décide d'écarter un privilège contre le propriétaire, ce privilège ne devra être accordé que pour des créances trouvant leur origine dans une faute. Même pour ceux qui n'aiment pas ces créances, refuser une garantie raisonnable à ce réclamant, ne serait pas une solution adéquate.

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Je pense, Monsieur le Président, et je me réfère plus particulièrement aux observations des Délégations norvégienne et allemande, qu'il s'agit réellement d'une question de rédaction.

Les exemples donnés par le représentant de la Norvège sont, à mon avis, tous couverts par le projet actuel.

Je ne pense pas qu'il y ait vraiment une différence de principe en cette matière et je me demande s'il ne vaut pas mieux laisser au Comité de Rédaction le soin de mettre cette question au point.

(Applaudissements).

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs.

Si je comprends bien les remarques faites par la Délégation norvégienne, l'amendement proposé concerne une question de fond et non de rédaction.

Nous nous rallions à l'attitude norvégienne et nous préférons le Projet d'Anvers au présent amendement.

Le Président (traduction) : Nous voterons maintenant sur le premier amendement des Délégations belge, italienne, hollandaise et britannique, le document N.Y. 50, le premier des amendements mentionnés dans ce document.

Ont voté pour : Belgique, Espagne, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Italie, Mexique, Pays-Bas, Portugal, Suède.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Canada, Etats-Unis, Japon, Norvège, Pologne, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Danemark, Finlande, France, Israël.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Nous passons au deuxième amendement du document N.Y. 50.

Lord Justice Diplock, Grande-Bretagne, (traduction) : Monsieur le Président, j'ai déposé le présent amendement au nom des Délégations belge, italienne, hollandaise et britannique et je pense avoir déjà mentionné dans nos discussions antérieures, concernant les réclamations de la cargaison, tout ce qui doit être dit sur cet amendement sauf en ce qui concerne le libellé de la phrase « Claims based on tort and not capable of being based on contract ».

En droit anglais, indépendamment de ce qui peut se passer en droit américain, des marchandises peuvent être transportées à bord d'un navire sans contrat ou sans les effets d'un contrat lorsqu'il y a un changement de route. C'est une anomalie du droit anglais et c'est pour ce motif-là que ces mots ont été insérés.

Vous remarquerez que ceci limite les créances faisant l'objet d'un privilège maritime aux cas où il n'y a pas de contrat et aux cas de dommage à des personnes qui n'ont pas eu la possibilité de passer un contrat. Dans ces conditions, nous sommes d'avis que c'est un cas qui doit être accepté.

Bien sûr, il peut faire l'objet d'une assurance tant par le propriétaire que par le créancier hypothécaire.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous passerons au vote du deuxième amendement du document N.Y. 50.

Ont voté pour : Belgique, Espagne, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Mexique, Pays-Bas, Portugal, Suède.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Canada, Danemark, Etats-Unis, Norvège, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Finlande, France, Japon, Pologne.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Nous avons toujours un amendement à l'article 4, le document N.Y. 27 et le document N.Y. 28.

C'est un amendement proposé par la Délégation yougoslave.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous passerons au vote sur les documents N.Y. 27 et 28.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Grèce, Pologne, Yougoslavie.

Ont voté contre : Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède.

Se sont abstenus : Espagne, Mexique, Portugal.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Y a-t-il d'autres observations concernant l'article 4 ?

M Loeff, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, je désire donner quelques précisions au sujet de la situation actuelle en ce qui concerne l'article 4. Au début de la Conférence nous avons déposé plusieurs amendements, mais la situation a changé fondamentalement et la Délégation néerlandaise a l'impression que la plus grande partie de ces amendements, y compris ceux qui n'ont pas encore été discutés, peuvent être retirés.

C'est la raison pour laquelle nous désirons avoir la possibilité matérielle de revoir la situation et nous sommes disposés à nous engager à déclarer au début de la réunion de jeudi quels amendements sont retirés. Je répète que nous retirerons pratiquement tous les amendements encore ouverts pour l'article 4, mais nous désirons examiner quelques points mineurs.

Le Président (traduction) : Messieurs, je pense que l'assemblée est fatiguée. Je ne le suis pas. Toutefois, je vous propose de ne pas nous quitter ce soir sans avoir désigné au moins un Comité de Rédaction.

Je propose de désigner ceux qui ont déjà fait partie de ce Comité de Rédaction ainsi que ceux qui expriment le désir de s'y joindre.

Puis-je faire appel à Monsieur Asser, Monsieur Berlingieri, Monsieur Vaes et Monsieur Rein ?

S'il y a d'autres candidats, nous les accueillerons avec plaisir.

Ces personnes se réuniront sous la présidence de Monsieur Asser.

Jeudi, 16 septembre 1965

SEANCE PLENIERE

Président : M. Albert LILAR

Le Président : Messieurs, la séance est reprise.

Le Comité de Rédaction s'est réuni hier et a commencé son travail sur les premiers articles. Ceux-ci, tels qu'ils vous sont proposés dans la nouvelle rédaction, vous seront distribués dans le courant de la journée. Nous aurons ensuite, au cours d'une de nos séances, à nous prononcer article par article. Lorsque les différents articles auront rencontré votre agrément, vous aurez à vous prononcer par un vote sur l'ensemble.

Nous allons reprendre aujourd'hui l'examen des articles à partir de l'article 5.

La discussion générale est ouverte sur l'article 5.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nous avons introduit un amendement à l'article 5, amendement qui, à notre avis, ne touche pas au fond. Il s'agit uniquement d'une clarification.

L'amendement a été examiné, probablement hier, par le Comité de Rédaction et approuvé par lui.

Le Président : Nous avons reçu deux amendements relatifs à l'article 5, le premier ayant été introduit par les Etats-Unis.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de cet amendement, le document N.Y. 15 ?

M. Allan Philip, Danemark, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, en principe, la Délégation danoise est d'accord sur la nouvelle rédaction de l'article 5 mais une contradiction pourrait se faire jour entre cet amendement et l'amendement proposé à l'article 6, concernant le droit de rétention.

C'est la raison pour laquelle je désire simplement attirer votre attention sur le fait que nous devrons peut-être reprendre l'article 5 lors de l'examen de l'article 6.

Merci, Monsieur le Président.

Le Président : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de cet amendement le document N.Y. 15 ?

(Pas de réponse).

Je mettrai aux voix l'amendement N.Y. 15.

Ont voté pour : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Mexique, Portugal, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Argentine, Canada, Finlande, Japon.

Se sont abstenus : Grèce, Irlande, Israël, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède.

Le Président : L'amendement est adopté. Nous passons à l'examen de l'amendement de la Délégation française, repris au document N.Y. 61.

M. Chauveau, France : Nous retirons cet amendement.

Le Président : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'article 5 ?

(Pas de réponse).

Nous entamerons maintenant l'article 6.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'article 6 ?

(Pas de réponse).

J'ai un premier amendement à l'article 6, le document N.Y. 16, amendement introduit par la Délégation des Etats-Unis.

La Délégation des Etats-Unis considère qu'il s'agit d'une question de rédaction. Je pense qu'il en est ainsi et que nous pouvons le renvoyer au Comité de Rédaction.

Nous avons un autre amendement introduit par la Délégation allemande, le document N.Y. 41.

M. Eberhard von dem Hagen, Allemagne, (traduction) : L'article 6, paragraphe 2, dans sa rédaction actuelle, aidera les titulaires de privilèges et hypothèques maritimes dans les cas où un droit de rétention, relatif à un privilège, est exercé par un réparateur de navire ou toute autre personne, mais nous sommes d'avis que cette proposition ne protégera pas le titulaire d'un lien ou d'une hypothèque contre le danger constitué par le fait que la loi nationale autorise néanmoins de faire payer en premier lieu, hors du produit de vente, le réparateur du navire ou toute autre personne ayant pareil privilège.

C'est la raison pour laquelle une disposition garantissant que le titulaire d'un privilège ou d'une hypothèque gardera son rang dans tous les cas, est nécessaire.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de cet amendement ?

(Pas de réponse).

Nous passerons au vote.

Ont voté pour : Allemagne, Belgique, Espagne, Etats-Unis, France, Grèce, Israël, Yougoslavie.

Ont voté contre : Argentine, Canada, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède.

Se sont abstenus : Danemark, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Mexique, Pologne, Suisse.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Le document suivant est le document N.Y. 57, amendement proposé par la Délégation yougoslave, article 6, paragraphe 2.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous passerons donc au vote.

Ont voté pour : Pologne, Yougoslavie.

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Canada, Grande-Bretagne, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse.

Se sont abstenus : Allemagne, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Irlande, Israël, Japon, Mexique.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous passons au document suivant, le document N.Y. 62 introduit par la Délégation française.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Messieurs, étant donné que l'amendement français à l'article 4 a été rejeté, nous retirons notre amendement repris au document N.Y. 62.

Le Président (traduction) : L'amendement N.Y. 63 est retiré.

Le document suivant est l'amendement proposé par les Délégations hollandaise, britannique et belge.

Quelqu'un désire-t-il la parole au sujet du document N.Y. 63 ?

The Rt. Hon., The Lord Devlin, P.C., Royaume-Uni, (traduction) : Monsieur le Président, au nom de la Délégation du Royaume-Uni nous désirons proposer cet amendement à l'article 4, amendement pouvant être réellement qualifié d'amendement de compromis.

La Conférence a déjà entendu des discussions relatives au privilège des réparateurs de navires et des arguments très convaincants ont été avancés en cette matière.

D'autre part, il y a des arguments contre de nouveaux privilèges, plus particulièrement contre celui protégeant les réparateurs de navires.

La Délégation du Royaume-Uni est arrivée à la conclusion qu'un compromis acceptable pourrait être soumis à la Conférence en ce sens que, sans accorder à la créance du réparateur de navire le statut complet d'un privilège maritime, on pourrait accorder le statut de ce que nous appelons en droit anglais un « possessory lien » et ce que d'autres systèmes appellent un droit de rétention.

De cette manière, cettre créance prendra rang après les privilèges mais avant les hypothèques et tel est l'objet de notre amendement.

Je pense que l'amendement est susceptible d'amélioration au point de vue rédactionnel.

Je me réfère uniquement au tout dernier paragraphe c), « Such lienor's right of retentions shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the ship repairer ».

Une difficulté pourrait surgir lorsque, pendant que le navire est toujours en possession du réparateur, le titulaire d'un privilège maritime obtient de la part du Tribunal (ce qui peut se faire suivant certains systèmes juridiques) une ordonnance suivant laquelle la possession du navire est exercée par ce Tribunal, car dans pareil cas la disposition visée sera sans effet.

Si l'ordonnance du Tribunal est suivie d'une vente forcée, le droit de rétention ne sortira pas ses effets, ce qui pourrait créer des difficultés, si l'on procède en même temps à la distribution du produit de vente.

En droit anglais, le Tribunal, lorsqu'il rend pareille ordonnance, protège normalement le titulaire d'un droit de rétention.

Une disposition similaire à celle de l'article 8 pourrait peut-être apporter une solution. L'article 8 traite de l'extinction des privilèges et dispose « Les privilèges, énumérés à l'article 4, seront éteints à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date de la naissance de la créance garantie sauf si, avant l'expiration de ce délai, le navire a été saisi, cette saisie conduisant à une vente forcée ».

Je pense que l'insertion d'une disposition de ce genre n'est qu'une question de rédaction. Une autre mise au point est nécessaire, à mon avis, en ce qui concerne l'article 11 (2). Cet article traite de la distribution du produit de vente et précise qu'après le paiement en priorité des frais, le solde sera distribué aux créanciers privilégiés etc.

A l'heure actuelle rien n'est prévu pour cette institution hybride et c'est la raison pour laquelle je pense qu'une disposition spéciale doit être faite dans l'article 11. C'est pourquoi je propose cet amendement au nom de la Délégation du Royaume-Uni.

M. Willem E. Boeles, Pays-Bas, (traduction) : La Délégation hollandaise avait proposé d'ajouter un privilège maritime pour les réparateurs qui sont toujours en possession du navire, un amendement à l'article 4.

Toutefois, la proposition de la Délégation britannique rencontre nos vues au point que nous serons heureux de pouvoir retirer notre amendement à l'article 4, au cas où l'amendement britannique serait accepté.

Nous laisserons aux lois nationales le soin d'instituer un droit de rétention ou un privilège en faveur du chantier naval.

Merci.

M. Philip, Danemark, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, la Délégation danoise est en principe d'accord sur l'amendement proposé par le Royaume-Uni, la Hollande et la Belgique.

Toutefois, un petit problème surgit en ce qui concerne la priorité de ce droit de rétention et c'est la raison pour laquelle nous avons soumis un sous-amendement repris au document N.Y. 64, que nous désirons voir examiner en même temps que l'amendement britannique.

Dans la plupart des pays, je pense, existe un principe honoré de longue date suivant lequel, si vous avez accepté de faire quelque chose pour un autre, vous ne le faites pas avant d'en avoir obtenu le paiement.

C'est une des raisons, parmi d'autres, pour lesquelles notre loi est arrivée au droit de rétention en faveur des réparateurs de toute sorte de choses, non seulement ceux des navires.

Ce droit de rétention prime tout autre droit en cette matière.

C'est la raison pour laquelle nous avons proposé que ce droit s'applique également aux navires et c'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas accepter le rang suggéré par le paragraphe 2 (b) de l'amendement britannique.

Par conséquent, je demande à l'assemblée de voter d'abord ce petit amendement et j'appuierai ensuite l'amendement britannique.

Merci, Monsieur le Président.

M. Andersson, Finlande, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, le but de cet amendement est de permettre la création de privilèges et de droits de rétention supplémentaires.

Si vous lisez cet amendement uniquement en considérant les privilèges, vous remarquerez qu'aux termes du paragraphe 1, tout Etat Contractant peut accorder des privilèges couvrant des créances autres que celles visées par l'article 4, et que le paragraphe 2 précise que ces privilèges prendront rang après les Mortgages et les Privilèges enregistrés qui sont conformes aux dispositions de l'article 1.

Toutefois, à la fin du paragraphe 2, vous avez prévu que pareil privilège peut être préféré aux mortgages ou hypothèques enregistrés.

Il me semble que le sous-paragraphe b) s'appliquera tant aux privilèges qu'au droit de rétention alors que les sous-paragraphes a) et c) s'appliqueront uniquement au droit de rétention.

Or, le délégué britannique a dit qu'à son avis les paragraphes a), b) et c) ne s'appliqueraient qu'au droit de rétention. S'il en était ainsi, la rédaction devrait être modifiée en conséquence.

Au nom de la Délégation finlandaise, j'appuie l'amendement permettant aux lois nationales d'instituer des privilèges et des droits de rétention supplémentaires mais uniquement pour autant que ceux-ci prennent un rang parmi les hypothèques.

Merci.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Je prends la parole au nom de la Délégation italienne. Ma délégation est fermement opposée à l'amendement danois.

Nous pensons avoir déjà accepté d'écarter de cette Convention tout privilège ayant une origine contractuelle.

La personne qui passe un contrat peut s'entourer au préalable de suffisamment de garanties.

Nous avons déjà écarté plusieurs autres privilèges sur cette base et je ne vois aucun motif d'inclure ce privilège dans la Convention et de le faire passer avant tous les autres privilèges et hypothèques.

En ce qui concerne l'amendement commun des Délégations hollandaise, britannique et belge, nous pensons respectueusement que les sous-amendements introduits par Lord Devlin ne sont pas uniquement des questions de rédaction mais des questions de fond.

C'est la raison pour laquelle ma délégation se voit dans l'obligation de voter contre cet amendement mais elle exprime l'espoir que, lors de la deuxième lecture de l'article 6, un accord sera réalisé.

Merci.

M. McGovern, Irlande, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, je désire expliquer pourquoi nous voterons contre l'amendement commun des Délégations hollandaise, britannique et belge.

Nous sommes d'avis que des droits contractuels comprenant un droit de rétention en faveur du réparateur de navire, ne sont pas de ceux qui devraient être insérés dans la présente Convention ce qui leur accorderait une priorité primant les privilèges et les hypothèques maritimes.

Nous sommes d'avis qu'un réparateur de navire devrait au moins s'enquérir de la solvabilité du propriétaire pour lequel il effectue des réparations et, que s'il ne le fait pas, sa créance ne devrait pas primer les privilèges et les hypothèques qui grèvent le navire. Nous sommes d'avis que, si le présent amendement passe, beaucoup de ce que nous avons discuté les jours précédents sera défait, étant donné que — à ce qu'il me semble — le sous-paragraphe (b) du paragraphe 2 du présent amendement, le document N.Y. 63, donnera au réparateur de navire des droits dépassant de loin ceux accordés à tout autre créancier du navire et nous nous y opposerions par notre vote.

Nous pensons que notre but principal ici est de renforcer les créanciers à long terme et c'est la raison pour laquelle nous votons contre l'amendement.

M. Kawamata, Japon, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je prends la parole pour appuyer par quelques mots la proposition des Associations britannique, hollandaise et belge.

Comme je l'ai déjà précisé lors de l'introduction d'un amendement relatif à l'article 4, paragraphe 1, notre délégation a la ferme

conviction que les créances des réparateurs de navires devraient être protégées et que cette protection devrait être accordée sous forme d'une priorité précédant les « mortgages » et les « hypothèques ».

Cela est nécessaire parce que, comme je vous l'ai dit, et j'espère que vous vous en êtes tous rendu compte, ces créances trouvent leur origine dans des activités qui aboutissent à un accroissement de la valeur du navire.

En outre, je désire préciser que, contrairement aux constructeurs, les réparateurs de navires n'ont pas toujours suffisamment de temps et de moyens appropriés pour se rendre compte de la situation financière d'un propriétaire qui commande des réparations.

Je désire ajouter que, si la proposition commune des Délégations britannique, hollandaise et belge passe, nous sommes disposés à retirer notre proposition conditionnelle faite lors de la discussion de l'article 4 et qui a été provisoirement retirée.

Merci.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, c'est avec beaucoup d'intérêt que je prends la parole sur cette proposition.

Nous n'avons pas participé aux discussions concernant le droit de rétention qui ont eu lieu au sein de la sous-commission puisque pour nous il s'agit d'un problème particulier.

Ici le droit de rétention est une matière réservée à la loi des Etats et nous avons cinquante Etats.

Nous n'avons pas de législation fédérale en cette matière à l'exception des lois réglant l'exécution par les Tribunaux Fédéraux des droits de rétention accordés par les Etats. Ces règles ne sont pas très différentes de celles proposées ici.

Néanmoins, nous nous opposons à ces dernières, étant donné le vote qui a été émis mardi au sujet des sous-paragraphes (iii) et (iv) du paragraphe 1 de l'article 4.

Si vous désirez écarter les privilèges, pour les privilèges concernant la cargaison et si vous écartez la moitié des privilèges concernant des lésions corporelles, je ne vois pas de justification dans l'accroissement de la valeur d'un gage pour ajouter un privilège supplémentaire en faveur du réparateur de navires.

C'est la raison pour laquelle nous nous opposons à cet amendement à moins qu'il ne soit procédé à une révision de l'article 4.

(Applaudissements).

M. Vaes, Belgique : Monsieur le Président, Messieurs, après les différentes interventions relatives à l'amendement belgo-hollando-britannique et au sous-amendement danois, je crois que le moment est venu de faire le point.

Ainsi que l'a dit très exactement Lord Devlin, l'amendement présenté par les Délégations britannique, hollandaise et belge constitue un compromis et il faut qu'on le considère comme tel.

Certaines législations nationales accordent un privilège en faveur du réparateur de navires. D'autres connaissent le possessory lien ou le right of retention, encore que nous ayons eu beaucoup de peine à comprendre la nuance qui existe entre ces deux formules. Enfin, certaines législations — c'est le cas de la législation belge — ne reconnaissent aucun privilège au réparateur de navires. Nous sommes donc confrontés avec un problème sur lequel les législations nationales sont particulièrement divergentes. La seule solution est donc une solution de compromis.

Pour quelle raison une délégation comme la Délégation belge qui ne connaît pas ces privilèges dans sa législation nationale, s'est-elle jointe à la Délégation des Pays-Bas qui connaît ce privilège et à la Délégation britannique qui connaît le possessory lien ? C'est parce qu'il est indiscutable que le réparateur qui a effectué les derniers travaux de réparation au navire, tout juste avant sa saisie et sa vente, doit être présumé avoir augmenté la valeur de ce navire et ce dans l'intérêt commun de tous les créanciers qui font valoir leurs droits sur le bâtiment. Il est juste de reconnaître ce privilège au réparateur qui souvent, sans avoir eu le temps de vérifier la solvabilité de l'armateur, a accepté, dans des conditions d'urgence, d'effectuer des travaux qui revalorisent le navire à la veille de sa vente judiciaire.

Par contre, la proposition danoise tendant à reconnaître le privilège du réparateur de navires et à le faire passer avant tous les privilèges maritimes repris à l'article 4, détruit toute l'économie de la proposition belgo-hollando-britannique. En effet, nous sommes tous d'accord, Messieurs, sur la nécessité de conserver le premier rang aux privilèges relatifs à des salaires des membres de l'équipage ou à des droits de port et ce pour les raisons qui vous ont été excellemment exposées par Lord Diplock. Ce sont des raisons que l'on peut appeler sociales mais qui en réalité sont politiques. Si nous sommes d'accord que, pour des raisons politico-sociales, il faut conserver intégralement le premier rang à des privilèges se rapportant aux gages de l'équipage et aux droits de port, vous ne pouvez accepter la proposition danoise qui tend à faire passer le privilège restreint du réparateur de navires avant tous les privilèges maritimes de premier rang; il ne resterait dans ce cas rien de l'économie de l'article 4.

J'en viens à ma dernière observation. Je crois que certaines délégations n'ont pas tout à fait compris la portée de la proposition présentée conjointement par les Délégations britannique, belge et hollandaise. Si j'ai bien compris le délégué irlandais, il s'imagine que notre objectif est de faire passer le privilège du réparateur de navires avant les autres privilèges maritimes. Or, tel n'est pas le cas. Nous le faisons

passer au dernier rang des privilèges maritimes, mais avant l'hypothèque; et encore à la double condition, d'une part, qu'il s'agisse des derniers travaux de réparation effectués tout juste avant la saisie et d'autre part, que le réparateur ait gardé le navire en sa possession. Je crois que sur ce point une confusion a pu naître dans l'esprit de certaines délégations. C'est pourquoi je résume le but de notre proposition : accorder aux réparateurs de navires, uniquement lorsqu'il s'agit des derniers travaux de réparation et non pas de travaux effectués un an auparavant, et à la condition que le réparateur ait encore le navire en sa possession, un privilège, venant après les autres privilèges maritimes, mais avant l'hypothèque.

Nous demandons à toutes les délégations de se rendre compte qu'il s'agit d'un compromis, c'est-à-dire d'une solution qui n'est pas parfaite, mais sur laquelle ceux qui ont des points de vue divergents pourraient se rencontrer. Il s'agit d'une solution compromissoire qui pourrait donner satisfaction à tous.

M. McGovern, Irlande, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, je suis sûr de m'être trompé pendant mon exposé et je vous prie de m'en excuser.

Je désire préciser uniquement que je suis préoccupé par le fait que le droit de rétention prime l'hypothèque enregistrée.

M. Spiliopoulos, Grèce : Monsieur le Président, Messieurs, je veux exprimer mon grand regret de ne pas pouvoir soutenir la proposition présentée par les Délégations britannique, hollandaise et belge. Nous partons du principe, pour nous fondamental, que cette Convention a pour but d'élever à un plus grand niveau le crédit maritime et de donner à l'armateur une arme lui permettant à n'importe quel moment d'obtenir un crédit. A cette fin, il faut diminuer le plus possible le nombre de privilèges et aussi réduire le temps de leur validité. Pour aller plus loin encore, il faut suivre le principe de la Délégation française, à savoir qu'il faut soumettre les privilèges à une publicité et leur retirer ce caractère occulte qu'ils ont jusqu'à présent. Ce principe est nouveau, mais je suis persuadé qu'au fil du temps, il fera son chemin.

Exception faite pour les privilèges accordés pour des raisons philanthropiques ou sociales, je crois que le privilège qu'on voudrait accorder au réparateur de navires sous prétexte qu'il a augmenté la valeur du bâtiment, est contraire à l'économie sur laquelle notre Convention doit être fondée. Je répète que le but principal de notre Convention est de diminuer le nombre de privilèges. C'est pour cette raison que j'estime que nous devons voter contre la proposition des Délégations britannique, hollandaise et belge.

A l'argument de M. Vaes qui estime que le réparateur du navire a augmenté sa valeur, nous pouvons opposer l'argument proposé par

la Délégation irlandaise, à savoir que le réparateur peut toujours se rendre compte de la situation financière du navire avant d'entamer les travaux de réparation. D'autre part, je ne crois pas que les chantiers de réparation puissent être considérés au même titre que les membres de l'équipage à qui, pour des raisons sociales, nous pouvons accorder des privilèges plus philanthropiques.

C'est pour toutes ces raisons que la Délégation hellénique sera obligée de voter contre cet amendement.

Le Président : Conformément aux règles de la procédure, nous devons nous prononcer d'abord sur le sous-amendement danois, et ensuite sur l'amendement N.Y. 64.

A voté pour : Danemark.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Se sont abstenues : Finlande, France.

Le Président (traduction) : Le sous-amendement n'est pas adopté.

