

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

**PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES  
MARITIMES**

**ERRATUM**

**11**

**CORRIGENDUM**

**MARITIME LIENS AND  
MORTGAGES**

**INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

## **Texte corrigé**

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'affrètement, 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.

## *Amended Text*

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 or 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.

**PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES  
MARITIMES**

TROISIEME RAPPORT	(HYPO - 25)
PROJET DE PORTOFINO	(HYPO - 27)
REUNION D'AMSTERDAM	(HYPO - 29)

**11**

(1 - 65)

THIRD REPORT	(HYPO - 26)
PORTOFINO DRAFT	(HYPO - 28)
NORWEGIAN AMENDMENTS	(HYPO - 19)
AMSTERDAM MEETING	(HYPO - 30)

**MARITIME LIENS AND  
MORTGAGES**

## 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 2<sup>e</sup> 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 2<sup>e</sup> 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 Norvégien au fur et à mesure de l'examen des articles correspondants du Projet d'Oxford.

## THIRD REPORT

### *Introduction*

The International Subcommittee on Maritime Liens and Mortgages met in Amsterdam on the 19th and 20th June 1964. Members representing fourteen National Associations, namely those of Argentine, Belgium, Canada, France, Germany, Italy, the Netherlands, Norway, Portugal, Sweden, Switzerland, the United Kingdom, the United States and Yougoslavia assisted at the Meeting. The Meeting was further attended by Mr. L.C.H. Everard and Mr. L. van Varenbergh who acted as joint secretaries and Mrs. S. Morris, representing the President of the Comité Maritime International.

Besides the Reports already mentioned in the Second Report of the Undersigned (dated May 1964), namely from the Belgian, British, Dutch, Finnish, French, Italian, Norwegian and U.S. Associations, a Report had also been received from the German Association, while the Norwegian Association had submitted the draft of an International Convention (hereinafter referred to as «the Norwegian draft») (Hypo-19) which this Association proposed to substitute for the draft which had been prepared at Oxford on the 13th April, 1964, by the small group mentioned on page 1 of the said Second Report and which was annexed to that Report. The latter draft will hereinafter be referred to as «the Oxford draft».

At the very outset of the Meeting, the delegate from the French Association made a statement to the effect that his Association, upon reconsidering the question whether a revision of the 1926 Convention on Maritime Liens and Mortgages or the preparing of a new Convention in this field would in principle be desirable, had changed the opinion expressed in its Report (document Hypo-11) and now adhered to the view that a new Convention should be drafted and submitted to the next Plenary Conference of the Comité Maritime International.

Following the view expressed by the majority of the Reports previously received, the Meeting decided unanimously to prepare a new Convention rather than to attempt a revision of the 1926 Convention. It further decided