Nous voterons maintenant sur l'amendement proposé par la Hollande, le Royaume-Uni et la Belgique, le document N.Y. 63.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Grande-Bretagne, Japon, Pays-Bas, Pologne, Suède.

Ont voté contre : Allemagne, Etats-Unis, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Norvège, Yougoslavie.

Se sont abstenues : Finlande, Mexique, Portugal, Suisse.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Nous entamerons maintenant la discussion de l'amendement français concernant l'article 6, les documents N.Y. 67 et 68.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, comme je vous l'ai dit, cet amendement procède d'une idée tout à fait différente de celle qui était à la base de l'amendement que vous venez de voter.

Nous comprenons le paragraphe premier de l'article 6 comme signifiant en somme que votre Conférence et le Comité Maritime International renoncent à toute unification en matière de privilèges, sauf pour ceux qui sont énoncés dans l'article 4.

Il s'ensuit que pour les privilèges nationaux, chaque pays aura sa propre liste, mais ces listes peuvent varier considérablement d'un pays à l'autre.

M. Vaes, tout à l'heure, sur une matière particulière, nous en a donné un exemple.

Ce désir de ne pas aller plus loin dans l'unification peut être une expression de sagesse. Cela n'en est pas moins, à certains égards, un peu dommage, car nous allons nous trouver confrontés avec des inconvénients, dans la pratique. J'en signale deux.

Lorsqu'un navire sera vendu, il faudra appliquer une des listes nationales de privilèges. On va alors avoir à se demander quelle est la liste que l'on va appliquer. Celle du tribunal saisi probablement, mais peut-être aussi bien celle du pays dont le navire bat pavillon.

Cette question n'est pas réglée. Je n'entends pas soulever ici une discussion sur ce point, ni même vous demander une solution. Chaque pays aura sa propre jurisprudence sur ce point.

Il y a une autre question qui est plus importante à nos yeux, à savoir que du même coup, pour l'instant tout au moins, vous n'accordez aucune espèce de reconnaissance internationale à ces privilèges nationaux. Tant et si bien qu'il peut se faire qu'un créancier dont la créance est née dans un pays qui lui accorde un privilège se voit refuser ce privilège si le navire est saisi et vendu dans un autre pays où ce même privilège n'existe pas.

C'est là peut-être un inconvénient grave du point de vue du pays et c'est pourquoi nous vous demandons qu'il y ait une reconnaissance internationale pour un petit nombre de privilèges ou tout au moins ce que j'appelle des privilèges attachés à des créances maritimes et qui sont ceux que nous avons repris dans notre amendement.

Tel est exactement le but de notre amendement : il s'agit de donner une reconnaissance internationale à ces privilèges nationaux.

Il doit être bien compris, Messieurs, que cela n'affecte en rien ce que vous avez décidé jusqu'à présent. Il demeure que ces privilèges nationaux passeront après les hypothèques et les mortgages, mais celles-ci doivent être préférables à des privilèges de droit commun n'ayant rien à voir avec l'exploitation du navire.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, la présente Convention a été rédigée en tant que Convention traitant uniquement des hypothèques et des seuls privilèges qui priment ces hypothèques. On a laissé aux législations nationales le soin d'instituer à leur discrétion des privilèges qui viennent après les hypothèques.

A mon avis il ne convient pas que nous fassions une énumération de tous les privilèges qui viendront après les hypothèques mais avant les privilèges nationaux.

Nous avons beaucoup de ces privilèges dans notre propre loi mais je pense que, si nous abordons le sujet des privilèges, nous aurons besoin d'une autre Conférence et d'un travail préparatoire considérable.

C'est la raison pour laquelle nous nous opposons à l'amendement français.

Le Président : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?
(Pas de réponse).
Nous soumettrons au vote le document N.Y. 67 présenté par la Délégation de la France.

Ont voté pour: Argentine, France.
Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse.
Se sont abstenus : Espagne, Israël, Irlande, Mexique, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.
Quelqu'un désire-t-il prendre la parole sur l'article 6 ?
(Pas de réponse).
Nous passerons à l'article 7.
Nous avons un amendement de la Délégation des Pays-Bas, le document N.Y. 8.

M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) : Nous retirons cet amendement.

Le Président, (traduction) : L'amendement, document N.Y. 8, est retiré.
Nous passerons à l'article 8.
Il y a plusieurs amendements : le document N.Y. 24 de la Délégation suédoise, le document N.Y. 42 de la Délégation allemande, et, je crois, le document N.Y. 59 de la Délégation yougoslave.
Je pense que l'amendement de la Délégation allemande est le plus radical à moins que je ne me trompe, et c'est la raison pour laquelle il serait préférable d'examiner l'amendement allemand en premier lieu.

M. Roscher, Allemagne, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je prends la parole au sujet de l'amendement N.Y. 42 qui se rapporte aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8.
Le paragraphe (3) de notre amendement concerne un problème spécial qui n'a rien à voir avec celui que nous examinons maintenant et c'est la raison pour laquelle le paragraphe 3 de notre amendement doit être traité séparément.
Comme on l'a dit, l'amendement suédois, le document N.Y. 24, concerne le problème traité par notre amendement, mais comme notre amendement essaye de donner une solution de substance alors que l'amendement scandinave renvoie au Droit International Privé, il paraît préférable de traiter d'abord notre proposition. Les textes des paragraphes 2 et 3 de l'article 8 repris par notre amendement sont basés sur la proposition commune scandinave soumise à la Commission Internationale.

Le but de notre amendement est de préserver les droits des petits créanciers principalement les marins et les victimes de lésions corporelles.

Le Projet d'Anvers prive le créancier d'un droit qu'il a actuellement dans la plupart des pays.

Conformément au Projet d'Anvers ces créanciers ne sont pas autorisés à sauvegarder leurs droits par une action contre le propriétaire du navire devant un tribunal compétent.

La seule voie qui leur sera ouverte à l'avenir pour sauvegarder leurs droits et obtenir le paiement de leur créance, est la saisie du navire.

Le créancier devra saisir le navire, même dans les cas où la créance est très peu importante, et même dans les cas où le montant de sa réclamation est inférieur aux frais de la saisie.

Ceci nous paraît une solution très peu économique du point de vue maritime général.

D'autre part il ne paraît pas opportun qu'un seul créancier actif puisse interrompre la prescription au bénéfice d'autres créanciers privilégiés qui restent inactifs.

Finalement le créancier privilégié, s'il s'agit d'un petit créancier, ne sera parfois pas à même de faire face aux frais impliqués par la saisie du navire.

Par contre, il pourra normalement payer les frais d'une action judiciaire contre le propriétaire du navire devant un tribunal compétent.

Si nous sommes d'avis que sa réclamation a suffisamment d'importance pour être garantie par un privilège sur le navire, nous devons lui laisser le droit tout à fait normal d'une procédure usuelle devant un tribunal compétent.

Nous suggérons de ne pas le priver de son droit de procédure.

Une question séparée est celle de savoir si l'action judiciaire du créancier contre le propriétaire doit être notée dans le registre du navire comme le propose la Délégation yougoslave dans son amendement N.Y. 59.

Nous sommes de chauds partisans de l'amendement de la Délégation yougoslave. Toutefois, pour des raisons de procédure, les deux amendements devraient faire l'objet d'un vote séparé.

En tant que deuxième question de procédure, nous proposons d'avoir un vote séparé sur la question de savoir si les privilèges maritimes seront prescrits après deux ans comme le propose le Projet d'Anvers ou après un an comme nous le préconisons.

Nous pensons qu'un an suffit.

Afin d'avoir des décisions séparées sur les problèmes en question, qui sont des problèmes différents, nous demandons un vote séparé d'abord sur le délai de prescription et ensuite sur la manière dont ces délais pourront être interrompus. Merci, Monsieur le Président.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, ma délégation a la ferme conviction que l'article 8, tel qu'il est rédigé maintenant dans le Projet d'Anvers, constitue un trait essentiel de la présente Convention.

Si nous acceptons jamais la proposition de la Délégation allemande, la protection du créancier hypothécaire sera sévèrement atteinte car le nombre de privilèges que nous essayons de restreindre sera considérablement augmenté sur le plan des sommes impliquées, puisqu'il suffira à tout créancier qui veut conserver sa créance et sa garantie de lancer une assignation et puisque cela lui suffira pour conserver son privilège pendant des années et des années.

D'autres privilèges peuvent surgir après. Le créancier privilégié pourra lancer d'autres assignations et conserver les privilèges.

Les créanciers hypothécaires ne sauront jamais où ils en sont car si vous limitez le délai à un an, un créancier hypothécaire ou un bailleur de fonds peut, jusqu'à un certain point, s'enquérir de la situation du navire et de ce qu'il lui est arrivé pendant la dernière année qu'il s'agisse d'un abordage ou de créances pour les gages de l'équipage ou d'autre chose.

Toutefois, si le délai est porté à plusieurs années, cette enquête ne peut pas être effectuée d'une manière absolue.

Il a été précisé qu'il s'agit de protéger les petits créanciers mais, si nous acceptons la proposition allemande, nous écarterons tous les réclamants, les petits et les grands.

On a fait valoir que les petits réclamants doivent être protégés puisqu'ils éprouveront les difficultés à constituer la garantie nécessaire à l'obtention de la saisie du navire.

Je me permets de faire remarquer que cette question pourra être résolue, à mon avis, par la loi nationale. Pourquoi est-il donc nécessaire de fournir une garantie pour obtenir la saisie du navire ?

La loi nationale peut très bien établir que les titulaires d'un privilège maritime pourront saisir le navire sans fournir de garantie et je pense que ce problème ne doit pas être traité par la présente Convention et ce n'est pas cela qui nous empêchera d'accepter le texte actuel du Projet d'Anvers.

Je désire ajouter uniquement que le problème du délai est une question différente. Nous pouvons discuter plus tard sur la question de savoir si un délai de deux ans est plus approprié qu'un délai d'un an.

Nous pensons que cela doit faire l'objet d'une discussion séparée.

Merci.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nous nous en tenons au Projet d'Anvers, l'article 8. Nous ne désirons y apporter aucune modification.

Nous pensons que le délai de prescription doit être déterminé clairement sans condition et sans limite.

C'est uniquement de cette manière-là que nous saurons réellement si une créance est soumise à prescription.

M. Roscher, Allemagne, (traduction) : Je désire répondre brièvement aux remarques de M. Berlingieri.

L'amendement de la Délégation allemande n'a pas pour effet de laisser subsister un privilège pendant des années et des années après l'introduction d'une procédure.

Le paragraphe 2 de notre amendement précise expressément que lorsqu'une action judiciaire est interrompue pendant plus d'un an, le privilège s'éteint sans autre procédure.

Cela signifie qu'il n'est pas possible, par exemple, qu'une procédure continue pendant disons trois ou quatre ans et que, de cette manière, un privilège subsiste pendant plusieurs années; cela n'est pas possible.

Je désire répondre ensuite que suivant la plupart des lois continentales il n'est pas possible de saisir un navire sans jugement final.

(Des voix « non »).

Parfois on se conformera aux dispositions légales en matière de saisie lorsqu'il s'agit d'un très petit propriétaire de navire à mauvaise solvabilité, mais dans la plupart des cas les privilèges sont réglés sans procédure. Les formalités légales concernant la saisie ne sont généralement pas remplies dans les cas où le propriétaire du navire est solvable.

Merci.

Le Président : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'amendement de la Délégation allemande, le document N.Y. 42 ?

(Pas de réponse).

Ont voté pour : Allemagne, Danemark, Finlande, Norvège, Suède, Suisse.

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Pays-Bas, Pologne, Portugal.

Se sont abstenus : Japon, Mexique, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous reprenons l'amendement de la Délégation suédoise, le document N.Y. 24 qui concerne l'article 8.

M. Pineus, Suède, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, la Délégation scandinave propose d'amender l'article 8 suivant le document N.Y. 24.

Lorsque nous en arriverons au vote, je demanderai à notre Président d'entendre deux votes séparés sur cet amendement puisqu'il contient deux points.

Le premier point est repris dans le premier et le deuxième paragraphe; il a pour objet de ramener la prescription de deux ans, reprise par le Projet d'Anvers, à un an.

Le deuxième vote que je sollicite concerne l'interruption de la prescription.

Plusieurs intérêts doivent être pris en considération dans la présente Convention. Nous désirons protéger les droits des créanciers à long terme.

Nous avons accordé des privilèges maritimes aux créanciers à court terme. Nous devons trouver un équilibre entre ces intérêts parfois opposés afin d'arriver à un bon résultat.

La Délégation scandinave pense que les intérêts des créanciers à long terme seront mieux protégés en ramenant le délai de deux ans à un an, comme c'est le cas dans la Convention de 1926 actuellement en vigueur, car nous éviterons de cette manière une prolifération des privilèges maritimes.

C'est le motif pour lequel nous pensons soigner les intérêts des créanciers à long terme. Nous recommandons donc l'adoption de cette proposition.

Permettez-moi, puisque je suis ici, de traiter également de la deuxième partie de notre amendement.

Dans la Convention de 1910, relative au sauvetage, dans la Convention relative à l'abordage, dans la Convention de 1924 relative aux connaissements et dans la Convention de 1926 relative aux privilèges maritimes il y a différents délais de prescription.

Suivant la Convention de 1910 c'est le Tribunal saisi qui décidera de la manière dont le délai pourra être interrompu.

Suivant la Convention de 1924 relative aux connaissements, une assignation suffit à cet effet.

La Convention de 1926 est muette quant au point de savoir comment un délai peut être interrompu.

L'intervention de la Délégation italienne nous a fait comprendre que nous avons à faire face à une opposition très forte et que personne ne désire tenir compte de la difficulté particulière créée par la loi nationale actuelle, dans nos quatre pays.

Toujours dans l'idée d'appuyer notre amendement, j'ajouterai que nous n'avons pas connaissance des grandes difficultés auxquelles M. Berlingieri a fait allusion.

Nous nous trouvons dans une situation quelque peu ridicule puisqu'une initiative commune des Associations italienne et suédoise de 1963 est à l'origine de l'étude de la révision de la Convention de 1926 par le Comité Maritime International.

Tout à coup nous nous sommes heurtés à un point où nos opinions divergeaient.

Permettez-moi de faire appel à mes amis délégués pour que, si nous devons arriver à un accord très général, ils essayent de trouver un compromis en laissant tomber les points qui ne sont pas essentiels pour eux, car — et je pense qu'il en est de même des autres pays scandinaves — nous allons au devant de difficultés sans fin avec nos Gouvernements si le Projet d'Anvers est maintenu sur ce point particulier.

Vous pourriez dire que notre proposition arrive assez tard puisque nous avons participé aux travaux qui ont abouti au Projet d'Oxford.

Nous avons fait valoir les mêmes arguments lors de l'élaboration du Projet de Portofino et nous en avons fait de même lors des travaux qui ont abouti au Projet d'Anvers qui vous est soumis actuellement.

Si nous insistons à ce point c'est que cela nous paraît essentiel et nous essayons de trouver quelque chose qui après tout ne sera pas tellement difficile à accepter.

C'est la raison pour laquelle nous n'aimons pas le document qui vient d'être rejeté. Nous vous demandons uniquement de laisser cette question de l'interruption de la prescription à la loi nationale et c'est pourquoi, Monsieur le Président, je vous demande de soumettre cette dernière proposition à un vote spécial.

Merci.

(Applaudisements).

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs.

Je suis sûr qu'on ne demandera à personne de répondre aux arguments convaincants de l'orateur précédent, mais à mon grand regret, ma délégation ne peut pas appuyer la première partie de l'amendement.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait que la première partie de l'amendement scandinave est aussi dangereuse que l'amendement allemand car, si vous laissez la question de l'interruption de la prescription à la loi nationale, l'uniformité internationale ne peut pas être réalisée sur ce point vital de la présente Convention.

Prenons un navire anglais qui a fait l'objet d'une hypothèque en Angleterre et qui navigue sur les mers et arrive un jour en Suède. Un privilège maritime surgit en Suède.

Les mois passent, huit, neuf mois, et, à ce moment, une action est introduite en Suède contre le propriétaire.

Le navire quitte la Suède et n'y retourne pas avant plusieurs années.

Après 3, 4, 5 ans, le navire fait escale en Suède. Subitement, il est saisi en Suède, et le créancier privilégié essaie de faire exécuter sa créance. Cette créance n'était pas éteinte parce que, conformément à la loi suédoise, une procédure entamée dans un délai d'un an a pour effet d'interrompre la prescription.

Le pauvre créancier hypothécaire anglais ne sait pas tout cela.

Ainsi, il devrait s'enquérir de toutes les lois de par le monde afin d'être sûr que, dans tous les pays du monde, la prescription peut être interrompue par une assignation.

Telles sont les conséquences draconiennes qui résulteraient d'un renvoi aux lois nationales.

Merci.

(Applaudissements).

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs.

Nous sommes opposés à l'amendement scandinave comme nous sommes opposés à l'amendement allemand. Nous nous en tenons au texte de l'article 8 repris dans le Projet d'Anvers.

Nous désirons une période de prescription bien définie sur laquelle nous pouvons compter. Nous pensons qu'un délai d'un an est trop court.

Une référence aux Règles de La Haye n'a plus de sens puisque nous avons exclu les cargo claims qui ne doivent donc plus nous préoccuper (rires).

La Loi sur l'Abordage prévoit un délai de deux ans. Il y a toujours dans la Convention la moitié des privilèges concernant les lésions corporelles et la perte de vie.

A l'époque où notre Congrès examinait la vieille Convention sur l'Abordage, les syndicats ouvriers ont insisté pour obtenir un délai de 3 ans. Nous ne parviendrons pas à faire accepter par notre Congrès un délai d'un an; deux ans pourrait être possible.

Je pense que deux ans est raisonnable et doit être accepté et nous nous en tiendrons au texte de l'article 8 du Projet d'Anvers.

M. Spiliopoulos, Grèce : Monsieur le Président, la Délégation hellénique est favorable à l'amendement présenté par les pays scandinaves, étant donné que le temps de la prescription a été limité à une année. Nous préférerions, si c'était possible, une prescription encore plus courte, mais comme il ne sera pas possible de l'obtenir, nous sommes d'accord sur cet amendement.

Je suis en partie d'accord avec l'exposé de M. Berlingieri et on pourrait peut-être trouver une solution en ajoutant à la prescription : « The national law of each contracting State shall determine the legal action required for the interruption of the prescription period ».

« A condition que cette période ne dépasse pas un certain temps » et cela tiendrait compte des remarques présentées par la Délégation italienne.

C'est une solution de compromis qui tendrait à éliminer les dangers dont M. Berlingieri nous a donné un exemple.

Le Président : Je demande, que l'Assemblée se prononce sur le texte, mais non pas sur la première phrase mais sur la deuxième, à

savoir sur les mots suivants : « The national law of each contracting State shall determine the legal action required for the interruption of the prescription period ».

Ensuite nous devrons exprimer un vote sur la durée : « one year ».

Je pense qu'ainsi il ne peut pas y avoir de malentendu. Tout le monde peut se rendre compte de la portée du vote.

Ont voté pour : Allemagne, Danemark, Finlande, Japon, Norvège, Pologne, Suède, Suisse.

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Espagne, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Mexique, Pays-Bas, Portugal, Yougoslavie.

S'est abstenu : Canada.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

La Délégation suédoise souhaite-t-elle qu'on se prononce sur la question de la durée ?

M. Pineus, Suède, (traduction) : Ce que je désirerais que le Président mette aux voix, c'est la question de savoir si l'article 8 contiendrait un délai de deux ans, ou, comme je le propose, d'un an.

Le Président : Nous procédons maintenant au vote sur la proposition suédoise telle qu'elle est actuellement présentée : remplacer à l'article 8 « deux ans » par « un an ».

Ont voté pour : Argentine, Canada, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse.

A voté contre : Etats-Unis.

Se sont abstenus : Allemagne, Belgique, Grande-Bretagne, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Nous passons maintenant à la proposition italienne, le document N.Y. 47, dernier paragraphe portant amendement au paragraphe 2 de l'article 8.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : La Délégation italienne propose de biffer les derniers mots du paragraphe 2 de l'article 8 à savoir : « ... owing to it having been requisitioned or to the owner being bankrupt of being in compulsory liquidation ».

Il ne s'agit pas d'un amendement de fond. Nous sommes d'avis que, si nous gardons ces mots, nous risquons de limiter trop considérablement les cas d'interruption.

Il pourrait y avoir d'autres cas d'interruptions dans certaines lois et nous ne désirons pas trop de limitations.

Merci.

M. Chauveau, France : Il y aurait peut-être une solution de compromis qui consisterait tout simplement à ajouter un mot à l'article 8, paragraphe 2 : « namely ».

Il faudrait introduire la notion que ce n'est pas restrictif et que ce sont des cas qui sont cités simplement à titre d'exemple. Le Comité de Rédaction pourrait s'en occuper.

Le Président (traduction) : Si la Délégation italienne est d'accord nous voterons sur la proposition italienne qui est devant vous, le document N.Y. 47, la dernière partie qui concerne l'article 8, paragraphe 2.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Danemark, France, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Canada, Espagne, Etats-Unis, Grèce, Mexique, Pays-Bas.

S'est abstenue : Finlande.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Nous avons maintenant devant nous le document N.Y. 59, l'amendement de la Délégation yougoslave à l'article 8.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Nous procéderons au vote.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Danemark, Finlande, France, Norvège, Pologne, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Belgique, Canada, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Pays-Bas.

Se sont abstenus : Espagne, Mexique, Portugal.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous passons au document N.Y. 69 présenté par la Délégation française.

M. Villeneau, France : L'amendement, document N.Y. 69 qui vient de vous être distribué, n'est pas absolument nouveau, il fait partie intégrante du projet français.

Cet amendement ne modifie pas le projet tel qu'il vient d'être établi par les votes successifs de notre assemblée, bien au contraire. Le but poursuivi par la Délégation française est uniquement de renforcer le crédit hypothécaire. C'est en évitant le plus possible les discussions et les conflits entre créanciers hypothécaires et privilégiés que nous pour-

rons espérer arriver à ce but qui a été illustré l'autre jour par le Doyen Chauveau de notre association, dans la fable des deux os et des deux chiens.

Notre but est donc, non pas de modifier l'économie, mais de renforcer le crédit hypothécaire, en évitant les discussions entre créanciers privilégiés et hypothécaires.

L'économie de notre projet présente deux parties.

Tout d'abord, il est indiqué que le créancier privilégié devra cesser ses poursuites, lorsqu'il aura en face de lui une masse sur laquelle il pourra se payer.

Cette masse sera soit le fonds de limitation des responsabilités que le propriétaire du navire peut constituer, en application des conventions internationales, soit le bénéfice d'une assurance qu'il a cru devoir contracter.

Lorsqu'un pareil fonds de limitation ou le bénéfice d'une assurance sera offert aux poursuites du créancier privilégié, celui-ci devra dans tous les cas stopper les poursuites contre le navire, ce qu'il n'est pas, à l'heure actuelle, obligé de faire. Vous comprenez l'intérêt que cela présente pour le créancier hypothécaire qui verra son gage conservé.

Notre proposition est de s'opposer à toute poursuite du créancier privilégié, lorsqu'il a une garantie pour être payé.

La deuxième proposition sur l'économie de notre projet est la suivante.

Lorsque pour une raison ou pour une autre, le créancier privilégié n'a pas pu être payé par le bénéfice de l'assurance — il s'agit évidemment uniquement de créances qui peuvent être assurées, c'est-à-dire les créances qui sont énumérées par l'article 4, aux paragraphes 3), 4), 5), 6) — alors le bénéfice de l'assurance passe au créancier hypothécaire.

Lorsque le créancier privilégié n'a pas bénéficié de l'assurance, lorsque le navire a été vendu, le bénéfice de l'assurance ensuite passe au créancier hypothécaire qui est subrogé dans les droits du propriétaire.

Ce système est en apparence assez compliqué. Je vais essayer très rapidement de vous expliquer la situation devant laquelle on risque de se trouver et l'injustice profonde dont peut être victime le créancier hypothécaire.

Normalement, la situation est la suivante.

En vertu d'une créance privilégiée, le créancier privilégié va poursuivre la vente du navire, il va faire vendre le navire qui est le gage du créancier hypothécaire. Une fois le créancier privilégié payé et du fait même de ce paiement, le propriétaire du navire a alors une action contre son assureur, pour lui demander le remboursement des sommes qu'il a payées au créancier privilégié, pour lesquelles il est assuré.

Il y a de nombreuses législations qui ne permettent à un propriétaire de navire d'obtenir de son assurance que le remboursement des

sommes qui ont été déjà payées. Bien souvent les assureurs se refusant à faire l'avance des sommes, il faut que l'assuré paie et une fois qu'il a payé qu'il se fasse rembourser.

Ayant payé avec l'argent de la vente du navire, ayant une créance contre son assureur, le propriétaire va recevoir de son assureur une somme qui, par hypothèse, va être égale à la valeur du navire qui a été vendu.

Que va-t-il se passer ? C'est que le créancier qui avait son navire comme garantie, va se trouver réduit au rang de créancier chirographaire. Au cas où le propriétaire du navire va avoir entre les mains l'argent liquide, les sommes provenant de son assurance, sur cet argent liquide, aussi bien le créancier hypothécaire que le créancier chirographaire vont pouvoir se payer.

Si bien qu'à la suite de cette procédure, le créancier hypothécaire n'aura plus aucune garantie prioritaire sur les fonds versés par l'assurance et pourtant ceux-ci représentent seulement le remboursement du prix du navire sur lequel le créancier hypothécaire avait une garantie.

Vous voyez, Messieurs, quelle difficulté nous voulons pallier.

Nous voulons éviter que, par le jeu de la vente du navire et du remboursement ensuite par les assureurs, le créancier hypothécaire ne se trouve démuni de toute sûreté.

Pour pallier cela, nous avons pensé qu'il était simple de lui donner une subrogation à la place du propriétaire du navire contre les assureurs, subrogation égale au montant des sommes provenant du navire qui ont servi à désintéresser les créanciers privilégiés.

Tel est le système que nous proposons qui ajoute une garantie supplémentaire à celle que vous avez accordée au créancier hypothécaire, qui ne touche en rien le système des privilèges, mais qui permet d'éviter une injustice ou quelquefois même une fraude qui peut être possible de la part de gens mal intentionnés.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Monsieur le Président, à mon grand regret, ma délégation doit s'opposer à cet amendement.

En ce qui concerne le premier paragraphe, ma délégation ne comprend pas comment une indemnité due par les assureurs de la responsabilité peut être mise à la disposition d'un créancier.

Cette indemnité ne peut être mise à la disposition de personne. Le seul moyen de mettre cette indemnité à la disposition du réclamant est de faire constituer une garantie par les assureurs et, dans pareil cas, nous n'avons pas besoin d'une règle à cet effet dans la présente Convention.

En outre, ma délégation ne comprend pas comment nous pouvons accepter les derniers mots de la première phrase du premier paragraphe « pourvu qu'elle soit reconnue valable et suffisante »; comment pouvons-nous vérifier cela ?

Nous pensons que cela est tout à fait impossible.

Reprenant le deuxième paragraphe, nous comprenons qu'il signifie qu'il y a une sorte de subrogation de deuxième degré. Le réclamant ne sera pas subrogé par la créance de son débiteur, mais il sera subrogé par la créance du tiers contre son débiteur.

Cela n'est pas une subrogation directe et nous ne pensons pas que cela soit acceptable.

Merci.

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Monsieur le Président, cet article pose les mêmes problèmes d'assurance que ceux soulevés par l'article 6 sur lequel j'ai pris la parole mardi et appelle les mêmes objections que celles déjà soulevées par la Délégation italienne.

Je désire uniquement ajouter qu'il y a une objection supplémentaire qui n'existe pas dans l'article 6.

Beaucoup d'assurances traitées ici sont couvertes par les P. & I Clubs. Il n'est pas possible de dire au moment de l'accident si l'indemnité est disponible et suffisante. Il est même impossible de dire avec certitude qu'elle est disponible, car une indemnité dans le cadre du P. & I. Club doit encore être encaissée et, à notre avis, cela crée une situation légale impossible.

M. Jan A.L.M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, comme je l'ai expliqué plusieurs fois, la Délégation hollandaise est opposée au principe contenu dans le présent amendement, mais je ne viens pas parler de ce principe car nous désirons faire une observation supplémentaire concernant le texte. Le texte parle des droits des créanciers du propriétaire sur l'indemnité d'assurance. Mais comment ces créanciers peuvent-ils exercer leur droit ? Ils ne se connaissent pas l'un l'autre et ils ne sont pas organisés.

Le Président (traduction) : Nous voterons sur le document N.Y. 69.

Ont voté pour : Argentine, Espagne, France.

Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède.

Se sont abstenus : Grèce, Mexique, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

La Délégation allemande désire un vote spécial et je crois qu'elle a raison car nous avons voté sur leur amendement relatif à l'article 8 mais pas sur le dernier paragraphe. Il s'agit du document N.Y. 42.

M. Rolf Herber, Allemagne, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, la Délégation allemande a proposé un nouveau paragraphe 3

à l'article 8. A notre avis, notre Convention doit préciser qu'un créancier privilégié ne peut pas invoquer son privilège si le propriétaire a limité sa responsabilité conformément à la Convention de Bruxelles de 1957.

Il n'y a pas de raison pour maintenir le privilège dans pareil cas, puisque le réclamant est protégé par le fonds de limitation constitué conformément à la Convention de 1957.

Par contre il paraît absolument nécessaire d'avoir une règle expresse pour ce cas dans la présente Convention, ceci afin d'éviter des conflits.

Au début de ses travaux, la Commission Internationale a traité du problème de savoir s'il fallait apporter à la Convention de 1926 un amendement précisant que la Convention de 1957 primerait la Convention de 1926.

S'il y a un doute quelconque au sujet de la nécessité de clarifier la situation par rapport à la Convention de 1926, ce doute résulte de l'article 7 de cette Convention.

La présente Convention ne contient pas de règle similaire. Si la disposition proposée n'est pas insérée, les Etats Contractants seront dans l'impossibilité d'exécuter leurs obligations résultant de l'article 2, paragraphe 4, de la Convention de 1957 dans le cadre de son article 7, sans violer la présente Convention concernant le créancier privilégié, qui est membre d'un Etat ayant ratifié la présente Convention mais non pas celle de 1957.

Prenons l'exemple d'un navire appartenant à un membre d'un Etat Contractant de la Convention de 1957 et d'un créancier privilégié qui est membre d'un Etat non Contractant de la Convention de 1957 mais Etat Contractant de la présente Convention; dans ce cas, le Tribunal d'un Etat Contractant de deux Conventions doit en violer une.

C'est la raison pour laquelle le paragraphe proposé est nécessaire. Il s'agit évidemment d'une question de rédaction à savoir si la disposition doit être insérée dans l'article 8. Mais, de toute manière, nous avons besoin d'une disposition. Sinon, nous sommes d'avis qu'aucun Etat signataire de la Convention de 1957, ou qui adhérera à la Convention de 1957, ne pourra ratifier la présente Convention.

M.J.T. Asser, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, nous croyons devoir nous opposer à cet amendement pour les deux raisons que voici :

Tout d'abord nous ne croyons pas nécessaire d'avoir pareil amendement dans cette Convention.

Lors de l'adoption de la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, la question de savoir si une disposition spéciale devait être prévue afin d'éviter un conflit entre la Convention de 1957 et la Convention de 1926 sur les privilèges et les hypothèques maritimes, fut soulevée.

Vous vous rappellerez que la Convention de 1926 contient certaines dispositions se référant à des privilèges constitués sous l'empire de la Convention de 1924 sur la limitation de la responsabilité, alors que la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité précise que dans la distribution des deux fonds de limitation, toutes les créances sujettes à la limitation sont traitées au marc le franc.

En dehors de la Convention de 1926 il n'y a pas de référence dans le présent projet à un fonds de limitation quelconque et c'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il n'est pas nécessaire et qu'il est superflu de mentionner la Convention de 1957 et tout autre fonds créé sous son empire dans un cas particulier.

Le second motif de ne pas accepter cet amendement particulier est que certains Etats qui ratifient et adoptent la présente Convention pourraient ne pas ratifier la Convention de 1957 et vice-versa.

Une troisième raison pour laquelle nous nous opposons à cet amendement est que cet amendement pourrait créer des difficultés et des complications que nous n'avons pas prévues à l'heure actuelle.

M. Eberhard von dem Hagen, Allemagne, (traduction) : Monsier le Président, je pense que nous devons expliquer notre problème à nouveau.

Il peut y avoir deux Etats qui ont tous les deux ratifié la nouvelle Convention sur les privilèges et hypothèques. Un de ces Etats a également ratifié la Convention de 1957.

Un navire fait l'objet d'une vente forcée dans un autre Etat qui a ratifié les deux Conventions.

Alors, le créancier privilégié qui est le citoyen du premier Etat demande de faire exécuter son privilège et il est payé hors du provenu de la vente forcée. Le deuxième Etat est obligé de payer parce qu'il ne peut pas s'en référer à la Convention de 1957.

Il y a donc deux obligations contradictiores dans le Droit International et vous pouvez n'en valider qu'une.

Merci, Monsieur le Président.

M. Herbert Alfonso Andersson, Finlande, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, en proposant cet amendement je pense que la Délégation allemande a oublié que le fonds de limitation de la Convention de 1957 concerne uniquement les créances pour lesquelles une limitation est possible.

L'article 4 de la Convention, que nous examinons actuellement, vise des créances pour lesquelles le propriétaire de navires ne peut pas limiter sa responsabilité mais pour lesquelles il y a des privilèges.

Je vous rappellerai uniquement les droits de port, canal et autres.

Merci.

M. Chauveau, France : La Délégation française votera en faveur de la proposition allemande.

Il y a très longtemps, vous vous en souvenez, que nous avons soulevé la question des difficultés qui vont naître, en pratique, de la mise en application de la Convention de 1957 avec les autres Conventions.

Très justement, le délégué allemand vous a donné tout à l'heure un exemple, ce n'est peut-être pas le seul, mais de toute façon, la proposition tend tout de même à supprimer certaines de ces difficultés de droit, de conflits de lois et de droit international.

Je suis à peu près certain, pour répondre à ce que vient de dire notre collègue finlandais, que dans l'esprit de la Délégation allemande, il ne s'agit évidemment que des créanciers vis-à-vis desquelles la limitation de responsabilité peut être invoquée.

Il est très possible, en effet, que sur ce point, la proposition de la Délégation allemande ne soit pas assez nette dans sa rédaction, mais il s'agit alors simplement d'une question de rédaction qui doit être résolue par le Comité de Rédaction.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet du document N.Y. 42 ?

Si non, nous passerons au vote.

Ont voté pour : Allemagne, France, Norvège, Yougoslavie.

Ont voté contre : Argentine, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse.

Se sont abstenus : Belgique, Mexique.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

(Interruption)

Le Président : Nous continuons nos travaux et abordons la discussion de l'article 9.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

Concernant cet article, nous avons reçu le document N.Y. 52 contenant une proposition de la Délégation hellénique.

Quelqu'un demande-t-il la parole au sujet de cette proposition ?

M. Spiliopoulos, Grèce : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'article 9 permet la cession d'une créance ou la subrogation dans les droits d'une créance garantie par un privilège maritime énu-

méré à l'article 4 et même quelquefois la cession et la subrogation simultanées de ce privilège.

Cet article libellé suivant notre proposition parviendra à élargir la portée réelle des privilèges.

Nous avons admis, dans nos travaux, un nombre restreint de privilèges pour la protection d'intérêts d'une importance surtout sociale.

Nous ne pensons pas que les exceptions que nous avons admises puissent être appliquées d'une manière indirecte pour protéger des intérêts différents, comme surtout les intérêts des assureurs dont le métier consiste justement à couvrir certains risques moyennant la prime convenue.

La Délégation hellénique croit donc devoir éclaircir cette question par l'ajoute de l'amendement proposé, dans lequel il est dit : « excepté le cas où la cession ou la subrogation de la créance est le fait d'un paiement effectué par une personne physique ou morale à la suite d'une assistance maritime »...

Nous vous proposons donc d'exclure la subrogation ou la cession dans des questions d'assurance.

Cet article restera, bien entendu, en vigueur pour le reste, dans les cas où des personnes qui possèdent un privilège essayeraient de trouver quelqu'un qui escompterait leur créance, dans le but d'obtenir plus rapidement l'argent de la créance pour laquelle ils sont demandeurs.

M. Vaes, Belgique : Monsieur le Président, Messieurs, la Délégagation belge n'est pas favorable à l'amendement hellénique pour les motifs que voici. Prenons un exemple concret : un armateur a couvert le risque de sauvetage ou d'assistance de son navire. L'assureur qui a couvert ce risque paie le montant de l'indemnité d'assistance mise à charge de l'armateur. Normalement, cet assureur est subrogé dans les droits de l'assistant. Si, conformément à la proposition hellénique, cet armateur, en cas de vente du navire, ne peut pas invoquer le privilège, il en résultera que les assureurs qui couvrent ce genre de risque, porteront en compte, dans l'avenir, des primes plus élevées, puisqu'ils perdront le bénéfice du privilège attaché à la créance qu'ils ont payée.

Je formule une deuxième objection : toutes les assurances ne sont pas des assurances où la contrepartie du risque est le paiement d'une prime. Tel est le cas des assurances mutuelles. Et l'on n'a pas le droit de priver une association d'assurances mutuelles de la subrogation dans les droits de l'assuré. En effet, dans ce genre d'assurance, il n'y a pas de prime qui est la contrepartie de l'appréciation du risque... Il faudrait alors faire une nouvelle distinction entre les assurances à prime, pour lesquelles on devra renoncer au privilège et les assurances mutuelles pour lesquelles on pourrait conserver la subrogation. Ceci compliquerait singulièrement la situation, alors que l'article proposé

par le Projet d'Anvers adopte une formule rationnelle qui n'a jamais fait l'objet d'aucune contestation.

Le Président : Quelqu'un demande-t-il encore la parole sur l'amendement hellénique ?

(Pas de réponse)

Si personne ne demande la parole, je mettrai cet amendement aux voix.

A voté pour : Grèce.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède Suisse, Yougoslavie.

S'est abstenue : Pologne.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'article 9 ?

(Pas de réponse)

Puisque nous en avons terminé avec l'article 9 nous passons à l'article 10.

Nous avons un amendement hollandais, le document N.Y. 9.

M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, au nom de la Délégation hollandaise, je désire donner une brève explication. L'objet de l'amendment est double.

Tout d'abord nous proposons de biffer la dernière phrase de l'article 10. Que se passera-t-il si on ne trouve ni les noms ni les adresses ? L'article 10 tel qu'il est libellé actuellement laisse subsister un doute à ce sujet et c'est le motif pour lequel nous pensons qu'il vaut mieux supprimer ces mots.

La phrase que nous désirons y substituer est très importante à notre avis car elle s'en remet dans une large mesure au Tribunal ayant juridiction sur la vente forcée. C'est la raison pour laquelle nous proposons, dans la deuxième partie de notre amendement, que le Tribunal choisisse deux journaux dans lesquels la vente proposée doit être annoncée, et à notre avis cela devrait suffire.

Nous ne pouvons pas oublier qu'en dehors des mesures imposées par l'article 10, la vente publique d'un navire de mer est une information intéressante pour un journal et c'est la raison pour laquelle il est très probable que cette nouvelle sera répandue très facilement dans le monde.

C'est le motif pour lequel nous préférons ne pas trop lier le Tribunal et lui laisser le soin de décider des mesures à prendre pour donner une publicité à la vente.

Merci.

M. Burton H. White, Etats-Unis, (traduction) : Je prends la parole au nom de la Délégation américaine. Nous sommes opposés à l'amendement des Pays-Bas.

Nous sommes d'avis qu'il traite uniquement de questions de procédure. Si nous adoptons cette attitude, il y a des millions d'autres suggestions qui pourraient être faites en matière de procédure de vente.

Nous sommes d'avis que cette question doit être réglée par l'Etat où la vente a lieu et qu'il ne convient pas d'en traiter ici.

La question de la publicité n'est qu'une des diverses questions dont nous pourrions nous occuper mais nous sommes d'avis qu'il convient de ne traiter dans cette Convention particulière que la nécessité générale d'une notification.

Merci.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'amendement hollandais, le document N.Y. 9 ?

(Pas de réponse)

Nous voterons maintenant sur l'amendement de la Délégation hollandaise, le document N.Y. 9.

Ont voté pour : Allemagne, Belgique, Israël, Pays-Bas, Suisse.

Ont voté contre : Argentine, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pologne, Portugal, Suède.

Se sont abstenues : Espagne, Irlande, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous avons l'amendement des Etats-Unis, le document N.Y. 17.

M. White, Etats-Unis, (traduction) : Nous vous avons soumis deux amendements à l'article 10, nous retirons le document N.Y. 17.

Le Président (traduction) : La Délégation américaine a présenté un deuxième amendement à l'article 10, le document N.Y. 49.

M. White, Etats-Unis, (traduction) : Le présent amendement apporte plusieurs modifications mineures à l'article 10.

En premier lieu il emploie le mot « raisonnable » en lieu et place des mots « at last thirty days », étant donné qu'à notre avis, dans beaucoup de cas, 30 jours ne seront pas nécessaires, pas indispensables.

Le temps d'un navire est précieux. Un navire ne devrait pas être arrêté inutilement pendant la vente et si une explication peut être donnée d'une manière convenable en moins de 30 jours, cela devrait être fait.

La deuxième modification réside dans l'emploi du terme « registered » avant « maritime liens ». Nous nous préoccupons quelque peu du manque de précision et de réalité des exigences relatives à la noti-

fication à adresser au porteur de privilèges maritimes au point d'en empêcher l'exécution complète et de créer un danger d'une défectuosité éventuelle dans la procédure d'exécution à la suite de l'absence d'une notification appropriée.

C'est la raison pour laquelle nous demandons qu'une notification soit adressée aux titulaires de privilèges maritimes et cela est tout.

Si cette modification était adoptée, la dernière phrase deviendrait inutile car cette phrase n'a plus de sens si la notification ne doit se faire qu'aux titulaires de privilèges maritimes enregistrés.

Nous pensons que cela contribuera à créer une certitude dans la procédure d'exécution et à éviter des malentendus.

Merci.

Baron Ferdinand van der Feltz, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, la Délégation néerlandaise, dont je suis ici le porte-parole, préconise l'adoption de l'amendement N.Y. 49, mais appréhende certaines difficultés.

L'article 11, paragraphe (b) précise que la vente a été exécutée conformément à la loi d'un tel Etat et avec les dispositions de la présente Convention.

Ainsi, si nous acceptons la notification raisonnable par écrit, et si le navire est vendu dans un Etat Contractant et se rend dans un autre Etat Contractant, le Tribunal de cet Etat peut dire que le navire a été vendu conformément à la Convention, mais que la notification n'était pas raisonnable étant donné que le créancier qui se présente devant ce Tribunal n'a pas pu protéger ses droits dans les délais accordés ou fixés par le Tribunal de l'Etat où le navire a été vendu.

C'est la raison pour laquelle je pense qu'il faut avoir une période déterminée dans le présent article, de sorte que si la vente forcée doit être reconnue dans un autre pays, les Tribunaux de ce pays puissent décider facilement si la vente a été effectuée conformément à la loi de l'Etat où le navire a été vendu et conformément aux dispositions de la présente Convention, résultat que vous n'atteindrez pas si vous dites qu'il suffit d'une notification raisonnable.

Dans l'esprit de la Délégation hollandaise vous pouvez mentionner un délai de 45 ou de 60 jours, mais il faut une période définie.

Merci.

(Applaudissements).

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Après l'intervention de la Délégation hollandaise je pense ne rien devoir ajouter sur le point de « reasonable (at least thirty days) ».

Toutefois, je désire m'étendre sur la deuxième partie de l'amendement qui exige que la notification soit donnée uniquement aux titulaires de privilèges maritimes enregistrés. Il n'y a rien dans la présente Convention qui exige l'enregistrement de privilèges maritimes si bien

que, si vous acceptez cette disposition, il sera indirectement exigé d'enregistrer des privilèges maritimes.

Nous avons voté hier contre l'enregistrement des privilèges maritimes. Je suggère de voter aujourd'hui contre les conséquences du non-enregistrement.

(Applaudissements).

Baron van der Feltz, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, la Délégation néerlandaise propose deux sous-amendements. Le premier porte sur la suppression des mots « reasonable (at least thirty days) » et leur remplacement par « at least sixty days ».

Le second sous-amendement concerne la suppression des mots « registered » avant « maritime liens ».

Le Président (traduction) : La Délégation américaine accepte-t-elle ces sous-amendements ?

M. White, Etats-Unis, (traduction) : Non.

Le Président : Nous voterons donc.

Le premier sous-amendement de la Délégation néerlandaise consiste à remplacer les mots « reasonable » et « thirty days » par « sixty days ».

Ont voté pour : Pays-Bas.

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Espagne, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Norvège, Pologne, Portugal, Suède.

Se sont abstenus : Allemagne, Canada, Danemark, Finlande, Japon, Mexique, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : Le sous-amendement n'est pas adopté.

Le deuxième sous-amendement consiste à supprimer les mots « registered » avant les mots « maritime liens ».

Ont voté pour : Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Pays-Bas, Portugal, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Etats-Unis, France, Pologne.

Se sont abstenus : Canada, Danemark, Espagne, Grèce, Mexique, Norvège, Suède, Suisse.

Le Président (traduction) : Le sous-amendement est adopté.

Nous voterons maintenant sur l'amendement, sur l'ensemble de l'amendement, le document N.Y. 49.

M. Heenen, Belgique : A la suite du rejet de l'amendement proposé par la Délégation néerlandaise, la Délégation belge souhaiterait

poser à la Délégation américaine une question au sujet du texte qu'elle propose aux suffrages de l'Assemblée.

Il est maintenant acquis, en effet, que cet amendement, tel qu'il se présente, obligera seulement l'autorité compétente et peut-être, si un autre amendement est adopté, le créancier poursuivant, à donner l'information qui est faite à tous les créanciers, aussi bien les créanciers hypothécaires que privilégiés.

Le Président : Le mot « registered » est supprimé devant les termes « maritime liens ».

M. Heenen, Belgique : Ma question demeure. Je la pose à tous ceux qui sont en faveur du texte, tel qu'il ressort du sous-amendement de la Délégation néerlandaise, que signifie exactement « un créancier connu » ?

Bien entendu, un créancier hypothécaire est connu lorsque ses droits ont été publiés.

De qui cette créance doit-elle être connue ? Du créancier poursuivant, de l'autorité compétente ?

Comment la preuve devra-t-elle être faite ? Va-t-on pouvoir, après coup, annuler une vente sous prétexte qu'on démontre que cette créance existait et que la notification requise n'a pas été faite dans les délais prévus ?

Voilà la question que soulève le texte tel qu'il se présente après le rejet du mot « registered ».

M. White, Etats-Unis, (traduction) : Messieurs, le premier amendement hollandais ayant été écarté, il ne nous reste qu'à voter sur le texte original.

La seconde suggestion tendant à éliminer le mot « registered » avant « maritime liens » a été acceptée. Cela laisse subsister le texte du Projet d'Anvers en cette matière.

Toutefois nous avons encore la question finale de la dernière phrase. Nous sommes toujours d'avis que cette dernière phrase doit être biffée. Nous pensons qu'elle prête à confusion et pourrait créer des situations pouvant amener un vice dans la procédure de saisie et éventuellement dans la procédure de vente, cela au détriment du créancier hypothécaire.

C'est la raison pour laquelle nous insistons sur l'acceptation de l'amendement dans sa forme actuelle.

M. Perrakis, Grèce, (traduction) : Je pense que l'amendement tel qu'il est présenté maintenant par les Etats-Unis doit être accepté car la dernière phrase du Projet d'Anvers laisse beaucoup à désirer, compte tenu tout au moins, de la situation qui existe dans la plupart des pays.

Depuis que, comme Lord Diplock l'a dit précédemment, les privilèges ne peuvent pas être enregistrés, et nous sommes tous d'accord pour dire qu'il n'est pas possible de créer un registre pour le privilège, nous sommes réellement à la merci d'un créancier, d'un créancier du propriétaire de navires pour la divulgation de l'importance de ses droits et de l'existence des privilèges.

C'est la raison pour laquelle nous risquons de devoir envisager la possibilité d'instituer des sanctions devant certains Tribunaux et nous ne pouvons pas oublier que le navire navigue partout dans le monde. Certains Tribunaux pourraient décider que la vente forcée de certains navires n'est pas valable et par voie de conséquence le propriétaire, le nouveau propriétaire, pourrait être privé de son navire.

D'un autre côté le Registre ne pourra donner des renseignements que sur les hypothèques.

C'est la raison pour laquelle nous pensons réellement que l'acceptation de la dernière phrase crée plusieurs dangers.

Nous voterons en faveur de l'amendement. Merci.

Baron Ferdinand van der Feltz, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, je désire faire deux brèves observations.

La première consiste à essayer de trouver un compromis concernant le délai raisonnable d'au moins 30 jours; ne serait-il pas possible d'accepter un système suivant lequel le Tribunal compétent, en ce qui concerne la vente forcée, fixerait un délai en tenant compte des circonstances particulières de l'affaire dont il connaît ?

Ma deuxième observation concerne un point d'ordre.

J'aimerais avoir des votes séparés, l'un sur le premier paragraphe de l'amendement américain et le second sur la deuxième proposition concernant la suppression de la dernière phrase de l'article 10. Merci.

M. Govare, France : Monsieur le Président, la Délégation française avait envisagé, dans un de ses amendements, l'enregistrement des créances privilégiées au même titre que les hypothèques. Cet amendement a été rejeté et nous éprouvons aujourd'hui une des difficultés qui proviennent de ce rejet. En effet, dans le projet qui nous est soumis, on parle actuellement de registered mortgages. Nous savons très bien ce que c'est, mais on y ajoute les maritime liens, sans indiquer qu'elles seront enregistrées. Comment peut-on savoir quelles sont les créances privilégiées si elles ne sont enregistrées nulle part ?

En second lieu, dans l'article proposé, il est indiqué que ce sera l'autorité compétente qui s'occupera de retrouver quelles sont les créances privilégiées. Dans le texte anglais, cela se trouve repris dans la phrase : « For this purpose, the said authority shall endeavour to obtain... » C'est extrêmement vague. Il semblerait plus pratique et plus logique de dire que le créancier doit se préoccuper de le faire sous le contrôle du tribunal qui aura à statuer. Par conséquent c'est le

créancier qui doit faire diligence sous le contrôle du tribunal et non l'autorité compétente qui doit s'efforcer de le faire dans la mesure du possible, comme l'indique le texte actuellement proposé; cette procédure serait extrêmement difficile.

D'autre part, la Délégation française est d'accord sur la suppression de la deuxième phrase qui concerne uniquement une question de procédure, sur laquelle nous ne voulons pas nous prononcer car elle concerne uniquement le tribunal compétent.

Le Président : La division de l'amendement de la Délégation américaine est donc demandée. Nous allons, par conséquent, nous prononcer d'abord sur le premier paragraphe du document N.Y. 49 et ensuite, par un vote séparé, sur le second paragraphe qui porte sur l'omission de la dernière phrase de l'article 10.

Nous allons donc voter maintenant sur le premier paragraphe de l'amendement de la Délégation des Etats-Unis, figurant au document N.Y. 49 et modifié à la suite des deux votes intervenus sur les amendements néerlandais, le premier ayant été rejeté et le second ayant été adopté.

Ont voté pour : Espagne, Etats-Unis, Irlande, Japon, Portugal.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Finlande, France, Grande-Bretagne, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suisse, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Grèce, Israël, Mexique, Suède.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous avons maintenant la deuxième partie du document N.Y. 49 ayant pour objet la suppression de la dernière phrase de l'article 10.

Ont voté pour : Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Pays-Bas, Portugal.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Danemark, Finlande, Norvège, Suède.

Se sont abstenus : Canada, Espagne, Mexique, Pologne, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Nous avons maintenant le document N.Y. 43. l'amendement allemand.

M. von dem Hagen, Allemagne, (traduction) : L'amendement allemand, N.Y. 43 n'est pas révolutionnaire. Il a été rédigé dans un souci d'aider le créancier hypothécaire à sauvegarder ses droits. Il devrait avoir la possibilité de se conformer aux formalités du Tribunal compétent et de le faire en temps voulu.

C'est la raison pour laquelle nous pensons devoir ajouter un nouveau paragraphe 2. Ce texte a été repris, dans une certaine mesure,

de la Convention de Genève sur les droits des aéronefs de 1948, Convention qui a été ratifiée par beaucoup de pays. Merci.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de cet amendement ?

(Pas de réponse)

Nous voterons sur l'amendement allemand N.Y. 43.

Ont voté pour : Allemagne, Danemark.

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Canada, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède.

Se sont abstenus : Etats-Unis, Grèce, Japon, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

L'amendement suivant est le document N.Y. 53, amendement proposé par la Délégation grecque.

M. Jean S. Perrakis, Grèce, (traduction) : Le présent amendement a réellement une importance mineure et nous pensons qu'après l'adoption de la proposition américaine, il devrait aussi être adopté.

D'abord, il est divisé en deux parties et je traiterai en premier lieu de la deuxième.

Il se rattache au fond directement à la suppression de la dernière partie du présent article.

Puisqu'il n'y a pas de possibilité d'affirmer l'existence d'un privilège maritime sans enregistrement, nous pensons que les mots « and maritime liens set out in article 4 » devraient également être biffés. Cela va de soi et je ne désire pas abuser de votre temps en vous l'expliquant.

Toutefois, en ce qui concerne le premier paragraphe qui porte sur l'insertion des mots « or the person enforcing such sale » après les mots « competent authority of such State » et après les mots « the said authority », nous pensons que comme il s'agit d'une notification propre cela accroîtrera considérablement la possibilité de faire adopter le Projet d'Anvers par des pays comme le nôtre où la procédure exige que la personne instrumentant pareille vente procède également aux notifications.

C'est la raison pour laquelle nous pensons que l'adoption de la Convention devrait entraîner, si cela peut se faire, le moins de modifications possible dans la procédure nationale.

C'est la raison pour laquelle nous préconisons l'adoption de ces amendements.

M. White, Etats-Unis, (traduction) : La Délégation américaine appuie les amendements grecs.

Nous pensons qu'ils contribuent à résoudre le problème relativement sérieux de la notification à donner aux titulaires de privilèges maritimes qui sont, ou ne sont pas connus par le créancier hypothécaire ou par le Tribunal du pays dans lequel la vente a été effectuée, étant donné que nous ne nous occupons pas uniquement de la saisie d'un navire dans le cadre d'une hypothèque, mais également de la vente d'un navire par rapport à des privilèges.

Il peut y avoir des centaines de privilèges ouverts et personne ne les connaît ou connaît leur titulaire, et la proposition d'en aviser ces parties peut faire planer un doute sérieux sur la validité de la vente.

Nous pensons que l'amendement grec contribue à résoudre ce problème dans l'état actuel des choses et nous appuyons énergiquement son l'adoption.

M. Taborda Ferreira, Portugal : Monsieur le Président, Messieurs, je ne comprnds pas bien comment nous pouvons voter maintenant sur l'amendement grec à l'alinéa 2. En effet, on a supprimé par amendement la dernière phrase de l'article 10.

Je vous remercie, Monsieur le Président.

M. Perrakis, Grèce, (traduction) : Je regrette de devoir dire que je ne comprends pas les hésitations de mon collègue portugais en cette matière car je crois au contraire qu'après la suppression du dernier paragraphe, il sera extrêmement difficile, voire impossible, comme l'a dit aussi le délégué américain, d'être fixé sur l'importance et le nombre des créances garanties par un privilège.

C'est la raison pour laquelle je crois qu'il n'y a aucune contradiction.

Merci, Monsieur.

Le Président (traduction) : Nous voterons sur la première partie de l'amendement grec du document N.Y. 35.

Ont voté pour : Belgique, Canada, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Italie, Japon, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous voterons sur le deuxième amendement de la Délégation grecque, le document N.Y. 53.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Canada, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Japon, Pays-Bas.

Ont voté contre : Allemagne, Danemark, Espagne, Finlande, Irlande, Italie, Mexique, Norvège, Pologne, Suède, Suisse, Yougoslavie.

S'est abtenu : Portugal.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous passerons à l'amendement N.Y. 73, amendement de la Délégation suédoise.

M. Kaj Pineus, Suède, (traduction) : Le seul objet de la proposition suédoise est de procéder à une clarification.

Aucun grand principe n'est en jeu. Nous désirons être fixés sur la manière dont la période de 30 jours sera calculée. Nous devrions dire que le délai devrait être calculé à partir du jour de l'expédition de la notification; de cette manière nous saurons exactement à quoi nous en tenir.

La deuxième suggestion porte sur une notification à donner au capitaine du navire car il est probablement le mieux au courant du problème particulier de savoir où il va trouver les titulaires.

La dernière phrase de l'amendement suédois a déjà été rejetée et ne fait pas partie de notre proposition.

Merci.

Le Président (traduction) : Nous voterons sur le document N.Y. 73, la dernière phrase commençant par les mots « for this purpose » étant biffée.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) : La Délégation néerlandaise voit une difficulté dans le mot « Master ». Un navire saisi dans un port depuis quelque temps peut avoir été abandonné par le capitaine, les officiers et l'équipage. Dans cette éventualité, vous devrez trouver le nom du capitaine et son domicile, et, si vous n'y parvenez pas, le Tribunal ne pourra pas procéder à la vente. Je désire ajouter que la suppression de la dernière phrase a une certaine importance en cette matière : suivant cette dernière phrase il suffit que l'autorisé s'efforce d'obtenir le nom et les adresses des personnes à qui une notification devrait être adressée. Nous avons biffé cette phrase et l'on pourrait raisonner que, en vertu de la première phrase, nous sommes obligés d'envoyer une notification au capitaine, et que, si nous ne le trouvons pas, nous ne pouvons pas nous conformer aux exigences de la première phrase.

C'est la raison pour laquelle nous sommes d'avis que l'amendement suédois pourrait être accepté plus facilement si la référence au capitaine était supprimée.

Merci.

M. Pineus, Suède, (traduction) : Je propose de faire voter deux fois.

Le Président (traduction) : Nous mettrons deux fois aux voix : la première fois au sujet de la manière de calculer le délai. Nous voterons maintenant sur ce point.

Ont voté pour : Allemagne, Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Irlande, Italie, Pays-Bas, Suède, Suisse.

Ont voté contre : Argentine, Espagne, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Japon, Mexique, Norvège, Pologne, Portugal.

Se sont abstenus : Belgique, Canada, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous votons maintenant sur la deuxième partie de l'amendement suédois, la question du capitaine.

Ont voté pour : Allemagne, Finlande, France, Grèce, Mexique, Norvège, Suède, Suisse.

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Pays-Bas, Pologne, Portugal.

Se sont abstenues : Espagne, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous passons au document N.Y. 74, la proposition de la délégation israélienne, un amendement à l'article 10 qui est retiré, si je comprends bien.

Nous passons à l'article 11. Qui désire prendre la parole au sujet de l'article 11 ?

M. Walter Muller, Suisse : Je me permets, Monsieur le Président, de faire une remarque au sujet de l'alinéa 3 de l'article 11. Cet alinéa est rédigé de façon à couvrir toutes les possibilités d'une vente forcée d'un navire. Si vous lisez cet article dans le contexte de l'article 13, cela veut dire que cette disposition s'appliquera à tous les navires immatriculés tant dans un Etat contractant que dans un Etat non-contractant.

Le problème qui se pose est celui de l'ordre public. Pour la vente forcée d'un navire, il faut un acte exécutoire, un jugement. Le résultat d'un tel jugement est la vente forcée du navire, ce qui est une conséquence grave. Or, vous n'avez pas réservé l'ordre public, qui est réservé dans toutes les conventions internationales sur la reconnaissance des jugements. Je connais de nombreuses conventions signées avec les Pays-Bas, la Belgique ou l'Allemagne, dans lesquelles on réserve toujours l'ordre public pour la reconnaissance des jugements.

Il n'est pas nécessaire de citer tous les cas où un jugement va à l'encontre de l'ordre public. Il s'agit plutôt d'un problème politique que je ne voudrais pas soulever ici. Mais on peut imaginer certains de ces cas.

Il est difficile de déclarer caduque la propriété dans un registre en donnant à l'acheteur un certificat de radiation. Dans certains pays, l'inscription et la radiation de propriété dans un registre ont un effet constitutif. Dans d'autres pays, ils créent une prima facie evidence. Ainsi un propriétaire privé de sa propriété par une vente forcée à la suite d'un jugement non reconnu dans l'Etat d'immatriculation parce qu'il ne correspond pas à l'ordre public de cet Etat, ne pourra plus revendiquer sa propriété, même si le navire retourne dans la juridiction de cet Etat.

Je pense que le moment n'est pas venu de faire des propositions écrites à ce sujet; on pourrait dire : « exigences de l'ordre public ainsi que celles mentionnées... ».

Je pense que cette question pourrait être reprise à la Conférence Diplomatique de Bruxelles, le seul but de mon intrevention était d'attirer votre attention sur ce point.

Le Président (traduction) : Nous passons au document N.Y. 10, un amendement de la Délégation hollandaise.

M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, la Délégation des Pays-Bas a proposé de remplacer la fin du paragraphe 3 du présent article par le texte du document N.Y. 10.

En bref, il s'agit de l'idée suivant laquelle le conservateur du registre des hypothèques du lieu dans lequel le navire a été inscrit, peut procéder au désenregistrement sans vérifier si les dispositions du paragraphe 2 ont été respectées. Nous pensons que cela est nécessaire car autrement vous accordez au conservateur le pouvoir de vérifier et de contrôler la manière dont le produit de vente a été distribué par le Tribunal sous la direction duquel la vente a été effectuée.

Voilà le premier point.

Le deuxième point est qu'en pratique, si un navire est vendu à quelqu'un d'une nationalité différente, il est nécessaire de le désenregistrer aussitôt que possible sans attendre la distribution du produit de vente. C'est un point pratique très important. Nous pensons que les deux points faisant l'objet de nos préoccupations seraient complètement atteints si vous substituiez au texte actuel, celui proposé par le document N.Y. 10.

En guise de réponse à l'intervention de M. Walter Muller je désire déclarer que je crains qu'il ne soit pas possible dans ce cas de faire une réserve pour l'ordre public; il serait très maladroit de voir après la vente du navire par l'ordre du Tribunal, la validité de cette vente contestée même si la vente a eu lieu dans la forme précitée.

La question a été soulevée néanmoins et nous devrons la prendre en considération ultérieurement.

M.A. Stuart Hyndmann, Canada, (traduction) : Monsieur le Président, la Délégation canadienne se prononce en faveur du principe

avancé à ce sujet par la Délégation hollandaise mais nous avons actuellement un petit amendement qui, je pense, donne la réponse.

Nous pensons qu'il est préférable de biffer simplement à la dernière ligne du paragraphe 3 les mots « and Paragraph 2 ». En d'autres termes, nous disons que dès qu'un acheteur, par exemple un acheteur étranger, a acheté un navire à une vente forcée, il ne devra attendre aucune formalité avant d'obtenir un certificat de réenregistrement.

Sa prise en possession et le réenregistrement de son navire dans sa propre juridiction ne devraient pas dépendre des frais attribués par le tribunal ou de la distribution du solde aux titulaires de privilèges maritimes.

M. Dimitri J. Markianos, Grèce, (traduction) : La Délégation grecque est tout à fait d'accord sur la proposition de la Délégation néerlandaise, proposition suivant laquelle l'acheteur ne devrait pas attendre la fin de la distribution du produit de vente.

D'autre part, il est équitable que les créanciers privilégiés et hypothécaires aient une espèce d'assurance qu'ils obtiendront leur argent, et c'est la raison pour laquelle nous avons proposé l'amendement du document N.Y. 54 qui dit la même chose que l'amendement hollandais avec la seule différence qu'au lieu du mot « the distribution of the balance has been secured » repris dans l'amendement hollandais, nous avons dit avec peut-être un peu plus d'efficacité que le produit de pareille vente forcée devrait être déposé près de l'autorité sous la compétence de laquelle il doit être distribué, et nous pensons que, de cette manière, il y aura une certaine assurance pour les créanciers hypothécaires et privilégiés d'avoir leur argent et en même temps l'acheteur ne devra pas attendre la fin de la distribution du produit de vente.

Je ne sais pas Monsieur le Président, si les deux amendements peuvent être combinés.

Le Président (traduction) : Je vous propose de le faire.
Vous n'y voyez pas d'inconvénient ?

M. Markianos, Grèce, (traduction) : Nous n'y voyons pas d'inconvénient si la Délégation hollandaise est d'accord.

Le Président : Merci.

M. Govare, France : Monsieur le Président, Messieurs, la Délégation française ne cache pas qu'elle est assez embarrassée quant au vote à émettre sur l'amendement N.Y. 10 tel qu'il nous est présenté.

La première partie de cet amendement règle des questions de procédure qui ne sont pas inutiles et que nous sommes d'accord d'accepter. Nous estimons cependant que s'il fallait tout prévoir dans une convention, celle-ci serait par trop longue.

Quant à la seconde partie de l'amendement, nous ne pouvons l'accepter car il n'est pas possible que l'acquéreur du navire suite à une vente forcée, par conséquent judiciaire, ne puisse avoir immédiatement la libre disposition de son navire alors qu'il a exécuté tous ses engagements, c'est-à-dire qui'il a payé le prix du navire aux mains des séquestres ou des tiers désignés par le tribunal. Il n'est pas possible que l'acquéreur qui a donné son argent, doive attendre que celui-ci ait été réparti entre les créanciers hypothécaires, privilégiés ou non, ce qui peut être très long et donner lieu à de très longs procès auxquels l'acquéreur du navire est absolument étranger.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, ma délégation désire appuyer la proposition canadienne ayant pour objet de biffer dans le dernier paragraphe de l'article 11 les mots « and paragraph 2 ».

A notre avis ces mots peuvent être biffés sans aucun inconvénient car, si l'on se réfère au paragraphe 1 sous-paragraphes a) et b), le paragraphe b) précise que la vente a été ou doit être effectuée conformément à la loi du dit Etat et aux dispositions de la présente Convention. Or, le paragraphe 2 de l'article 11 est une des dispositions de la Convention.

Par conséquent nous pensons qu'une nouvelle référence au paragraphe 2 dans le dernier paragraphe du présent article est tout à fait inutile et prête à confusion.

Merci.

M. Van Ryn, Belgique : Monsieur le Président, Messieurs, la Délégation belge pense que l'amendement proposé par la Délégation néerlandaise répond à une véritable nécessité, car dans l'état actuel du texte de l'article 11, les droits des créanciers hypothécaires ayant un mortgage, ne sont absolument pas garantis en cas de vente forcée.

En effet, il est prévu au paragraphe 1er, que les mortgages, privilèges et autres charges cesseront de grever le navire, sans que rien dans ce même article ne veille à ce que le prix de la vente leur soit réservé. Il y avait là, paraît-il, une lacune certaine à laquelle l'amendement néerlandais s'efforce de remédier.

A vrai dire, ainsi qu'on l'a fait observer, la même préoccupation est à la base de l'amendement proposé par la Délégation hellénique. Il s'agit du document N.Y. 54.

Après avoir confronté ces deux amendements, il nous paraissait dans l'ensemble que l'amendement proposé par la Délégation hellénique était préférable. Il évite en effet, certaines objections qui ont été faites à l'amendement néerlandais, en ce sens qu'il n'oblige pas l'acquéreur du navire, après la vente forcée, à attendre, pour disposer du navire, que le prix ait été réparti entre tous les créanciers privilégiés

hypothécaires, mais l'oblige tout au moins à faire en sorte que ce montant soit déposé en vue de répartition.

Il nous paraît que c'est là le minimum qui puisse être demandé pour que l'acquéreur puisse disposer du navire qu'il a acheté; il faut qu'il ait fait ce qui dépendait de lui pour que le prix soit réparti entre les différents créanciers privilégiés et hypothécaires.

Sous réserve de quelques points de rédaction dans le détail desquels il n'est pas nécessaire d'entrer ici, l'amendement proposé par la Délégation hellénique est celui qui répond le mieux au but poursuivi.

J'ajoute pour être complet qu'en ce qui concerne l'amendement canadien, celui-ci nous embarrasse très fort, parce que, loin de remédier à cette lacune du texte, il serait de nature à aggraver encore la situation des créanciers privilégiés hypothécaires, puisque l'allusion qui est faite actuellement au paragraphe 2, en ce qui concerne la distribution, serait supprimée, il n'en serait fait aucune mention en cas de vente forcée du navire, et par conséquent, plus encore que sous l'empire du texte actuel, l'acquéreur du navire, après une vente forcée, pourrait se croire autorisé à disposer du navire sans se soucier des droits des créanciers hypothécaires et privilégiés.

Dans ces conditions, pour ce qui nous concerne, nous estimons que le texte proposé par la Délégation hellénique mériterait d'être pris en très sérieuse considération.

M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, la Délégation néerlandaise est très reconnaissante à la Délégation canadienne et aussi à la Délégation grecque pour leurs observations. Nous pensons que chacune de leur proposition est meilleure que la nôtre que nous retirons par conséquent. Il s'agit peut-être d'une question à soumettre au Comité de Rédaction mais de toute manière nous retirons notre amendement.

Merci.

(Applaudissements).

Le Président : Il me semble que le mieux est d'examiner d'emblée l'amendement hellénique de façon à trancher cette question.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

M. Perrakis, Grèce, (traduction) : Monsieur le Président, je désire dire quelques mots à la suite du fait que le sujet a été étendu.

Nous pensons que l'amendement proposé par la Délégation grecque contient un minimum de garanties pour les créanciers privilégiés et hypothécaires et nous pensons que nous protégerons tous ceux qui ont un intérêt légal dans le navire en insistant sur le fait qu'aucune radiation dans le registre ne pourra être effectuée avant la déposition du produit de vente par devers le Tribunal compétent.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet du libellé de l'amendement grec ?

(Pas de réponse).

Nous voterons sur le document N.Y. 54.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Pays-Bas, Portugal, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre Allemagne, Canada, Danemark, Espagne, Grande-Bretagne, Japon, Norvège, Pologne, Suède.

Se sont abstenus : Israël, Mexique.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Nous avons maintenant l'amendement américain, le document N.Y. 18.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : L'objet de cet amendement est d'ajouter à l'article 11 un nouveau paragraphe après le premier. Il est présenté à la demande des institutions de crédits que préoccupent les répercussions sur les chartes-parties des ventes effectuées à l'étranger à la suite d'une saisie. Bien entendu, ces institutions se préoccupent plus de l'affrètement que des privilèges sur le navire et désirent être sûres que l'expression « charges » n'affectera pas les chartes-parties.

Je leur ai dit qu'à mon avis les « charges » ne comprenaient pas les chartes-parties mais elles m'ont répondu qu'elles n'étaient pas parvenues à trouver un avocat maritime à New York capable de dire oui ou non. Elles avaient donc des doutes.

Tel est le seul objet du présent amendement, celui de ne pas toucher aux chartes-parties pour que les parties puissent en disposer comment elles l'entendent.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'amendement des Etats-Unis, le document N.Y. 18 ?

M. Van Ryn, Belgique : Nous souhaiterions que les deux idées développées dans cet amendement fassent l'objet d'un examen distinct.

La première idée est exprimée par les deux premières lignes et demi, tandis que la deuxième idée est introduite par la conjonction « but ».

Nous souhaiterions, car nous hésitons à émettre un vote sur l'ensemble, que les deux parties fassent l'objet d'un vote distinct, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Le Président : Je peux faire des votes distincts à condition que la délégation qui propose l'amendement soit d'accord.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Pas d'objection.

Le Président : Puisque la Délégation américaine n'a pas d'objection à ce qu'il en soit ainsi, nous allons émettre deux votes : le premier vise les deux premières lignes et demi qui se lisent comme suit :

« No charter party or other contract for the use of the vessel shall be deemed a lien or encumbrance »;

Le second vote concernera la fin du paragraphe.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur cette première partie de l'amendement ?

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, je crains que ma délégation ne soit pas à même d'appuyer l'amendement américain.

Nous pensons que nous dépassons le cadre de la présente Convention si nous précisons quels sont les droits et les créances qui ne sont pas des privilèges. Autrement, nous serons obligés d'établir une longue liste de toutes les créances qui ne sont pas des privilèges.

Nous traitons ici effectivement des privilèges qui sont reconnus internationalement et toutes les autres créances qui ne sont pas des privilèges ne peuvent pas être traitées dans la présente Convention.

Merci.

(Applaudissements).

Le Président (traduction) : Nous voterons sur la première partie de l'amendement des Etats-Unis.

Ont voté pour : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande.

Ont voté contre : Argentine, Espagne, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Se sont abstenus : France, Mexique.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous avons maintenant la deuxième partie de l'amendement. Nous pourrions peut-être laisser tomber le mot « but » ? Je propose de dire « in the event » etc.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole sur cette deuxième partie ?

(Pas de réponse).

Nous continuerons le vote.

Ont voté pour : Etats-Unis.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Espagne, Mexique.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous avons maintenant le document N.Y. 72, amendement proposé par la Délégation du Royaume-Uni.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

Lord Justice Devlin, Royaume-Uni, (traduction) : Il s'agit réellement d'un simple amendement de forme qui, comme je l'ai indiqué ce matin, est devenu nécessaire par l'adoption par la Conférence de l'amendement de la Délégation britannique proposé à l'article 6.

Il est incontestable maintenant que le titulaire d'un droit de suite doit avoir sa part dans la distribution du produit de vente et que cette part primera les hypothèques.

Il est nécessaire par conséquent de tenir compte de cette situation dans l'article 11 et c'est la raison pour laquelle la Délégation du Royaume-Uni pense que simplement l'ajoute des mots « and other » dans la dernière phrase du paragraphe 2, apporte la solution.

Le Président (traduction) : Pensez-vous qu'il s'agisse d'une simple question de rédaction ?

Une voix : Non.

Lord Justice Devlin, Royaume-Uni, (traduction) : J'aurais dû me rendre compte qu'il s'agissait d'un peu plus que d'un point de rédaction. Il s'agit d'un amendement consécutif.

On peut s'imaginer que quelqu'un défende le point de vue suivant lequel nous désirons tout de même un privilège. Je crois qu'il vaut mieux mettre aux voix.

Le Président, (traduction) : Comme la Délégation britannique pense qu'il y a lieu de prendre une décision, je crois que nous devons voter sur le présent amendement.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Irlande, Japon, Pays-Bas.

Se sont abstenus : Allemagne, Grèce, Israël, Italie, Mexique.

(Incomplet).

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Nous voterons sur le document N.Y. 74, amendement de la Délégation israélienne.

M. Wolfson, Israël, (traduction) : Nous considérons que cet amendement n'est qu'une question de clarification et peut-être de rédaction étant donné qu'à notre avis, il est indispensable que les délais ou la date déterminant la fin des privilèges soient clairement exprimés.

C'est la raison pour laquelle nous proposons d'ajouter les mots « existing up to the time of such sale »; la vente sera donc l'élément déterminant.

Le Président (traduction) : Pouvons-nous considérer cela comme une question de rédaction ?

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Monsieur le Président, il y a un autre amendement à l'article 11 proposé par la Délégation du Royaume-Uni. Je me réfère au document HYPO. 52.

C'est un amendement de procédure et les motifs en sont exposés aussi succinctement que possible dans le même document.

De l'avis de la Délégation du Royaume-Uni, la meilleure manière dans le cas d'une vente forcée, de traiter de la situation de l'acheteur et du désenregistrement du navire est l'émission d'un certificat par le Tribunal et la remise de celui-ci au conservateur du registre.

Vous comprendrez qu'il s'agit en premier lieu de cas où la vente a eu lieu dans un Etat Contractant différent de celui où le navire est enregistré.

Alors que le texte actuel du paragraphe (iii) prévoit l'obligation de l'acheteur de s'adresser au conservateur en cas de vente forcée par le Tribunal, la procédure amendée que nous proposons dispose qu'il devra s'adresser au Tribunal et que, contre remise du certificat, le conservateur procédera au désenregistrement.

Je ne pense pas que ce soit une question de principe, mais une simple question de technique de désenregistrement.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de cette proposition ?

M. Perrakis, Grèce, (traduction) : Monsieur le Président, je crains qu'il ne nous soit pas possible d'accepter cette proposition car vous vous rappellerez que nous avons accepté une disposition concernant le produit de vente à l'émission d'un certificat, à moins que la Délégation britannique ne soit disposée à amender sa proposition de manière à la mettre en concordance avec le paragraphe (iii) de l'article 11 tel qu'il a été amendé à la suite de la proposition grecque.

A défaut de pareille mise au point, la proposition britannique pourra donner lieu à des difficultés graves lorsque le Tribunal d'un certain Etat délivrera un certificat de désenregistrement sans vérifier d'abord si le produit de vente a été déposé.

Merci.

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Je pense, Monsieur le président, que la question soulevée par la Délégation grecque est une question de rédaction.

Je suis d'accord que notre amendement nécessitera un amendement consécutif à la suite de l'acceptation de l'amendement grec mais je me permets d'émettre l'avis qu'il s'agit d'une simple question de rédaction.

M. Etienne Gutt, Belgique, (traduction) : Monsieur le Président, je regrette de retenir votre attention pour un point très subsidiaire.

La proposition de la Délégation du Royaume-Uni s'avère être une amélioration par rapport au Projet d'Anvers mais il y a une petite difficulté.

Dans les deux cas elle semble admettre que le navire sera enregistré dans un Etat Contractant et vendu en vente publique à un résident d'un autre Etat Contractant. Le certificat de décharge convient car le Tribunal délivrera un certificat suivant lequel le navire est vendu libre de toute hypothèque etc... et cela donne satisfaction, que le navire soit vendu par vente forcée dans son propre pays ou dans un autre Etat Contractant.

Mais si par hasard l'acheteur a la même nationalité, le conservateur des hypothèques ne sera jamais à même de délivrer un certificat de désenregistrement car le navire restera dans le même registre.

Si tout le monde est d'accord, ce problème peut être laissé au Comité de Rédaction, mais je pense que l'attention de l'assemblée devait être attirée sur ce point.

Merci.

Le Président (traduction) : Renverrons-nous la question au Comité de Rédaction ?

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni (traduction) : Oui, je suis d'accord avec Monsieur Gutt.

Le Président (traduction) : Nous voterons sur le remplacement du texte actuel du paragraphe 3 de l'article 11 par celui du document Hypo 52.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pologne, Portugal, Suède.

Se sont abstenus : Allemagne, Canada, Espagne, Danemark, Finlande, France, Grèce, Irlande, Mexique, Pays-Bas, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Vendredi, 17 septembre 1965

SEANCE PLENIERE

Président : M. Albert LILAR

Le Président (traduction) : Nous commencerons notre travail par la discussion de l'article 12.

Je donne la parole à tous ceux qui désirent s'adresser à l'assemblée au sujet de l'article 12.

Si personne ne désire prendre la parole nous examinerons maintenant les amendements proposés à l'article 12.

Un premier amendement a été introduit par la Délégation allemande le document NY. 44 qui préconise la suppression de l'article.

M. Albrecht Roscher, Allemagne, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs.

La Délégation allemande propose de supprimer dans son entièreté l'article 12 de manière à ce que notre nouvelle Convention sur les Hypothèques ne contienne aucune référence aux navires en construction. Je désire exposer brièvement nos raisons.

Tout d'abord nous avons le Projet de Convention de Stockholm préparé par le C.M.I. à la Conférence de 1963. Cette convention ne traite que des navires en construction alors que l'article 12 de la présente Convention ne contient par contre qu'une brève référence aux navires en construction et rend la nouvelle Convention hypothécaire applicable dans son entièreté aux navires en construction.

Nous craignons certaines contradictions entre les dispositions de la nouvelle Convention hypothécaire concernant les navires en construction et le Projet de Convention de Stockholm de 1963 traitant du même sujet.

Bien entendu, même s'il n'y a pas de contradiction juridique, certaines difficultés pratiques surgiront de toute manière du fait d'avoir deux ensembles de règles couvrant le même sujet.

En outre, la Convention de Stockholm contient des dispositions détaillées dans la plupart de ces articles concernant les navires en construction, dispositions qui ne sont pas reprises dans la nouvelle Convention hypothécaire.

Nous faisons respecteusement remarquer que nous préférons la Convention de Stockholm de 1963 au nouvel article 12.

Deuxièmement, l'article 12 de la nouvelle Convention hypothécaire crée pour certains pays des obstacles à la ratification de la nouvelle Convention. Certains pays ne sont pas du tout désireux d'introduire des règlements concernant les navires en construction dans leur droit national et certains parmi eux, l'Allemagne n'étant pas dans ce cas, pourraient être empêchés par leur droit constitutionnel de ratifier pareille disposition.

C'est la raison pour laquelle nous proposons l'adoption du Projet de Convention de Stockholm de 1963, même s'il est succeptible de certaines améliorations, et l'abandon complet de l'article 12.

Merci.

(Applaudissements).

Lord Justice Diplock, Grande-Bretagne, (traduction) : Monsieur le Président, l'article 12 est un de ces Articles où il y a un conflit d'opinions résultant, je pense, dans une large mesure, des lois nationales des Parties intéressées.

La Délégation du Royaume Uni pense qu'il y a une possibilité de compromis qui, à notre avis, donnera satisfaction aux deux antagonistes de la controverse.

L'article 12 dans sa rédaction actuelle a pour effet de rendre obligatoire la reconnaissance des hypothèques sur des navires en construction qui seraient constituées dans un Etat Contractant dont la loi prévoit l'enregistrement de pareilles hypothèques.

Toutefois, il laisse la liberté à chaque Etat Contractant de prévoir ou non, dans sa loi nationale, l'enregistrement des hypothèques pour des navires en construction.

La différence de principe essentielle entre l'article 12 de la présente Convention et les dispositions de la Convention de Stockholm est que la Convention de Stockholm rend obligatoire la reconnaissance des hypothèques sur des navires en construction enregistrés dans d'autres Etats, mais impose également d'avoir un registre d'hypothèques pour des navires en construction permettant en tout cas l'inscription de construction effectuée pour compte d'un ressortissant d'un autre Etat.

L'autre différence ne concerne pas les principes mais la pratique : la Délégation allemande y a déjà fait allusion. La Convention de Stockholm contient une série de dispositions techniques spéciales concernant les inscriptions à faire dans le registre relatif aux navires en construction.

Si nous conservons l'article 12 dans la présente Convention cela aura, je pense, deux conséquences.

D'abord il y a la crainte, qui me paraît fondée, exprimée par la Norvège en tout cas, et probablement par les autres pays scandinaves en général, que, si l'article 12 est maintenu dans le présent projet, la Convention de Stockholm deviendra en fait lettre morte.

Je pense que ce point de vue est défendable.

La réalisation de cette crainte aura un double effet.

Tout d'abord il ne sera pas possible de reprendre dans le présent projet ou dans l'article 12 des dispositions aussi détaillées. Cela signifiera aussi que le travail consacré à la Convention de Stockholm sera probablement perdu car, si la majorité des pays accepte le présent projet, ces pays pourraient estimer que le projet laisse plus de liberté de choix que la Convention de Stockholm.

Si, d'autre part, nous acceptons la recommandation de la Délégation allemande et si nous biffons l'article 12 sans autre disposition, ou sans faire aucune référence aux navires en construction, deux choses peuvent se passer.

Tout d'abord, bien entendu, les pays seront libres de reconnaître dans leur loi nationale les hypothèques sur les navires en construction. La Loi anglaise le fait si les hypothèques ont été constituées valablement dans le pays où le navire est construit. Ainsi, en ce qui concerne la loi anglaise, la suppression de l'article 12 ne fera aucune différence.

Toutefois, il faut faire la distinction entre ce que les pays peuvent faire librement dans leur loi nationale et ce qui leur est imposé par la Convention.

Seul, ce qui est mentionné dans la Convention est appliqué impérativement et je pense qu'il y a d'autres systèmes légaux dans lesquels les hypothèques sur des navires en construction constituées dans un Etat étranger ne sont pas reconnues par la loi nationale.

La Délégation du Royaume-Uni propose en guise de compromis une procédure qui, à notre avis, donnera satisfaction aux parties.

Elle est composée de deux parties. La première est facultative et c'est la raison pour laquelle elle ne doit pas être mentionnée dans la Convention, mais j'en fais état pour vous esquisser le compromis.

Chaque pays conservera bien entendu la possibilité de reconnaître les hypothèques sur des navires en construction, peu importe le lieu de la construction.

Toutefois, il y aura une obligation de reconnaître à la première inscription du navire conformément à la présente Convention, les hypothèques qui ont été valablement constituées conformément à la Convention de Stockholm pour les pays liés par cette Convention.

De cette manière tout conflit entre les deux conventions pourrait être évité; or c'est le danger que nous prévoyons au cas où l'article 12 serait biffé et au cas où aucune disposition (lors du premier enregistrement), ne prévoirait la reconnaissance (dans le cadre de la présente Convention hypothécaire) des hypothèques constituées conformément à la Convention de Stockholm.

Il y aura alors trois classes de pays.

D'abord celle des pays qui ratifieront les deux Conventions et pour laquelle il n'y aura pas de difficultés. Ensuite celle, problématique à mon avis, constituée par des pays qui ratifieront la Convention de

Stockholm mais pas la présente et qui n'éprouveront donc pas de difficultés sous l'empire de la présente Convention puisqu'ils n'en seront pas Parties contractantes.

Toutefois, il pourrait y avoir des pays, Parties contractantes de la présente Convention et pas de celle de Stockholm. Les pays n'auront pas l'obligation de tenir un registre pour les navires construits dans leur propre pays. Ils ne seront pas obligés de reconnaître les hypothèques sur les navires en construction qui n'ont pas été construits dans des pays signataires de la Convention de Stockholm, mais ils seront obligés de reconnaître, lors du premier enregistrement, les hypothèques sur des navires en construction qui seraient constituées valablement dans un pays signataire de la Convention de Stockholm.

L'avantage de ces systèmes, si je puis dire, est que si vous instituez une reconnaissance internationale d'hypothèque ou autres titres constitués sous d'autres systèmes juridiques, il est hautement souhaitable d'avoir un système uniforme supprimant les difficultés de droit international privé relatives à la reconnaissance de la validité d'une hypothèque.

Ainsi, Messieurs, pour me résumer, nous acceptons et nous appuyons la suppression de l'article 12 sous réserve d'une disposition à prévoir à l'article 3., disposition suivant laquelle, lors du premier enregistrement, suivant la présente Convention, d'un navire de mer, toute hypothèque déjà constituée conformément à la Convention de Stockholm dans un pays signataire de cette Convention, sera respectée.

Je recommande aux délégations l'acceptation de ce compromis qui, je pense, doit répondre aux appréhensions des partisans des deux thèses.

J'en fait la recommandation, au seul titre d'amiable compositeur car ce problème ne fait surgir aucune difficulté pour le Royaume Uni.

M. Rein, Norvège, (traduction) : Je ne prends pas seulement la parole au nom de la Délégation norvégienne mais également au nom des Délégations danoise, finlandaise et suédoise.

Nous désirons fermement appuyer la proposition allemande.

Nous sommes en principe en faveur du compromis britannique mais nous devons réserver notre liberté d'action jusqu'au moment où nous aurons vu si l'amendement à l'article 3. est acceptable.

Toutefois, en principe nous sommes d'accord.

Merci, Monsieur le Président.

M. Govare, France : Monsieur le Président, la Délégation française s'abstient volontairement d'exprimer la moindre opinion sur l'amendement de la Délégation britannique qui vient de nous être exposé, mais dont nous n'avons pas encore le texte sous le yeux. Je parlerai donc uniquement de l'amendement présenté par la Délégation allemande.

Tout au long de nos débats, nous avons voulu nous en tenir à des positions de principe. Nous avons fixé des principes en ce qui concerne les hypothèques et les privilèges et je crois qu'il est important que ces mêmes principes s'appliquent aux navires en construction. Par conséquent, si nous maintenons l'article 12 que nous voterons, nous estimons que cet article pose des principes et que ceux-ci devront être respectés au cas où on aboutirait, au cours d'une Conférence Diplomatique, à une convention sur les navires en construction.

C'est pour cette raison qu'il est dangereux de supprimer radicalement l'article 12., sous réserve de l'examen de l'amendement britannique qui ne nous a pas encore été soumis.

Le Président : Cet amendement vient seulement d'être déposé au Secrétariat.

Dans l'entretemps, l'Assemblée peut prendre connaissance des autres amendements déposés à l'article 12.

Il y a la proposition de la Délégation des Etats-Unis contenue dans le document NY. 19.

M. Arthur M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs.

Nous proposons un nouvel article. Il ne s'agit pas du tout d'un amendement. S'il est adopté, il devra précéder l'article 12. Il prévoit que, si le navire est confisqué, la confiscation ne rendra pas caduque l'hypothèque. L'hypothèque survivra à la confiscation pour violation de règlements douaniers, de règlements gouvernementaux; ainsi l'hypothèque échappera à la sanction de la confiscation. C'est une des requêtes de nos institutions de crédits.

Nous avons une disposition similaire dans notre loi nationale. Nous insistons pour que cet amendement soit adopté.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs.

Ma délégation a le sentiment qu'il n'est pas possible de traiter de ce problème dans la présente Convention.

La confiscation est une question de droit public et nous ne pouvons pas incorporer dans la présente Convention une disposition par laquelle le transfert d'un titre sur un navire au moyen d'une confiscation ou d'une réquisition laisse subsister toutes les hypothèques.

Dans beaucoup de pays, une réquisition ou une confiscation entraîne ce que nous appelons une acquisition de titre et, dans pareil cas, il n'est pas possible de laisser subsister des privilèges ou des hypothèques.

En vertu de beaucoup de législations et non seulement en vertu de la Loi italienne, le prix payé dans pareil cas au propriétaire à la

suite de la confiscation, de la réquisition, est mis à la disposition des titulaires des privilèges et des hypothèques et est distribué parmi ceux-ci conformément aux règles appliquées en matière de vente forcée.

Nous ne pouvons pas dire simplement que les privilèges ou les hypothèques suivront le navire lorsque la propriété de celui-ci est transférée à un autre à la suite d'une confiscation ou d'une réquisition.

Merci.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs.

La réquisition n'est pas visée, pas plus que la répartition des créances. La confiscation est simplement le cas où le Gouvernement saisit le navire à la suite de la violation des dispositions légales et où il s'empare de tout le navire.

La question est de savoir si ce Gouvernement pourra prendre tout le navire ou devra respecter l'hypothèque. C'est là toute la question.

Je ne pense pas que rendre cela compatible avec les lois nationales présente plus de difficultés que celles rencontrées pour d'autres dispositions de cette Convention.

Il s'agit d'améliorer la qualité de l'hypothèque et cela n'impose pas de charges à une autre branche de l'industrie maritime.

Cela signifie simplement que le Gouvernement ne pourra pas supprimer les intérêts que le créancier hypothécaire a dans le navire.

M. Jean S. Perrakis, Grèce, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs.

Je ne pense pas qu'il me sera difficile d'accepter la proposition américaine. En fait, je n'émettrai pas un vote négatif à ce sujet.

Toutefois, je n'en vois pas la portée pratique. S'il s'agit uniquement d'une expropriation à la suite d'une intervention d'un Gouvernement, ou d'une loi, il est manifeste que même l'Etat Contractant ne respectera pas la Convention. C'est la raison pour laquelle il ne s'agit pas de contester le titre accordé par cet Etat.

D'autre part si le navire quitte les eaux territoriales de l'Etat qui a procédé à son expropriation, je ne vois pas de Tribunal — tout au moins pas de Tribunal grec — contester le titre accordé à la suite de l'expropriation du propriétaire légal.

C'est la raison pour laquelle je ne vois pas de raison pratique d'accepter l'amendement.

Merci.

Le Président (traduction) : Si personne ne désire prendre la parole, nous procéderons au vote.

Nous votons sur le document NY. 19, l'amendement des Etats-Unis proposant un nouvel article 12.

Ont voté pour : Espagne, Etats-Unis, Grèce, Israël, Mexique.

Ont voté contre : Argentine, Danemark, Finlande, Grande-Bretagne, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Allemagne, Belgique, Canada, France, Irlande, Pologne.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous n'avons pas épuisé l'article 12 mais nous le laisserons provisoirement de côté pour y revenir ultérieurement.

La Délégation allemande a introduit un amendement à l'article 13, le document NY. 45.

M. Rolf Herber, Allemagne, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs.

Nous proposons de limiter le champs d'application de notre Convention aux navires enregistrés dans les Etats Contractants.

Nous sommes d'avis qu'il serait inutile d'accorder les garanties de la présente Convention à des navires battant le pavillon d'un Etat non Constractant ou enregistrés dans pareil Etat.

Le présent article 13 n'incitera pas les Etats non Contractants à ratifier notre Convention ou à y adhérer.

En plus, le large champ d'application prévu par le Projet d'Anvers ne pourra pas être accordé par l'Etat Contractant.

Merci, Monsieur le Président.

M. Heenen, Belgique : Monsieur le Président, Messieurs, la Délégation belge propose à l'Assemblée de rejeter l'amendement de la Délégation allemande. En effet, la Convention dont le projet nous est soumis n'a pas pour objet de protéger le propriétaire du navire mais d'améliorer le crédit hypothécaire et de renforcer la situation du créancier hypothécaire. Il est aisé de démontrer que, plus le champ d'application de la Convention sera large, mieux le résultat sera atteint.

Imaginons, en effet, que le navire d'un Etat non contractant soit saisi dans un Etat contractant. Première hypothèse : suivant le projet d'Anvers, la Convention est applicable. Dans ce cas, seuls les privilèges prévus par la Convention pourront être invoqués contre le créancier hypothécaire. Encore, ces privilèges ne seront-ils susceptibles d'avoir la priorité, que si le délai d'un an dans lequel ils doivent être exercés n'est pas expiré. Deuxième hypothèse : la Convention ne s'applique pas; le tribunal devra déterminer alors, selon ses propres lois, quels sont les privilèges susceptibles d'être invoqués et dans quelle mesure ils auront la priorité sur les droits des créanciers hypothécaires.

Il est évidemment difficile de prévoir toutes les solutions qui seront adoptées dans les Etats contractants. Mais je ne crois pas me tromper en disant qu'il y a une grande chance que le juge saisi de ce cas

appliquera la loi du pavillon, c'est-à-dire celle de l'Etat non-contractant. Par le fait même, il reconnaîtra peut-être un nombre beaucoup plus élevé de privilèges que celui que nous avons admis dans notre projet de Convention.

Il reste encore une autre éventualité : celle d'un navire d'un Etat non contractant saisi dans un Etat non contractant. Mais à ce problème, il est impossible de prévoir une solution.

Voilà les raisons pour lesquelles je crois que nous devons rejeter la proposition de la délégation allemande, faute de quoi nous risquons de manquer l'un des buts poursuivis par le Projet de Convention.

M. Jan A.L.M. Loeff, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, je prends la parole au nom de la Délégation néerlandaise. Je désire déclarer qu'il s'agit d'une disposition très utile. Un de nos problèmes difficiles de droit international privé est actuellement la question de savoir quelle loi gouverne la distribution du produit de vente d'un navire vendu publiquement par ordre d'un Tribunal.

A la présente Conférence nous essayons d'en arriver à des solutions raisonnables qui sont très souvent des compromis acceptables, à notre avis, par toute Nation; toutefois, si nous pensons avoir trouvé une solution raisonnable nous ne pouvons pas hésiter à l'appliquer aux navires portant le pavillon de Nations qui n'ont pas adhéré à la Convention.

Si je ne m'abuse, il n'y a actuellement aucune Convention tranchant cette question; néanmoins, la plupart des Tribunaux appliquent leur propre loi, peut-être pas sous tous les rapports, mais certainement pour les rangs des privilèges maritimes.

Si nous acceptons le présent article 13, nous le faisons pour sanctionner cette pratique générale. Nous estimons que cette solution est raisonnable; pourquoi ne pas faire en sorte que la présente solution soit appliquée autant que possible ?

Merci.

M. Herber, Allemagne, (traduction) : Monsieur le Président, permettez-moi d'ajouter une référence à l'article 14 de la Convention de 1926.

Si nous maintenons l'article 13 tel qu'il figure dans le Projet d'Anvers, je pense que nous avons besoin de toute manière d'une autre exception, à savoir, celle qui figure au paragraphe 2 de l'article 14 de la Convention de 1926, spécifiant que la Convention s'applique uniquement aux navires d'Etats Contractants.

Merci.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : A notre grand regret nous devons nous opposer au sous-amendement de la Délégation allemande car autrement nous aboutirions au résultat que voici :

Lorsqu'un navire est vendu dans un Etat Contractant, seuls les ressortissants d'Etats Contractants seront à même de demander l'application de la Convention Internationale et l'ordre des créances sera réglé entre eux, sur base de la présente Convention.

Si, au contraire, il y a un créancier d'un autre pays qui n'a pas ratifié la Convention, je me demande vraiment quelle loi devra être appliquée à cette créance. Nous en arriverions à cette situation incroyable d'un ordre de créances soumis à différentes lois ce qui est tout à fait impossible.

Merci.

M. Govare, France : Monsieur le Président, la Délégation française estime que pour aboutir à l'unification du droit maritime, il y a intérêt à ce que les conventions diplomatiques s'appliquent de la manière la plus large possible dans le monde entier. C'est pourquoi nous voulons que nos conventions s'appliquent largement sans qu'on ait à rechercher quelle est la législation nationale qui régit tel ou tel bateau. Nous voulons, par exemple, que, si un bateau appartenant à une nation qui n'a pas ratifié la Convention arrive en France, nous puissions le saisir et que le juge français applique notre Convention sans avoir à rechercher quelle peut être la législation de cet Etat qui n'a pas adhéré à la Convention.

M. Herber, Allemagne, (traduction) : Monsieur le Président, à la suite des arguments avancés lors de la discussion, la Délégation allemande désire retirer son amendement.

(Applaudissements).

Le Président (traduction) : Nous avons un deuxième amendement au même article, le document NY. 46. Est-il également retiré ?

M. Herber, Allemagne, (traduction) : Non.

Le Président (traduction) : Nous entamerons maintenant la discussion de l'amendement allemand, à l'article 13., le document NY. 46.

M. Herber, Allemagne, (traduction) : Monsieur le Président, nous avons préconisé cet amendement dans la seule intention de compléter la Convention. Nous avons proposé d'insérer après l'article 13 un nouvel article ayant pour but d'exclure les navires d'un service public.

Pareille règle devrait préciser que des navires publics ne sont pas sujets à une vente forcée.

Le libellé reproduit fidèlement celui de l'article 15 de la Convention de 1926.

Merci Monsieur le Président.

M. Govare, France : Monsieur le Président, la Délégation française désirerait savoir si la Délégation allemande a l'intention de déroger à la Convention qui a déjà été votée sur l'immunité des navires d'Etat ou si elle entend la modifier et, dans ce cas, jusqu'à quel point. Il semble que ceci ne soit pas en contradiction avec ce qui a déjà été voté, au contraire, de sorte que cet article serait inutile.

M. Rolf Herber, Allemagne, (traduction) : Monsieur le Président, en réponse à la Délégation française, je précise qu'il s'agit d'une question de conflit de Conventions.

Il se conçoit que tous les Etats qui ratifieront notre Convention n'auront pas ratifié la Convention de 1926 sur les Immunités.

Merci Monsieur le Président.

Le Président : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de amendement ?

(Pas de réponse).

Je procéderai au vote sur l'amendement de l'Association allemande, le document NY. 46.

Ont voté pour : Allemagne, Danemark, Irlande, Mexique, Yougoslavie.

Ont voté contre : Argentine, Belgique, Canada, Espagne, France, Grande-Bretagne, Israël, Italie, Japon, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Suède.

Se sont abstenus : Etats-Unis, Finlande, Grèce, Pologne, Suisse.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'article 14 ?

M. Frode R. Ringdal, Norvège, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, j'interviendrai brièvement au sujet de l'article 14, qui, nous le pensons, a été rédigé d'une manière peu heureuse.

Si un Etat Contractant désire passer de la Convention de 1926 à la nouvelle Convention, la procédure logique consiste à dénoncer la Convention de 1926 et à adopter la présente.

Il ne paraît pas très logique d'adopter d'abord la nouvelle Convention et de vivre donc avec deux Conventions jusqu'à la renonciation de la première. C'est là, la question.

Le deuxième point que je désire soulever est la question de savoir si l'article 14 est nécessaire. Un pays qui adopte la présente Convention est certainement tenu d'en suivre les dispositions. Alors je ne vois pas la nécessité de dire quoi que ce soit au sujet de ce qu'aura à faire, à l'égard de ses anciens engagements, le pays qui en a accepté de nouveaux.

Le Président (traduction) : Si je comprends bien, vous proposez la suppression de l'article 14 ?

M. Ringdal, Norvège, (traduction) : Oui.

Le Président (traduction) : Il y a une proposition de supprimer l'article 14. Quelqu'un désire-t-il prendre la parole à ce sujet ?

(Pas de réponse).

Nous voterons sur la suppression de l'article 14.

Ont voté pour : Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Norvège, Suisse.

Ont voté contre : Argentine, Grande-Bretagne, Irlande, Japon, Pays-Bas, Pologne, Suède, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, Grèce, Israël, Italie, Mexique, Portugal.

Le Président (traduction) : La proposition n'est pas adoptée.

Nous reprenons l'article 12.

Messieurs, les Délégations sont maintenant en possession de l'amendement du Royaume-Uni concernant l'article 3 et se rapportant à la proposition allemande de supprimer l'article 12.

Nous reprenons donc l'examen de l'amendement allemand.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

M. Govare, France : Monsieur le Président, la Délégation française espérait que la Délégation anglaise allait commenter les termes mêmes du projet qui nous est actuellement soumis.

Je voudrais simplement signaler que nous sommes un peu inquiets.

D'une part, nous voyons qu'on signale au début de la note : « Under Enlgish law, foreign mortgages are recognised provided that they are constituted in accordance with the law of the country where they are effected... »

Nous avons en France, un principe très net, que les hypothèques verbales ne sont pas admises, même si elles sont valables dans le pays où le navire est immatriculé.

D'autre part, en ce qui concerne le paragraphe 2, nous lisons : « A vessel which is being or *has been* constructed in a Contracting State... » Par conséquent, cela s'applique aux navires qui sont en construction, mais aussi aux navires peut-être très vieux qui autrefois, ont été consturits dans un « Contracting State », qui pourraient avoir été construits il y a vingt ou trente ans. Cela ne devrait pas influencer notre Convention.

Plus loin, on parle de : « such vessel has *not* previously been registered under the present Convention, shall not be eligible for registration in any other Contracting State... » Un navire qui n'a pas été inscrit dans un pays ne peut pas être réinscrit dans un autre, à moins qu'il n'apporte un certificat de « deregistration ».

Or, comme cela s'applique aux navires qui n'ont pas été enregistrés, comment peut-on demander qu'on donne un certificat de « deregistration » alors qu'il s'agit de navires qui n'ont pas été enregistrés ?

Le Président : Un mot d'explication de la part de la Délégation du Royaume-Uni serait le bienvenu.

Lord Justice Diplock, Grande-Bretagne, (traduction) : Dans le but de progresser, Monsieur le Président, la Délégation du Royaume-Uni est disposée à voter en faveur de l'amendement allemand indépendamment de l'acceptation de l'amendement à l'article 3. Pour notre part, nous sommes disposés à accepter la suppression de l'article 12.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

(Pas de réponse).

Si personne ne désire prendre la parole nous voterons sur la proposition allemande, la suppression de l'article 12, le document NY. 44.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse.

Ont voté contre : Belgique, Espagne, France, Mexique, Pologne, Yougoslavie.

S'est abstenu : Portugal.

Le Président (traduction) : La proposition est adoptée.

La Délégation israélienne a proposé d'ajouter certaines dispositions à la fin de la Convention : c'est le document NY. 47 paragraphe b).

M. Wolfson, Israël, (traduction) : Puisque l'objet de la présente Convention est essentiellement la reconnaissance internationale du rang des privilèges et hypothèques maritimes, il paraît essentiel que cette Convention contienne également des dispositions expresses reconnaissant le processus qui amènerait la réalisation de pareils droits. L'expérience a démontré que chaque fois qu'un navire est proposé à la vente par une soumission internationale, la première question posée par les soumissionnaires est de savoir si la procédure conduisant à la vente forcée du navire sera reconnue par les autres Etats ou si le navire risque d'être saisi et vendu dans un autre Etat pour les mêmes dettes ou pour d'autres.

Quoique la Convention dispose que tous les privilèges antérieurs à la vente sont éteints, il paraît souhaitable d'énoncer le principe de la reconnaissance internationale de la procédure.

Cela donnera plus de clarté et de certitude au principe qui est à la base de toute la Convention et cela évitera beaucoup de difficultés pratiques.

Il s'agit peut-être d'une question de rédaction et on pourrait renvoyer le document au Comité de Rédaction pour la formulation du principe.

En ce qui concerne cette proposition de rédaction qui, bien entendu, n'est pas définitive, je propose seulement qu'elle se réfère aux saisies-arrêts, aux ordres de vente et à leur enregistrement effectué conformément à la présente Convention.

Le second point concerne la question des ordres contradictoires donnés par les Tribunaux des différents Etats. C'est également une question qui a une importance pratique.

En réalité, l'Etat qui a effectivement saisi le navire et le garde dans sa juridiction devrait être à même de procéder à la vente et les ordres donnés par d'autres Tribunaux devraient être inopérants.

Cette conception est acceptée universellement et on pourrait contester que cela résulte de la Convention. Ici aussi nous suggérons de renvoyer la question au Comité de Rédaction pour savoir s'il est ou non opportun d'en faire une mention expresse ici.

M. le Président : Je voudrais, à l'occasion de l'intervention israélienne, attirer l'attention de l'Assemblée sur le fait qu'il n'est pas possible de renvoyer à un Comité de Rédaction des questions qui ont une portée de fond. C'est évidemment une tentation que l'on peut avoir de ne pas se prononcer sur une question de fond et de s'en remettre au Comité de Rédaction, mais je ne crois pas que cela soit souhaitable.

L'Assemblée devrait se prononcer sur les propositions faites par la Délégation israélienne, si celle-ci le désire, quitte à les renvoyer ensuite devant le Comité de Rédaction.

Sur les deux points que vous soulevez, il faut, si la Délégation israélienne insiste, que l'Assemblée se prononce.

M. Wolfson, Israël, (traduction) : Merci, Monsieur le Président. Nous proposons de voter d'abord sur le premier point en ajoutant qu'il concerne, bien entendu, les autres données conformément à la présente Convention.

Merci.

M. le Président : La Délégation israélienne propose que nous votions sur le premier point, étant entendu que celui-ci se présente dans le cadre de la Convention que nous examinons.

Quelqu'un demande-t-il la parole à ce sujet ?

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs.

Permettez-moi de faire remarquer que le présent amendement est dans une certaine mesure couvert par l'article 11, notamment dans la mesure où il se réfère au désenregistrement des navires.

En ce qui concerne les saisies et arrêts, nous avons une autre Convention à savoir la Convention du 10 mai 1952 qui traite de la saisie des navires et je crains qu'il ne nous soit pas possible de traiter de cette matière dans la présente Convention sans courir le grand danger d'en arriver à des dispositions contradictoires.

M. Jean S. Perrakis, Grèce, (traduction) : Je crois que la suggestion israélienne répond à un besoin réel. Je crois qu'elle doit être retenue.

Toutefois ce que le délégué italien vient de dire fort à propos, ne peut pas être invoqué comme un argument contre l'amendement.

Un nombre assez considérable de Nations n'a pas ratifié la Convention précédente ou n'y a pas adhéré et, si nous n'acceptons pas le présent amendement, nous en arriverons à la situation qu'aucune Convention ne sera acceptée aussi longtemps que d'autres ne le sont pas aussi; donc, si je puis m'exprimer ainsi, toutes les Conventions devraient être acceptées comme un ensemble et telle n'est pas notre intention.

C'est la raison pour laquelle il vaut mieux conserver l'amendement israélien tel qu'il a été amendé car il répond à un besoin réel, et il évitera toute discussion au sujet des différentes questions de procédure dont nous traitons ici.

Merci.

M. Jan T. Asser, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs.

La Délégation hollandaise regrette de devoir s'opposer à cet amendemment non pas qu'elle soit opposée au principe, qui emporte notre adhésion complète, mais parce qu'à l'heure actuelle nous ne sommes pas à même de prévoir les répercussions de la proposition.

C'est la raison pour laquelle nous voterons non.

Merci.

M. Walter Muller, Suisse : Monsieur le Président, Messieurs, notre délégation doit se prononcer contre cette proposition, pour les raisons suivantes :

Il s'agit du problème de la reconnaissance internationale de mesures judiciaires. Or, comme je vous le disais hier, là où il faut réserver l'ordre public pour les jugements, il faudrait aussi le faire pour les mesures qui nous sont proposées et qui sont encore plus graves. D'autre part, je voudrais vous rappeler que, dans les conventions internationales où on traite de la reconnaissance des mesures judiciaires, on prévoit des clauses de garantie pour les débiteurs, à savoir que ceux-ci doivent être dûment convoqués au tribunal et qu'on doit leur donner tous les moyens nécessaires à leur défense. On ne peut pas, purement et simplement

dire dans une Convention qu'on reconnait tale quale, des mesures judiciaires, sans insérer dans ladite Convention toutes les clauses nécessaires à la sauvegarde des droits du débiteur.

C'est pourquoi je crois que nous ne pouvons pas accepter une règle aussi générale dans une convention comme celle que nous élaborons en ce moment. Cela nous entraînerait à en faire un code complet de reconnaissance de mesures judiciaires et nous serions encore ici dans quinze jours.

Le Président : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

Si personne ne désire prendre la parole nous voterons sur le N° 1 du document NY. 47, la proposition israélienne.

On voté pour : Grèce, Israël.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

(INTERRUPTION)

Le Président (traduction) : Messieurs, nous examinerons maintenant, article par article, les projets préparés par le Comité de Rédaction.

Nous ferons voter chaque article séparément.

Nous commencerons par le premier article, repris en anglais dans le document NY. 75, et en français dans le document NY. 76.

Y-a-t-il des remarques concernant l'article 1 présenté par le Comité de Rédaction ?

M. J.T. Asser, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, je désire dire quelques mots au sujet de l'article 1, non pas en ma qualité de membre de la Délégation néerlandaise mais comme Président du Comité de Rédaction car je pense qu'il y a lieu de donner une brève explication.

Vous vous rappellerez que, pendant ces derniers jours, les Délégations du Danemark, de la Norvège et de la Suède et de la Finlande ont proposé un amendement à l'article 1, c.a.d. le document NY. 25.

Cet amendement a été adopté.

A la suite de cet amendement, l'article 1 doit commencer par les mots « Contractual mortgages or mortgages authorized by act of justice and hypotheques ».

Si vous lisez l'article 1 tel qu'il a été préparé par le Comité de Rédaction vous n'y trouverez pas ces mots. En voici les motifs.

Malgré nos efforts nous ne sommes par parvenus à trouver une expression anglaise pour les mots « mortgages authorized by act of justice ».

Le Comité de Rédaction et moi même avions compris que le but de l'amendement était d'exclure de la Convention les hypothèques dites légales et après un échange de vue nous étions arrivés au texte suivant : « Mortgages and hypotheques, with the exception of hypotheques legal, and so on, shall be enforceable ».

Toutefois les membres français du Comité de Rédaction ne pouvaient pas accepter ce libellé et c'est à leur demande qu'il a été décidé de conserver le texte du Projet d'Anvers.

Merci Monsieur le Président.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet du projet de l'article 1 ?

(pas de réponse)

Si personne ne désire prendre la parole nous procéderons au vote.

On voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pologne, Suède.

Se sont abstenus : Pays-Bas.

Le Président (traduction) : L'article est adopté.

Nous passons à l'article 2.

M. J.T. Asser, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, je regrette de devoir reprendre la parole mais j'ai à donner une autre explication au sujet de l'article 2.

Vous vous rappellerez que deux amendements relatifs à l'article 2 ont été adoptés.

L'un de ces amendements avait été soumis par la Délégation française : il avait pour objet de soumettre le rang et les autres conséquences des hypothèques à la loi du pays d'enregistrement.

Le second amendement soumis par la Délégation belge avait pour objet de préciser, au deuxième paragraphe de l'article, que les mesures d'exécution seraient régies de toute manière par la loi du pays où ces mesures étaient prises.

Vous serez probablement surpris de constater que le Comité de Rédaction s'est montré très difficile et que l'article 2 est rédigé maintenant comme il l'était avant l'adoption des amendements.

Je vais vous expliquer comment cela s'est fait.

Tout d'abord en commençant la rédaction de l'article 2 le Comité de Rédaction s'est demandé quelle était la signification exacte des amendements français.

En premier lieu les membres français du Comité de Rédaction nous ont fait remarquer — et vous vous rappellerez que cet amendement a été adopté sans beaucoup de discussions — je me demande même s'il y a eu une discussion — que le but principal de la Délégation française était d'instituer une règle de conflits de loi.

En poursuivant les discussions au sein du Comité de Rédaction sur la manière d'introduire l'amendement dans l'article 2, nous en sommes arrivés à la conclusion que les mots « effets de l'hypothèque » étaient peu heureux et pourraient s'appliquer également aux stipulations d'un prêt qui n'a rien à voir avec une hypothèque.

Ensuite il y avait la difficulté de la traduction en anglais et, une fois de plus, après de longues discussions nous en sommes arrivés à la conclusion — qui reflétait l'opinion des membres tant anglais qu'américains du Comité de Rédaction — que la traduction était pratiquement impossible.

C'est la raison pour laquelle le Comité de Rédaction a décidé à l'unanimité de laisser le texte de l'article 2 comme il était car l'opinion a prévalu que la règle de conflits de loi, visée par l'amendement français, était suffisamment couverte par l'article 1er et par l'acceptation générale d'une hypothèque et d'une hypothèque enregistrée comme un droit réel.

Merci.

M. le Président : Messieurs, je crois que nous nous trouvons en présence d'une réelle difficulté. Quoi qu'il en soit, l'explication donnée par M. Asser ayant été entendue, il me paraît indispensable que le texte français et le texte anglais du projet de l'article 2 soient les mêmes. (rires).

Je ne vois pas très bien comment soumettre au vote de l'assemblée un texte anglais et un texte français, l'un n'étant pas conforme à l'autre.

M. J.T. Asser, Pays-Bas, (traduction) : Je vous prie de m'excuser. Je ne sais qui est responsable du texte, j'ai vu uniquement le texte anglais.

Je poursuivrai mon explication pendant un instant encore en déclarant qu'à la suite d'une difficulté rencontrée par le Comité de Rédaction, les membres français de ce Comité ont accepté provisoirement — provisoirement bien entendu — de ne pas changer l'article 2.

M. le Président : Votre explication ne me paraît pas résoudre le problème.

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Messieurs, nous nous trouvons ici en présence d'une difficulté qui n'est qu'une difficulté de traduction et rien d'autre. Le texte français a été adopté : c'est une chose acquise. Or, nous n'avons pas à renvoyer au Drafting Committee ce qui a déjà été voté. Je ne crois pas que le rôle d'un Drafting Committee ait jamais été de modifier un texte qui a déjà été voté. Les représentants du Comité de Rédaction m'assurent que, contrairement à ce qu'a cru comprendre M. Asser, ils n'avaient jamais donné leur accord sur ce qu'il vient de dire, de sorte que nous allons évidemment demander au Drafting Committee de faire un nouvel effort de traduction. Je veux bien comprendre qu'il puisse être dans l'impossibilité de résoudre cette question de traduction, dans l'hypothèse où il se trouverait que nous avons affaire à une notion juridique purement continentale, totalement inconnue dans les pays anglo-saxons. Je me souviens qu'à la Conférence de Varsovie, nous avons rencontré des difficultés du même ordre lorqu'on a voulu parler, à nous, Français, de « wilfull misconduct » alors que nous ne savions pas ce que c'était; lorsque nous avons voulu parler aux Anglais de dol, eux non plus ne savaient pas ce que c'était. Nous le leur pardonnons, bien sûr. Le Drafting Committee a cherché une formule. Je demande qu'on fasse de même dans ce cas-ci, que le texte français soit adopté et que le Drafting Committee se réunisse à nouveau pour trouver une autre traduction anglaise.

Merci, M. le Président.

M. le Président : Messieurs, je voudrais encore faire appel au Président et aux membres du Drafting Committee. En effet, je me déclare incapable de soumettre simultanément à l'Assemblée deux textes différents. Je crois me souvenir que le texte français, tel que je l'ai sous les yeux, est conforme à ce qui a été adopté par l'Assemblée. Il faut donc, en tenant compte des différences de régime linguistique, trouver un équivalent en anglais.

M. Van Ryn, Belgique : Monsieur le Président, Messieurs, je crois que la difficulté très réelle devant laquelle nous nous trouvons provient vraisemblablement du fait que l'amendement qui a été voté sur proposition de la Délégation française n'était lui-même rédigé qu'en langue française, de sorte que la difficulté de traduction n'est apparue qu'ultérieurement. Je ne fais pas partie du Drafting Committee; je ne sais donc pas quelles sont exactement les objections qui ont été faites par la Délégation britannique. Mais si j'ai bien compris ce qui m'en a été rapporté, c'est l'expression « les effets des hypothèques et mortgages » qui leur paraît difficilement compréhensible. Je crois que pour nous

cette expression correspond à une réalité, mais sans vouloir ouvrir ici une discussion — car ce ne serait ni le lieu ni le moment — je me permets de vous demander s'il n'y a pas moyen de trouver une solution intermédiaire en modifiant quelque peu le texte français et en voyant si, ainsi modifié, il ne pourrait pas faire l'objet d'une traduction anglaise acceptable. La modification proposée est d'ailleurs très modeste. Elle consisterait à dire : « Le rang des hypothèques et mortgages entre eux et les effets de l'inscription à l'égard des tiers sont déterminés par les lois de l'Etat d'inscription; toutefois les mesures d'exécution sont régies par les lois de l'Etat où elles sont requises ». Il s'agit donc uniquement de remplacer les mots « leurs effets », qui ont une portée très générale puisqu'il s'agit des effets du droit d'hypothèque ou de mortgage dans son ensemble par le mots « les effets de l'inscription ». Il apparaît quant à nous que cette restriction apportée au texte de l'amendement français n'aurait pas de conséquences pratiques dommageables. Pour notre part, nous pourrions certainement l'accepter. Cette proposition n'est évidemment faite que dans l'espoir qu'elle pourrait faciliter un accord sur la traduction.

M. Rein, Norvège, (traduction) : Pour être très bref, je préciserai qu'au sein du Comité de Rédaction nous étions d'avis qu'il ne serait pas opportun d'insérer dans la Convention une règle large disposant que toutes les conséquences du rang des hypothèques à l'égard des tiers seraient régies par la lex loci.

Je propose de voter immédiatement sur la question de savoir s'il faut retenir le texte anglais ou le texte français.

Rouvrir le débat sur la portée réelle de la disposition serait une perte de temps et je pense que cela n'est plus possible.

M. le Président : Messieurs, je voudrais qu'on ne s'engage pas dans une voie où toutes les décisions que nous avons prises seraient remises en question. Je vous répète que je me déclare incapable de mener cette discussion jusqu'au bout si on reprend les votes qui ont déjà été émis et de recommencer les débats sur toutes les questions pour lesquelles une décision a déjà été prise. Je vous propose donc d'admettre ce qui a été voté et de rechercher une traduction adéquate. Je comprends parfaitement qu'on ne puisse pas toujours trouver dans deux langues et deux systèmes juridiques différents une traduction absolument littérale. Nous en sommes tous convaincus, mais il faut rechercher un équivalent qui se rapproche le plus possible du texte que nous avons voté.

Nous allons aborder entretemps l'examen de l'article 3.

Lord Justice Diplock, Royaume-Uni, (traduction) : Ce matin j'ai proposé en tant qu'amiable compositeur d'essayer de présenter un amendement à l'article 3 qui donnerait satisfaction à toutes les parties.

Mon sort a été celui réservé généralement à un amiable compositeur.

Le seul projet que j'aie pu présenter n'a donné satisfaction à aucune des parties.

Je pense que la tentative de rédiger un projet a clarifié les idées et, afin de ne pas prolonger la discussion et de rendre possible une décision au sujet de la présente Convention, je rédigerai avec votre permission, l'amendement proposé par la Délégation du Royaume-Uni en vous présentant mes humbles excuses, à vous, Monsieur le Président, et à tous les membres de la Conférence, pour avoir abusé de leur temps. (Applaudissements).

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet du texte proposé de l'article 3 ?

(Pas de réponse).

Si personne ne désire prendre la parole nous voterons sur le texte de l'article 3, proposé par le Comité de Rédaction.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne.

Se sont abstenues : Grèce, Suisse.

Le Président (traduction) : L'article est adopté.

Nous passons à l'article 4.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, nous désirons préciser brièvement une fois de plus pourquoi nous voterons contre l'article 4.

Le Projet d'Anvers constitue le minimum que nous puissions accepter. Nous nous opposons au présent projet parce qu'il a écarté, non seulement les privilèges existants et les hypothèques enregistrées, mais également la moitié des privilèges pour lésion corporelle et perte de vie. Il écarte complètement les créances de la cargaison.

Notre association nous a donné un mandat pour ces trois points.

Nous regrettons de ne pas pouvoir arriver à un accord. Nous désirons ardemment arriver à un accord. Nous désirons arriver à une Convention acceptable pour tous et pouvant être soumise à la Conférence Diplomatique en tant qu'accord général du Comité Maritime International de manière à pouvoir présenter un front uni à cette Conférence Diplomatique.

Nous savons, comme vous tous, que le transport par mer est international. Aucune Nation ne peut le réglementer seule. Il nécessite un accord et cet accord devrait être presque unanime.

Nous vous avons fait part de nos problèmes, de ce que nous ne pouvons pas adopter ou ratifier, dans ce pays, une Convention à laquelle s'opposent la cargaison et les créanciers de lésions corporelles qui sont représentés par les syndicats ouvriers.

Cela n'a peut-être pas d'importance pour vous, mais c'est une difficulté à laquelle nous avons à faire face. Vous pouvez estimer que voilà une chose dont vous ne devez pas tenir compte, ou que vous ne devez pas nous mettre à même de présenter un front uni dans notre propre pays afin d'obtenir la ratification.

Mais voilà les problèmes auxquels nous avons à faire face et nous voulons être sûrs que vous les comprenez.

Merci.

M. Rein, Norvège, (traduction) : Monsieur le Président, les sous-paragraphes (iii) et (iv) de l'article 4 tels qu'ils se présentent maintenant dans le dernier projet du Comité de Rédaction sont le résultat d'une proposition faite par la Délégation des Etats-Unis et, je crois, du Royaume-Uni.

Ces deux délégations m'ont autorisé à vous proposer de rouvrir les débats sur ce point et j'espère que ce débat sera très court car le Comité de Rédaction est arrivé à la conclusion que la différence entre le Projet d'Anvers, celui du Royaume-Uni et d'autres, est uniquement une question de rédaction.

Ensuite nous sommes arrivés à la conclusion que le texte du Projet d'Anvers était préférable.

Par conséquent nous proposons de reprendre le Projet d'Anvers moyennant un seul amendement concernant les créances de la cargaison ; les créances de la cargaison ont été exclues par un vote ambigu. Nous proposons d'ajouter au sous-paragraphe (iv) « claims against the owner based on tort and not capable of being based on contract », pour le reste ce sous-paragraphe resterait inchangé.

Lord Devlin, Royaume-Uni, (traduction) : Monsieur le Président, je regrette de voir apparaître un certain malentendu entre nos bons amis de la Délégation Norvégienne et la Délégation du Royaume-Uni.

La Délégation du Royaume-Uni ne s'intéresse pas particulièrement à ce point spécial.

Nous pensons que les deux projets, celui d'Anvers et celui qui a été adopté, sont pratiquement les mêmes et que seule une petite différence les sépare. Toutefois, il ne nous est pas possible, au stade actuel, d'appuyer la proposition qui consiste à rouvrir un débat sur cet article. L'amendement a été adopté, il est devant nous et la Délégation du Royaume-Uni ne peut pas appuyer la réouverture des débats sur cet article ou sur tout autre article.

Toutefois, je crois que nous avons dit, (ceci pourrait être à l'origine du malentendu), que nous éprouvions une grande sympathie pour le

point de vue de la Délégation norvégienne, que nous n'attachions pas trop d'importance à cette question et que si la question était reposée à la Conférence Diplomatique, nous ne nous opposerions certainement pas à toute suggestion visant à reprendre le projet original, mais pas maintenant.

M. Boal, Etats-Unis, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, bien entendu nous sommes partisans de la réouverture du débat sur l'article 4, mais en vue d'arriver à une base plus large comprenant les créances des cargaisons et non pas pour une exclusion étroite telle que celle qui a été proposée.

Merci.

M. Govare, France : Monsieur le Président, à cet article 4, notamment aux paragraphes (iii) et (iv), la Délégation française avait présenté un amendement qui a été rejeté. D'autres amendements qui avaient été présentés ont été votés. La question qui se pose maintenant est de savoir si, après avoir voté certains amendements et élaboré un texte qe nous estimons définitif, nous allons reprendre maintenant l'examen des mêmes paragraphes du même article et des mêmes amendements, ce soir après dîner ou demain matin. Nous demandons, lorsqu'un vote est intervenu et qu'une décision est définitive, qu'on n'y revienne plus.

(Applaudissements).

Le Président (traduction) : Nous allons prendre une décision sur l'amendement mentionné au paragraphe a) du document NY. 70.

La Délégation grecque propose d'insérer dans l'article 4, après les mots « The following claims », les mots « against the Owner ».

M. A. Stuart Hyndman, Canada (traduction) : Monsieur le Président, je ne doit pas faire remarquer aux délégués qu'il est possible de faire une distinction claire entre les amendements proposés par la Délégation grecque.

Tout d'abord le mot « propriétaire » tel qu'il figure à l'article 4 du Projet d'Anvers ne figure pas dans les sous-paragraphes (i) et (ii) mais bien dans les sous-paragraphes (iii) et (iv) du Projet amendé.

C'est la raison pour laquelle il est possible d'émettre d'abord un vote négatif et de voter ensuite oui pour les sous-paragraphes (iii) et (ii).

Le Président (traduction) : Nous voterons sur la première partie de l'amendement grec à l'article 4.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, Grèce, Pays-Bas, Pologne, Yougoslavie.

Ont voté contre : Canada, Chili, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Suède, Suisse.

Se sont abstenus : France, Israël, Portugal.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Nous passons maintenant au deuxième amendement de la Délégation grecque.

M. Berlingieri, Italie, (traduction) : Je regrette de prendre votre temps mais je désire uniquement attirer votre attention sur le fait que l'inclusion du « time charterer » dans la définition du propriétaire reprise par le présent article 4, n'a de résultat pratique que pour le privilège du sous-paragraphe (iii), à savoir les créances contre le propriétaire du chef des lésions corporelles ou de perte de vie. A mon avis c'est le seul cas dans lequel la responsabilité du « time charterer » peut être engagée pour un navire de passagers.

Je désire attirer votre attention sur ce fait et vous inviter à examiner l'opportunité d'exclure un privilège dans le cas où le navire est exploité par un affréteur à temps et où il y a une perte de vie ou une lésion corporelle pour laquelle l'affréteur à temps est responsable. A mon avis cela est extrêmement inéquitable.

Merci.

Le Président (traduction) : Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de cet amendement ?

Nous procéderons au vote ; il s'agit du dernier amendement, le document NY. 70, paragraphe b.

Ont voté pour : Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Irlande, Israël, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Belgique, Chili, France, Grande-Bretagne, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Suède, Suisse.

S'est abstenue : Espagne.

Le Président (traduction) : L'amendement n'est pas adopté.

Quelqu'un désire-t-il encore prendre la parole au sujet de l'article 4 ?

M. Alex Rein, Norvège, (traduction) : Monsieur le Président, au cours des discussions sur l'article 4 au sein du Comité de Rédaction, tous ceux qui étaient présents ont eu le sentiment qu'il serait préférable de grouper les contributions à l'avarie commune qui figurent maintenant au sous-paragraphe (vi) et les créances pour sauvetage et enlèvement d'épave.

Il y a des raisons techniques de procéder de la sorte et je suis sûr que cela évitera un tas de difficultés en mettant la contribution à l'avarie commune et le sauvetage sur le même point puisque le sauvetage est très souvent réparti en avarie commune.

Il a été admis que la Délégation norvégienne introduirait une proposition formelle à ce sujet; vous la trouverez dans le document NY. 65.

Si vous regardez le texte français du projet du Comité de Rédaction vous remarquerez que le texte français a déjà repris la nouvelle version.

Merci Monsieur le Président.

Le Président (traduction) : Nous voterons sur le document N.Y. 65.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Chili, Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Irlande, Italie, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse.

Ont voté contre : Canada, Espagne, Grèce, Japon, Pologne, Yougoslavie.

Se sont abstenus : Allemagne, Grande-Bretagne, Israël.

Le Président (traduction) : L'amendement est adopté.

Y-a-t-il d'autres remarques au sujet du texte de l'article 4 proposé par le Comité de Rédaction ? S'il n'y en a pas, nous voterons sur le texte amendé.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Danemark, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Norvège, Pays-Bas, Suède, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Canada, Chili, Etats-Unis, France, Grèce, Mexico.

Se sont abstenus : Espagne, Japon, Pologne, Portugal, Suisse.

Le Président (traduction) : L'article est adopté.

Nous passons à l'article 5.

M. J.T. Asser, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, Messieurs, je désire ne faire qu'une brève remarque.

A la suite de l'amendement norvégien relatif à l'article 4, il y a lieu de biffer dans le quatrième paragraphe de l'article 5 les mots « et (vi) ».

M. McGovern, Irlande, (traduction) : Je pense que nous avons employé le terme « wreck raising » alors que dans les autres articles nous avions parlé de « wreck removal », je pense que « wreck raising » devrait être « wreck removal ».

M. Rein, Norvège, (traduction) : Monsieur le Président, l'adoption de la proposition norvégienne — document NY. 65 — ayant pour objet de mettre sur le même point le sauvetage, l'enlèvement d'épave et la contribution à l'avarie commune, implique d'autres amendements à l'article 5 et vous les trouverez dans le document NY. 66. Merci.

Le Président (traduction) : Nous voterons sur le document N.Y. 66 contenant les amendements à l'article 5, proposés par la Délégation norvégienne.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

A voté contre : France.

S'est abstenue : Grèce.

Le Président (traduction) : L'article 5 est adopté.

Nous passons à l'article 6. Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'article 6 ?

Nous voterons sur l'article 6.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : France, Grèce.

Le Président (traduction) : L'article 6 est adopté.

Nous passons à l'article 7.

Messieurs, un vote séparé est demandé pour les deux paragraphes de l'article 7. Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ?

Nous voterons donc sur le premier paragraphe de l'article 7 tel qu'il est présenté par le Comité de Rédaction.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Italie, Japon, Norvège, Pologne, Portugal, Suède, Yougoslavie.

Ont voté contre : Canada, Grèce, Irlande, Pays-Bas.

Se sont abstenus : France, Israël, Mexique, Suisse.

Le Président (traduction) : Le premier paragraphe est adopté.

Nous voterons maintenant sur le deuxième paragraphe du même article 7.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

Le Président (traduction) : Le deuxième paragraphe est adopté. Nous passons à l'article 8.

M. Van Ryn, Belgique : Monsieur le Président, Messieurs, en examinant le texte qui nous est soumis, nous constatons qu'il y a ici aussi, une divergence entre le texte français et le texte anglais.

A la fin du 1er alinéa de l'article 8, il est dit dans le texte anglais : « such arrest leading to a forced sale ». Dans le texte français on parle « d'un saisie exécutoire ».

La saisie exécutoire, en droit belge, n'a qu'un sens très approximatif. D'autre part, la traduction littérale du texte anglais nous paraît fort difficile en français.

De toute façon, le textes sont différents. C'est pourquoi je crois qu'il faut résoudre cette difficulté avant de passer au vote.

M. le Président : Je crois que la rédaction a amené des difficultés qui n'existaient pas, car dans le texte d'Anvers, l'expression anglaise « forced sale » avait été reproduite en français par « vente forcée » ce qui me paraît exact.

Toutes les délégations sont d'accord sur le texte anglais.

En ce qui concerne le texte français, nous reprendrons le texte du Projet d'Anvers, avec la seule différence que le délai est d'un an au lieu de deux ans. Le Projet d'Anvers reprend le texte anglais mot pour mot.

Ainsi mis au point, nous mettons l'article 8 aux voix, si personne ne demande la parole.

Ont voté pour : Argentine, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Yougoslavie.

A voté contre : Allemagne.

Se sont abstenues : Grèce, Suède, Suisse.

Le Président (traduction) : L'article 8 est adopté.

Nous passons à l'article 9. Quelqu'un désire-t-il prendre la parole ? (Pas de réponse).

Nous voterons sur l'article 9.

L'article 9 est adopté par 21 voix contre une et deux abstentions.

Nous passons à l'article 10.

Nous avons devant nous le projet du Comité de Rédaction ainsi qu'un projet de la Délégation canadienne.

M. Peter Wright, Canada, (traduction) : Ce projet trouve son origine dans une discussion plutôt prolongée et à mes yeux pour le moins extraordinaire, que nous avons eue au sujet de l'article 10.

Il n'y a eu que 11 voix en faveur de l'article 10 et j'admets volontiers que l'Assemblée et le Comité de Rédaction ont parfaitement compris ce qui a été dit au sujet de cet article : toutefois, certains membres de la Délégation canadienne n'ont pas eu le même bonheur et c'est la raison pour laquelle nous avons préparé un projet qui traite des difficultés qui ont été mentionnées, mais dont le projet final n'a pas tenu compte, à notre humble avis.

Voici ces points. Il y a tout d'abord l'emploi des mots « competent authority » concernant la vente forcée.

A notre avis, en matière de vente forcée il y a toujours une autorité compétente et c'est le Tribunal qui ordonne la vente forcée et nous sommes d'avis que les dispositions que nous préconisons doivent être effectuées par le Tribunal, parce que le Tribunal peut s'en décharger de toute manière.

Notre second point a fait l'objet d'un long débat; il s'agit du mot « known ». Si le mot « known » est conservé comme il l'est maintenant dans le projet, on aura à faire face au problème insoluble de savoir quelles sont ces créances connues.

Sera-ce l'autorité compétente ? Et si cette autorité compétente est le Gouvernement qui sait tout, comme Dieu ? Si je ne me trompe nous voulons dans ce paragraphe, faire en sorte que les titulaires de créances soient avisés. C'est tout ce que nous voulons.

Il y a un autre point que je désire incriminer : c'est la réference aux privilèges maritimes mentionnés dans l'article 4. Le résultat pratique de la publicité prévue par l'article 10 est d'aboutir à la suppression des privilèges au début de l'article 11 et ceux-ci ne sont pas les hypothèques et les privilèges mentionnés dans l'article 10.

L'article 11 supprime tous les mortgages, hypothèques, privilèges et autres charges de toute nature et, à notre avis, si une notification doit être envoyée elle doit l'être à tous ceux dont les droits vont disparaître à la suite de cette notification.

C'est pour matérialiser ces points que nous avons rédigé cet Article de substitution. Il ne m'appartient pas, ce pouvoir étant réservé à la présidence, de proposer ceci comme un amendement.

J'incrimine uniquement l'article 10.

Si vous estimez devoir rejeter ces critiques, nous introduirons une proposition de nouveau texte de l'article 10, le document NY. 85 qui stipule que le Tribunal de tout Etat Contractant ordonnant une vente forcée devra donner au moins 30 jours afin d'aviser par écrit, tout

titulaire d'un Mortgage ou d'une hypothèque enregistré ou tout titulaire d'un privilège ou d'une autre charge contre le navire, qui a introduit une action devant le Tribunal.

A notre avis cela peut être réalisé sans poser de problème.

L'article 10, tel qu'il est libellé maintenant pourra difficilement être appliqué et créera le problème sérieux de savoir qui devra connaître les créances.

M. Van Ryn, Belgique : Monsieur le Président, Mssieurs, il nous paraît que la proposition qui vient de vous être exposée mérite d'être retenue; je suis obligé de signaler tout de suite qu'en ce qui concerne le texte français, elle soulèverait certaines difficultés. En tous les cas, nous n'avons sous les yeux qu'un texte anglais qui n'est pas susceptible d'une traduction littérale acceptable par nous.

Sous cette réserve, nous sommes d'accord en ce qui concerne le principe de cet amendement canadien repris dans le document NY. 85, mais le texte français devrait faire l'objet d'un examen particulièrement attentif.

M. Per Gram, Norvège, (traduction) : Nous voterons contre l'amendement canadien et pour le projet du Comité de Rédaction, ceci pour plusieurs raisons dont la plus importante est la suivante :

Aux termes de l'amendement canadien, l'obligation d'informer le Conservateur du régistre du port d'attache a été biffée et nous estimons que ceci représente une très grande différence.

M. Van Ryn, Belgique : Monsieur le Président, en ce qui nous concerne, l'amendement canadien appelle deux petites réserves qui ne devraient pas faire obstacle à son adoption éventuelle.

Tout d'abord, il y est fait allusion exclusivement à l'autorité judiciaire, alors que, dans le texte de l'article 10 qui nous est proposé, il est question de l'autorité compétente. Je ne pense pas que cela puisse présenter de difficultés.

D'autre part, dans le texte des amendements canadiens, on a ajouté à l'énumération qui figure dans l'article 10 du projet établi par le Drafting Committee, après « les titulaires connus d'hypothèques et de mortgages » inscrits après les privilèges maritimes énumérés à l'article 4, les mots « or other encumbrances » (les autres charges).

Si ce texte était maintenu, nous ne pourrions pas l'accepter, car il serait inapplicable dans une procédure d'ordre, car, en Belgique, il y a des créanciers hypothécaires privilégiés, mais pas des créanciers qui font valoir des charges.

Si ce membre de phrase devait être retenu, nous ne pourrions pas accepter l'amendement.

M. Reycraft, Canada, (traduction) : Comme on a essayé de l'expliquer, ce mot provient de l'article 11, paragraphe 1 du Projet d'Anvers. C'est simplement le résultat d'une évolution logique.

En vertu de l'article 11, paragraphe 1 les mortgages, hypothèques, privilèges et autres charges cesseront de grever le navire.

La seule raison d'inclure ces créanciers dans la notification est que ces créanciers perdront leurs droits.

Je comprends qu'ils ne les perdront pas en Belgique parce qu'ils n'en ont pas mais, dans d'autres pays, ils en ont apparemment.

C'est la raison pour laquelle les mêmes mots doivent être employés dans le paragraphe où ces droits sont supprimés.

Je suis tout disposé à tout accepter et particulièrement la suggestion norvégienne. S'il est souhaitable d'aviser le Conservateur du Registre je suis d'accord. Mais celui-ci ne perd aucun droit.

Doivent être avisés les créanciers qui perdent des droits. C'est le principe.

M. le Président : Messieurs, la Délégation canadienne nous signale que, dans un but de compromis, elle est d'accord de supprimer les mots « or other encumbrances ».

Je mets donc aux voix la proposition de la Délégation canadienne reprise au document NY. 85, tenant compte de la suppression de ces mots.

Ont voté pour: Belgique, Canada, Chili, Etats-Unis, France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Pologne, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Argentine, Danemark, Espagne, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Japon, Norvège, Suède, Suisse.

S'est abstenu : Mexique.

Le Président (traduction) : La proposition n'est pas adoptée.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet du projet du Comité de Rédaction ?

M. Chauveau, France : Monsieur le Président, Messieurs, le texte comporte pour nous une toute petite difficulté. On y parle des créanciers connus. Connus de qui ? Connus par qui ? Connus par quelles voies ? Est-ce par la vox populi ? Est-ce par des voies judiciaires ou par d'autres voies ? Je crains qu'à défaut de précisions, nous ayons à débrouiller devant les tribunaux des procès qui seront en fait fort difficiles. Mais il ne s'agit peut-être pas uniquement de rédaction et notre suggestion arrive probablement un peu tard.

M. le Président : Quelqu'un propose-t-il un amendement quelconque au texte proposé par le Drafting Committee ?

Personne ne demandant la parole, je mets l'article 10 aux voix dans le texte qui nous a été communiqué par le Comité de Rédaction.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Yougoslavie.

Ont voté contre : Belgique, Espagne, Grèce, Pologne.

Se sont abstenus : Chili, France.

Le Président (traduction) : L'article 10 est adopté.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'article 11 tel qu'il est proposé par le Comité de Rédaction ?

Personne ne désire prendre la parole; dans ce cas, nous voterons sur l'article 11 tel qu'il est proposé par le Comité de Rédaction.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Yougoslavie.

Se sont abstenues : Irlande, Pologne, Suisse.

Le Président (traduction) : L'article 11 est adopté.

Nous passons à l'article 12.

Il ne s'agit pas de l'ancien article 12 que nous avons écarté mais de l'ancien article 13.

M. Vaes, Belgique : Monsieur le Président, Messieurs, veuillez m'excuser d'intervenir pour un détail de rédaction. Je m'adresse en particulier aux délégations qui parlent la langue française. Je me demande si, dans cet article, il ne faut pas supprimer, les mots « peu importe » qui ne correspondent pas exactement à la traduction anglaise.

Merci Monsieur le Président.

M. le Président : Je vous signale que les mots « peu importe » se retrouvent dans le texte anglais, dans les mots « no matter whether they are... ».

M. Chauveau : Oui, mais en français, nous n'en avons pas besoin.

Le Président : Il s'agit évidemment d'un problème de pure forme. Si personne ne demande la parole, je mets cet article aux voix.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse, Yougoslavie.

S'est abstenue : Pologne.

Le Président (traduction) : L'article 12 est adopté.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'article 13, le dernier article du projet ?

M. McGovern, Irlande (traduction) : Monsieur le Président, je ne désire soulever qu'un petit point. Le projet précise que tout Etat qui ratifie cette Convention ou y adhère devra immédiatement dénoncer la Convention Internationale, etc.; toutefois, il y a des Etats qui n'ont pas ratifié la Convention de 1926 de sorte qu'ils ne pourront pas la dénoncer. (Rires).

Le Président : Messieurs, je crois que l'observation du délégué irlandais n'est pas sans fondement et qu'on peut facilement trouver la correction. Il suffit d'insérer dans le corps de cet article les mots : « s'il y a lieu ». Je pense que cela répond à la préoccupation qu'il a manifestée. (Assentiment).

Plus personne ne demandant la parole, je mets l'article 13 aux voix.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Israël, Italie, Japon, Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suisse, Yougoslavie.

Ont voté contre : Chili, Danemark, Grèce, Irlande, Norvège, Suède.

Le Président (traduction) : L'article 13 est adopté.

Nous reprenons maintenant l'article 2.

Il y a deux amendements : un proposé par les délégations du Canada et d'Israël et un autre repris au document NY. 87.

Quelqu'un désire-t-il prendre la parole au sujet de l'article 2 ?

M. Asser, Pays-Bas, (traduction) : Monsieur le Président, je crois qu'il y a une toute petite erreur dans les deux textes. Il y est dit : « Le rang des hypothèques et des mortgages entre eux... » Je crois qu'il faudrait dire « Le rang des hypothèques et des mortgages inscrits... » La même remarque est valable pour le texte anglais. Dans toute la Convention, on parle toujours des hypothèques inscrites, et non pas des autres.

Le Président : Messieurs, je ne crois pas que cette remarque doive être retenue. Mais, si un amendement était présenté dans ce sens, je veux bien le mettre aux voix. M. Asser devrait alors déposer un amendement tendant à ajouter dans le texte anglais le mot « registered », et, dans le texte français, le mot « inscrits ».

Dois-je mettre cette proposition aux voix ou puis-je considérer que tout le monde est d'accord ? (Assentiment).

Dans ce cas, nous votons sur l'article 2 ainsi amendé.

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède, Yougoslavie.

A voté contre : Norvège.
Se sont abstenues : Grèce, Suisse.

Le Président (traduction) : L'article 2 est adopté.
Messieurs, il ne nous reste qu'à émettre un vote sur l'ensemble de la Convention.

M. Perrakis, Grèce, (traduction) : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs.

Au nom de la Délégation grecque, j'ai l'honneur de proposer un projet de résolution que je viens de soumettre au Président et qui est appuyé par les délégations d'Argentine, du Chili, du Mexique, de la France, de l'Espagne, des Etats-Unis, de la Yougoslavie, de la Pologne, du Portugal et de la Grèce.

Je vais donner lecture de la résolution et je regrette de n'avoir pu la distribuer plus tôt par suite d'un manque de temps. (Documents NY. 83 et NY. 84).

Je désire ajouter quelques mots.

Ce n'est ni le fait que le projet ne comprend actuellement que 13 articles ni le désir de justifier la Conférence de New York uniquement par les amusements prodigués par la Délégation américaine qui nous ont amenés à présenter le présent projet de résolution; c'est au contraire la manière dont les discussions ont lieu ces derniers jours et plus particulièrement aujourd'hui pendant le vote final et les controverses au sujet des différents termes et au sujet de leur équivalence en français et en anglais qui nous ont amenés à croire que cette Convention est prématurée et nous pensons que cette opinion est partagée par d'autres délégations.

Ni le fait que le projet ne comprend actuellement que 13 articles, ni le désir de trouver dans les seules distractions que nous a offertes la Délégation américaine la justification de la Conférence de New York, ne nous amène à soumettre le présent projet de résolution.

Ce n'est pas la première fois, Monsieur le Président, qu'un sujet à l'ordre du jour d'une Conférence est renvoyé à une autre Conférence et nous pensons que dans l'intérêt du travail un léger ajournement s'impose.

Finalement nous désirons ajouter que nous sommes tous partisans de la Convention.

Nous sommes tous partisans d'un accord mais nous désirons éviter que les échecs des Conventions précédentes rejaillissent sur notre nouvelle œuvre.

Nous croyons que le présent ajournement aboutira à une Convention durable, une Convention qui sera tout aussi utile que la Convention sur l'abordage en mer.

Nous avons à traiter une matière qui, dans le commerce international, est tout aussi importante que la Convention sur le sauvetage et sur l'abordage en mer.

Nous répétons que nous sommes tous partisans de la Convention et c'est la raison pour laquelle nous y avons consacré tant de temps et c'est avec grand regret que nous sommes arrivés è ce dernier projet de résolution.

Nous avons essayé honnêtement et avec diligence de participer aux travaux de la Conférence et nous pensons que nous n'avons pas fait d'obstructions mais au contraire, que toutes les délégations — la nôtre aussi — n'ont fourni que du travail constructif.

Ainsi, nous vous proposons, Monsieur le Président, de mettre cette résoultion aux voix après discussion.

Le Président : Messieurs, vous venez d'entendre la proposition formulée par la Délégation hellénique, de ne pas procéder au vote d'ensemble sur le projet qui a fait l'objet de nos délibérations.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur cette proposition ?

Lord Devlin, Royaume-Uni, (traduction) : Monsieur le Président, la Délégation du Royaume-Uni est choquée par cette proposition présentée le quatrième jour, à la clôture même des délibérations. Permettez-nous d'examiner de quoi il s'agit.

Aux termes de cette proposition, les délégations signataires considèrent que les débats de la Conférence de New York font apparaître très clairement que la réalisation d'un projet de Convention se heurte à un nombre substantiel de difficultés fondamentales de principe.

Des difficultés existent, il y en a toujours eu et c'est la raison pour laquelle nous sommes ici et avons discuté pendant ces quatre derniers jours.

Que signifie donc la rédaction d'une Convention généralement acceptable par une Conférence comme un tout ? Cela signifie-t-il qu'une unanimité de voix est nécessaire pour se mettre d'accord sur une Convention, ou cela signifie-t-il qu'il y a lieu de procéder comme nous l'avons fait, par un vote majoritaire, ou cela signifie-t-il quelque chose entre un vote qualifié de deux tiers ou de trois quarts ?

La résolution déclare également que les points de vue avancés font déjà preuve d'un grand désir de continuer les discussions.

Je ne puis pas être le porte-parole d'autres délégations, mais la

Délégation du Royaume-Uni n'a aucune envie de continuer les discussions, mais bien d'arriver à un accord.

(Applaudissements).

La résolution poursuit en parlant du désir d'arriver à un projet de Convention qui aurait l'accord unanime de la conférence.

Cela est impossible, vous ne l'obtiendrez jamais, vous ne l'avez jamais obtenu.

Ce sont les raisons pour lesquelles le projet de résolution estime que le projet de Convention ne doit pas être soumis à un vote final mais au contraire que la discussion devrait continuer au sein d'une nouvelle Commission sur base d'autres propositions.

Quelles autres propositions ? les mêmes que nous avons déjà vues ou d'autres et si c'en sont d'autres, pourquoi n'ont-elles pas été examinées pendant les quatre jours que nous avons consacrés à ce sujet ?

Il est dit qu'il y a lieu de consulter les délégations nationales à la lumière de l'expérience acquise à New York.

Une expérience très coûteuse (rires).

Je ne sais pas comment les autres délégations s'organisent mais la Délégation de l'Association Britannique de Droit Maritime est patronnée par un certain nombre d'Organismes commerciaux qui se sont associés aux travaux du C.M.I. depuis le tout début et qui sont appuyés par des personnes s'ocupant du transport, du commerce et des autres branches de l'activité maritime dans le but d'arriver à des résultats sur le plan commercial.

Si nous rentrons et si en ma qualité de Président de l'Association Britannique de Droit Maritime, je déclare que nous avons fait une expérience valable à New York, je pense que ces Messieurs vont nous demander ce que nous avons fait de leur argent (rires).

Après tout, Monsieur le Président, c'est une question sérieuse. Nous ne pouvons pas retourner après quatre jours et, à la question « qu'avez-vous fait à New York ? » nous ne pouvons pas répondre que nous avons passé des moments agréables, que nous avons rencontré beaucoup de vieux amis et profité d'une hospitalité magnifique et que nous avons eu des discussions juridiques très intéressantes.

Ils demanderont si nous nous sommes mis d'accord sur quelque chose. Nous répondrons : « Certainement, nous nous sommes mis d'accord sur tout, nous avons deux projets, d'abord le Projet de Portofino et puis le Projet d'Anvers et tout cela a été discuté en Conférence plénière. Nous avons débattu article par article, nous avons voté sur chaque article, nous nous sommes mis d'accord sur tout ».

« Alors pouvez-vous nous montrer sur quoi vous vous êtes mis d'accord ? »

« Ah non, ce n'est pas possible, car nous avons un pressant désir de continuer les discussions ».

(Rires et applaudissements).

Le Président : Messieurs, je pense qu'il n'y a qu'une chose à faire, c'est-à-dire mettre la proposition d'ajournement formulée par la Délégation hellénique aux voix.

Ont voté pour : Argentine, Chili, Espagne, Etats-Unis, France, Grèce, Mexique, Pologne, Portugal, Yougoslavie.

Ont voté contre : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse.

Le Président (traduction) : La résolution introduite par la Délégation grecque est rejetée.

Nous voterons sur l'ensemble de la Convention :

Ont voté pour : Allemagne, Argentine, Belgique, Canada, Chili, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède.

Se sont abstenus : France, Grèce, Mexique, Pologne, Portugal, Suisse, Yougoslavie.

Le Président : Messieurs, voici le résultat du vote : la Convention est adoptée par 17 voix et 7 abstentions.

Je crois, Messieurs, que nous devons considérer comme terminés nos travaux en commun.

Je voudrais vous exprimer personnellement tous mes remerciements pour l'active collaboration que vous avez tous apportée à nos travaux, soit en soutenant, soit en combattant les propositions qui étaient présentées. Comme le Président de la Délégation britannique vient de le souligner encore dans sa dernière intervention, je crois que telle a été vraiment l'essence de notre travail en commun.

Je voudrais tout de même dire à nos amis grecs que nous sommes tous convaincus que ce travail en commun nous a apporté l'expérience new-yorkaise.

Je voudrais vous remercier tous, mais surtout exprimer en présence de tous les délégués nos remerciements à la délégation américaine, (longs et vifs applaudissements), à la fois pour sa participation à nos travaux dans cette salle et aussi pour la force qu'elle nous a donnée par la chaleur de sa réception. En effet, nos propos n'auraient pas pu être aussi vifs et aussi animés si nous n'avions pas bénéficié simultanément d'un accueil aussi amical et aussi chaleureux. Je tiens à dire à nos amis américains que ce qui a impressionné toutes les délégations, quelles qu'elles soient, c'est ce contact personnel, cet accueil chaleureux, cet esprit véritablement humain et amical que nous avons trouvé ici, depuis que nous avons mis le pied sur cette terre américaine.

Je veux donc dire à nos amis américains tous nos remerciements, à tous sans exception, mais en particulier au Président de l'Association

américaine de droit maritime, M. Healy, qui est incontestablement un président comme toutes nos associations souhaiteraient en avoir un. Je m'adresse aussi au porte-parole de l'association, M. Boal, que nous avions qualifié jadis de pèlerin de l'Atlantique à cause de ses nombreuses visites en Europe. Il s'est véritablement montré à la hauteur de notre amitié. Je les remercie l'un et l'autre, mais, après avoir dit à nos amis américains que nos sentiments vont à chacun d'entre eux, je ne voudrais pas ne pas citer une personnalité qui, à leurs côtés, nous a aidés à résoudre ces mille difficultés que l'on rencontre inévitablement lorsqu'on se trouve loin de chez soi; je veux parler de M. Goodfellow, que je remercie pour son admirable organisation. Je ne sais s'il est présent parmi nous en ce moment ou s'il est dissimulé quelque part, mais je veux le remercier d'avoir rendu à chacun de nous, tout au long de notre séjour, des services que nous avons particulièrement appréciés.

J'y joins le personnel du Secrétariat, tant du Comité Maritime International que de l'Association américaine, qui n'a jamais négligé aucune peine en vue de faciliter notre mission. Permettez-moi de leur dire, en votre nom à tous, nos remerciements et notre gratitude. (Applaudissements).

M. A. Boal, Etats-Unis, (traduction): Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je pense que nous devons exprimer nos remerciements et notre appréciation à Monsieur Albert Lilar pour le travail magnifique qu'il a fourni en conduisant les débats de cette Conférence.

(Applaudissements).

Je pense que c'est le meilleur Président que j'aie jamais eu l'occasion de rencontrer dans ma carrière restreinte. Je désire ajouter que je me félicite d'être ici et de travailler avec ce groupe, et de faire, je l'espère, un travail très constructif.

Il est tard et je ne désire pas prononcer de grand discours, je me souviens d'une histoire d'un avocat plaidant une cause devant la Cour Suprême du Massachusetts devant le chief Justice Oliver Wendell Holmes, Jr. L'avocat dépassait le temps qui lui était imparti et demandait un délai supplémentaire et Holmes chuchota deux mots « Jesus Christ ».

(Rires).

Ainsi je désire adresser mes remerciements personnels pour votre présence ici et pour l'occasion qui m'a été offerte de travailler avec vous et de croiser le fer avec vous.

Applaudissements.

M. Healy, Etats-Unis, (traduction) : Lord Devlin a fait part de ses appréhensions de devoir justifier, rentré chez lui, ses dépenses, mais je puis dire que, au sein de l'Association américaine, nous sommes tous très heureux que vous soyez venus dépenser votre argent et que vous soyez venus nous voir.

Votre visite nous a fait grand plaisir. Elle n'est pas encore terminée. Une festivité est prévue pour ce soir et nous espérons que vous vous amuserez bien.

Je sais que la plupart d'entre vous se rendent à Washington et j'espère que vous serez satisfaits. J'espère que nous vous reverrons ici pour une autre conférence avant que trop d'années ne se soient écoulées.

Encore une fois, Mesdames et Messieurs, grand merci et j'espère vous voir au Waldorf Astoria ce soir.

(Applaudissements).

Le Président (traduction) : La XXVII^me^ Conférence est clôturée.

IV

CONFERENCE DE NEW YORK

PROJET DE CONVENTION

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE

PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINS REGLES RELATIVES AUX

PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

Signée à Bruxelles, le 10 avril 1926

Article 1.

Les Hypothèques et « mortgages » sur les navires seront reconnus dans les Etats Contractants à condition :

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

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

Article 2.

Le rang des hypothèques et « mortgages » inscrits entre eux et sous réserve des dispositions de la présente convention, leurs effets à l'égard des tiers, sont déterminés par les lois de l'Etat où ils sont inscrits; toutefois, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 10, les mesures d'exécution sont régies par les lois de l'Etat où elles sont requises.

INTERNATIONAL DRAFT CONVENTION

TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO

MARITIME LIENS AND MORTGAGES

Signed at Brussels, April 10th, 1926

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) the register or any instrument 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, determines the rank as respects other registered mortgages and « hypothèques ».

Article 2.

The ranking of registered « hypothèques » and mortgages as between themselves and, without prejudice to the provisions of this convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the Law of the State of registration : however, without prejudice to the provisions of Article 10, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the Law of the State where enforcement takes place.

Article 3.

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.

Article 4.

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

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

ii) Les frais de port, de canal et autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage.

iii) Les créances contre le propriétaire du chef de mort ou de lésion corporelle causée par un vice du navire ou par la faute commise par une personne employée à bord du navire et dans l'exercice de ses fonctions.

iv) Les créances délictuelles ou quasi-délictuelles contre le propriétaire, non susceptibles d'être fondées sur un contrat, du chef de la perte ou de l'avarie d'un bien causée par un vice du navire ou par la faute commise par une personne employée à bord du navire et dans l'exercice de ses fonctions.

v) Les indemnités d'assistance et de sauvetage, les frais de relèvement d'épave et la contribution aux avaries communes.

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 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 registration 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.

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, arising from a defect of the vessel or from a act, neglect or default of those employed on board the vessel in the course of such employment.

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 arising from a defect of the vessel or from an act, neglect or default of those employed on board the vessel in the course of such employment.

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

Par « propriétaire », au sens du présent article, on entend également le locataire en 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 1° iii)et iv) du présent article, résultant ou provenant 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.

Article 5.

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 auront priorité sur les hypothèques et « mortgages » inscrits et aucun autre droit ne sera 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.

2. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prendront rang dans l'ordre qu'ils y 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 auront priorité sur tous les autres privilèges maritimes qui grevaient le navire au moment où les opérations d'assistance ou de sauvetage ou de relèvement d'épave ont été effectuées.

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

4. Les privilèges maritimes énumérés dans le paragraphe (v) de l'article 4 prendront rang entre eux dans l'ordre inverse des dates où sont nées les créances garanties par ces privilèges. Les créances du chef de contribution aux avaries communes seront considérées comme étant nées à la date de l'acte générateur d'avaries communes.

Article 6.

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

2. Au cas où un privilège ou un droit de retention serait reconnu sur un navire qui est en la possession d'un chantier de réparation,

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 a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive products or waste.

Article 5.

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

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 have priority over all other maritime liens which have attached to the vessel prior to the time when the removal operations given rise to the said liens were performed.

3. The maritime liens set out in each of the subparagraphs (i), (ii) and (iv) of Article 4 shall rank pari passu as between themselves.

4. The maritime liens set out in each of the subparagraphs (v) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured accrued. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed.

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 registered mortgages and « hypothèques » which comply with the provisions of Article 1 and such rights of retention shall not prejudice the enforcement of the registered mortgages or « hypothèques » which comply with the provisions of Article 1 or of the maritime liens set out in Article 4 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 in granted in respect of a vessel in the possession of a ship repairer to secure claims

et ce pour garantir la créance du chef de réparations effectuées pendant que le navire était entre les mains du chantier, ce privilège viendra après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4, mais pourra primer les hypothèques et « mortgages » inscrits et ce droit de rétention sera opposable au navire nonobstant tout hypothèque et « mortgage » inscrits. Ce privilège et ce droit de rétention seront éteints lorsque le navire cessera d'être en la possession du chantier.

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 en coque nue, de tout 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 suivront le navire nonobstant tout changement de propriété ou d'immatriculation.

Article 8.

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 seront éteints à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de la naissance de la créance garantie, sauf si avant l'expiration de ce délai, le navire a été saisi, cette saisie conduisant à une vente forcée.

2. Le délai d'un an prévu au paragraphe précédent ne sera susceptible d'aucune suspension ni interruption; cependant ce délai ne courra 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 par là même la transmission du privilège.

Article 10.

Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Contractant, l'autorité compétente de cet Etat donnera connaissance par écrit, au moins 30 jours avant, de la date et du lieu de la vente à tous les titulaires connus d'hypothèques et de « mortgages » inscrits et des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ainsi qu'au Conservateur du registre d'immatriculation du navire.

for repair of the vessel effected during such possession, such lien shall be postponed to all maritime liens set out in Article 4 but may be preferred to registered mortgages or « hypothèques » and such right of retention may be exercisable against the vessel notwithstanding any registered mortgage or « hypothèque » on the vessel. Such lien or right of possession shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the repairer.

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 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 at least 30 days written notice of the time and place of such sale to all known holders of registered mortgages, registered « hypothèques » and maritime liens set out in Article 4 and to the Registrar of the register in which the vessel is registered.

Article 11.

1. Au cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant, tous les hypothèques, « mortgages », privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit, cesseront de grever le navire, à condition toutefois :

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

b) et que la vente ait été poursuivie en conformité avec les lois de cet Etat et les dispositions de la présente Convention.

2. Les dépenses taxés par le tribunal et provoqué 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 titulaires des privilèges maritimes et du privilège prévu par l'article 6 paragraphe 2, et des hypothèques et « mortgages » inscrits conformément aux dispositions de la présente convention a 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, 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 », privilèges et autres charges, toujours 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 consigné entre les mains de l'autorité compétente d'après les lois de l'Etat où a lieu la vente et ce pour être distribué à toute personne pouvant prétendre avoir un droit sur lui. Sur production de ce certificat, le Conservateur sera tenu de délivrer un certificat de radiation de l'immatriculation du navire en vue de sa réimmatriculation.

Article 12.

Sauf stipulations contraires de la présente Convention les Etats Contractants appliqueront ces dispositions à tous navires, qu'ils soient ou non immatriculés dans un Etat Contractant.

Article 13.

Chaque Etat qui ratifie la présente Convention ou y adhère, dénoncera, s'il y a lieu, immédiatement 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.

Article 11.

1. In the event of the forced sale of the vessel in a Contracting State all mortgages, « hypothèques », 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 with the provisions of this Convention.

2. The costs 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, the liens mentioned in paragraph 2 of Article 6, registered mortgages and « hypothèques » and 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 that the vessel is sold free of all mortgages, « hypothèques », liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in paragraph 1, subparagraphs (a) and (b) have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been deposited with the authority that is competent under the law or the place of the sale in order to be distributed to any persons having a right thereto. Upon production of such certificate the Registrar shall be bound to issue a certificate of deregistration for the purpose of reregistration.

Article 12.

Unless otherwise provided in this Convention the Contracting State shall apply the provisions of this Convention to all sea-going vessels, no matter whether they are registered in a Contracting State or in a non Contracting State.

Article 13.

Each State which ratifies this Convention or accedes to it, shall forthwith denounce eventually the International Convention for the Unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages and the Protocol of Signature signed at Brussels on April 10th, 1926.

INDEX

I. COMITE MARITIME INTERNATIONAL

Statuts ... 7

Membres du Bureau Permanent ... 11

Associations Nationales ... 12

Conférences du Comité Maritime International ... 42

Membres Titulaires ... 57

Ratifications

Abordage ... 63
Assistance et Sauvetage Maritimes ... 63
Limitation 1924 ... 65
Connaissement ... 66
Privilèges et Hypothèques Maritimes ... 67
Immunités des Navires d'Etat ... 68
Compétence Civile ... 70
Compétence Pénale ... 71
Saisie Conservatoire ... 72
Limitation 1957 ... 73
Passagers Clandestins ... 74
Transport de Passagers par Mer ... 74
Navires Nucléaires ... 74

II. TRAVAUX PRELIMINAIRES ET AMENDEMENTS (PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES)

Rapport Préliminaire et Questionnaire ...	Hypo - 2/2-64	76
Rapport-**Suède** ...	Hypo - 3/3-64	91
Rapport-**Finlande** ...	Hypo - 4/3-64	109
Rapport-**Italie** ...	Hypo - 5/3-64	115
Rapport-**Etats-Unis** ...	Hypo - 6/3-64	128
Rapport-**Belgique** ...	Hypo - 7/4-64	132
Rapport-**Norvège** ...	Hypo - 8/4-64	136
Rapport-**Pays-Bas** ...	Hypo - 9/4-64	150
Rapport-**Yougoslavie** ...	Hypo - 10/4-64	154
Rapport-**France** ...	Hypo - 11/4-64	159

Commission Internationale

Deuxième Rapport	Hypo - 17/6-64	162
Avant-Projet de Convention	Hypo - 14/6-64	172
Rapport-**Suisse**	Hypo - 15/6-64	176
Rapport-**Argentine**	Hypo - 16/6-64	182
Rapport-**Allemagne**	Hypo - 18/7-64	190
Rapport-**Norvège** : proposed amendments to Hypo - 13/5-64	Hypo - 19/6-64	197
Rapport-**Grèce**	Hypo - 20/7-64	201
Code Hellénique de Droit Maritime Privé ...	Hypo - 20 (suite)	204
Rapport-**Grande-Bretagne**	Hypo - 21/7-64	212
Commentary on the International Convention of 1926 and Comparison with English Law		218
Rapport-**Irlande**	Hypo - 22/7-64	234
Rapport-**Danemark**	Hypo - 23/1-65	240
Rapport-**Canada**	Hypo - 24/1-65	244
Troisième Rapport	Hypo - 25/1-65	246
Projet de Convention (Projet de Portofino)	Hypo - 27/1-65	256

Résumé de la Réunion de la Commission Internationale

Amsterdam, les 19 et 20 juin 1964	Hypo - 29/1-65	261
Rapport-**Danemark**	Hypo - 31/3-65	271
Rapport-**Pays-Bas**	Hypo - 32/3-65	275
Rapport-**Finlande**	Hypo - 33/3-65	279
Rapport-**Suède**	Hypo - 34/3-65	282
Rapport-**Norvège**	Hypo - 35/3-65	287
Rapport-**Allemagne**	Hypo - 36/3-65	294
Rapport-**Grande-Bretagne**	Hypo - 37/4-65	298
Rapport-**Etats-Unis**	Hypo - 38/4-65	302
Rapport-**Yougoslavie**	Hypo - 39/4-65	307
Rapport-**Turquie**	Hypo - 40/4-65	310
Premier Rapport-**France**	Hypo - 41/4-65	313
Deuxième Rapport-**France**		314

Projet de Convention (ammendé par l'Association Française)		317
Rapport-**Japon**	Hypo - 42/4-65	320
Rapport-**Canada**	Hypo - 43/6-65	324
Rapport-**Italie**	Hypo - 44/6-65	329
Rapport-**Suisse**	Hypo - 45/6-65	331
Rapport-**Grèce**	Hypo - 46/7-65	335

Commission Internationale

Quatrième Rapport	Hypo - 47/7-65	341
Projet de Convention (Projet d'Anvers) ...	Hypo - 49/7-65	351
Rapport (supplémentaire)-**Japon**	Hypo - 51/8-65	356
Rapport Final-**Grande-Bretagne**	Hypo - 52/8-65	359
Rapport-**France**	Hypo - 53/8-65	365

Allemagne		N.Y. - 1	379
Pays-Bas	Art. 1	N.Y. - 2	383
	Art. 4, § 1	N.Y. - 3	383
	Art. 4 § 1 (i)	N.Y. - 4	383
	Art. 4 § 1 (iv)	N.Y. - 5	383
	Art. 4, § 1 (iii)	N.Y. - 6	384
	Art. 4, § 1	N.Y. - 7	384
	Art. 7, § 1	N.Y. - 8	384
	Art. 10	N.Y. - 9	384
	Art. 11, § 3	N.Y. - 10	384
Etats-Unis	Art. 1	N.Y. - 11	385
	Art. 4	N.Y. - 12	385
	Art. 4	N.Y. - 13	385
	Art. 4 - 1	N.Y. - 14	386
	Art. 5	N.Y. - 15	386
	Art. 6 - 2	N.Y. - 16	386
	Art. 10	N.Y. - 17	387
	Art. 11	N.Y. - 18	387
	New Art. 12	N.Y. - 19	388
Yougoslavie amendment to	Art. 1	N.Y. - 20	389
	Art. 1	N.Y. - 21	389
Suède	Art. 1	N.Y. - 22	389
Yougoslavie amendment to	Art. 2	N.Y. - 23	390
Suède	Art. 8	N.Y. - 24	390
	Art. 1	N.Y. - 25	390
Danemark	Art. 4	N.Y. - 26	391
Yougoslavie	Art. 4	N.Y. - 27	391
	Art. 4 (french text)	N.Y. - 28	391
Israël	Art. 1	N.Y. - 29	392
Grèce	Art. 4	N.Y. - 30	392
	Art. 4 (english text)	N.Y. - 31	392
Japon	Art. 4	N.Y. - 32	392
France	Art. 1	N.Y. - 33	393
	Articles nouveaux	N.Y. - 34	393
Israel	Art. 1	N.Y. - 35	394
Belgique	Art. 1	N.Y. - 36	394
	Art. 4 - 1	N.Y. - 37	394
Allemagne	Art. 1	N.Y. - 38	395
	Art. 3	N.Y. - 39	395
	Art. 4	N.Y. - 40	395
	Art. 6	N.Y. - 41	396
	Art. 8	N.Y. - 42	396
	Art. 10	N.Y. - 43	396
	Art. 12	N.Y. - 44	396

	Art. 13	N.Y. - 45	397
		N.Y. - 46	397
Italie	Art. 1 a)	N.Y. - 47	397
Belgique	Art. 2	N.Y. - 48	397
Etats-Unis	Art. 10	N.Y. - 49	398
Belgique, Italie, Pays-Bas et Grande-Bretagne			
	Art. 4, 1 (iii)	N.Y. - 50	398
Etats-Unis et Allemagne	Art. 4, 1 (iv)	N.Y. - 51	398
Grèce	Add to Art. 9	N.Y. - 52	399
	(French translation)		
	Art. 10	N.Y. - 53	399
	Art. 11	N.Y. - 54	399
	Art. 12	N.Y. - 55	399
France	Art. 4	N.Y. - 56	400
Yougoslavie	Art. 6, 2	N.Y. - 57	400
	(French translation)	N.Y. - 58	401
	Art. 8	N.Y. - 59	401
	(French translation)	N.Y. - 60	402
France	Art. 5	N.Y. - 61	402
	Art. 6	N.Y. - 62	403
Pays-Bas, Grande-Bretagne et Belgique			
	Art. 6	N.Y. - 63	403
Danemark		N.Y. - 64	404
Norvège	Art. 4	N.Y. - 65	404
Norvège	Art. 5	N.Y. - 66	404
France	Art. 6	N.Y. - 67	405
	(French translation)	N.Y. - 68	405
	Art. 8 bis	N.Y. - 69	406
Grèce	Art. 4 § 1	N.Y. - 70	406
	Art. 7 § 1	N.Y. - 71	406
Grande-Bretagne	Art. 11	N.Y. - 72	407
Suède	Art. 10	N.Y. - 73	407
Israël	Art. 10 § 11	N.Y. - 74	407
Draft Convention (Art. 1-2-3-4)			
Revised text as prepared by Drafting Committee		N.Y. - 75	408
Projet de Convention (Art. 1-2-3-4)			
Texte revu par le Comité de Rédaction		N.Y. - 76	410
Canada	Art. 11 § 3	N.Y. - 77	412
Grande-Bretagne		N.Y. - 78	412
Draft Convention (Art. 5)			
Revised text as prepared by Drafting Committee		N.Y. - 79	412
Projet de Convention (Art. 5-6-7-8-9-10-11-12-13)			
Texte revu par le Comité de Rédaction		N.Y. - 80	413
Draft Convention (Art. 6-7-8-9-10-11-12-13)			
Revised text as prepared by Drafting Committee		N.Y. - 81	415

Grande-Bretagne	(Note on Art. 3)	N.Y. - 81bis	418
Canada	Art. 4 § 7	N.Y. - 82	419
Motion		N.Y. - 83	419
Resolution		N.Y. - 84	420
Canada	New Art. 10	N.Y. - 85	420
Canada, Israel	New Art. 2	N.Y. - 86	421
	(French) Art. 2	N.Y. - 87	421
	(English) Art. 2	N.Y. - 87	421

III. CONFERENCE DE NEW YORK

Ordre du Jour et Programme 425

Officers of the Conference 427

Host-Association 428

Liste des Participants 431

Procès Verbaux 451

Séance Inaugurale 451

Séance Plénière lundi 13 septembre 1965 465

Séance Plénière mardi 14 septembre 1965 515

Séance Plénière jeudi 16 septembre 1965 561

Séance Plénière vendredi 17 septembre 1965 609

IV. PROJET DE CONVENTION DE LA CONFERENCE DE NEW YORK

Projet de Convention Internationale Privilèges et Hypothèques Maritimes 648

International Draft Convention Maritime Liens and Mortgages 649

Encore disponibles au prix de Francs belges 300,— (net) ou dollars U.S. 6,— (net) par volume.

CONFERENCE D'ANVERS 1947

CONFERENCE D'AMSTERDAM 1949

CONFERENCE DE NAPLES 1951

CONFERENCE DE MADRID 1955

CONFERENCE DE RIJEKA 1959

CONFERENCE D'ATHENES 1962

CONFERENCE DE STOCKHOLM 1963

CONFERENCE DE NEW YORK 1965

Prière de s'adresser au Secrétariat Administratif :
Firme Henry Voet Genicot, Borzestraat, 17, Anvers 1.

Imprimé en Belgique : Imprimeries Générales Lloyd Anversois
Eiermarkt 23, Antwerpen

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES

ERRATUM

11

CORRIGENDUM

Hypo 27 - Hypo 28.

MARITIME LIENS AND MORTGAGES

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

certificat sont acceptés pour inscription dans cet Etat, en conservant leur rang comme indiqué dans ce certificat.

Article 3

Les hypothèques ou mortgages occuperont entre eux le rang qui leur est reconnu par la loi du pays où ils sont inscrits.

Article 4

1. Les créances suivantes seront garanties par un Privilège Maritime sur le navire :

(i) Les frais de relèvement de l'épave du navire légalement ordonné par les Autorités Compétentes.

(ii) Les frais de port, de canal et autres frais similaires.

(iii) Les salaires et autres sommes dues en vertu de leur contrat d'engagement, aux membres de l'équipage du navire.

(iv) Les créances du chef de mort ou lésions corporelles.

a) se rapportant à des personnes se trouvant à bord du navire.

b) se rapportant à des personnes ne se trouvant pas à bord du navire, si les dommages ont été causés par le propriétaire du navire ou par une personne au service du navire et dont le Propriétaire est responsable.

(v) Les créances du chef d'assistance et de sauvetage et du chef de contribution en avarie commune.

(vi) Les créances de nature quasi délictuelle du chef de pertes ou dommages matériels relatifs à des biens ne se trouvant pas à bord du navire si les dommages ont été causés par le propriétaire du navire ou par une personne au service du navire et dont le Propriétaire est responsable. Le mot « propriétaire » utilisé à cet article sera censé comprendre le locataire coque nue, l'affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

2. Aucun privilège maritime ne grèvera le navire pour sûreté de réclamations relatives à des pertes de vie humaines ou lésions corporelles ou pour pertes et dommages matériels provenant ou résultant 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.

Article 5

1. Les privilèges énumérés à l'article 4 auront la priorité sur les hypothèques ou mortgages.

2. Les privilèges énumérés à l'article 4 prendront rang dans l'ordre suivi à cet l'article.

cate mentioned in paragraph 2 are accepted for registration by such State, retaining their priority as set out in the certificate.

Article 3

Mortgages and hypothecs shall rank as between themselves in accordance with the law of the State where they are registered.

Article 4

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

(i) Costs of removal of the wreck of the vessel lawfully ordered by competent authorities.

(ii) Port, canal and other waterway dues and pilotage dues.

(iii) Wages and other sums due to members of the vessels's complement in respect of their employment.

(iv) Claims for loss of life or personal injury :

a) in respect of persons on board the vessel;

b) in respect of persons not on board the vessel if caused by the owner of by a person in the service of the vessel for whom the owner is responsible.

(v) Claims for salvage and for contribution in general average.

(vi) Claims in tort for loss of or damage to property not on board the vessel, if caused by the owner or by a person in the service of the vessel for whom the owner is responsible.

The word « owner » mentioned in this article 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 for loss of life or personal injury or for loss of or damage to property which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive products or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in article 4 shall take priority over mortgages and hypothecs.

2. The maritime liens set out in article 4 shall rank in the order listed.

3. The maritime liens set out in each of the subparagraphs (i), (ii), (iii), (iv) and vi) of article 4 shall rank pari passu as between themselves.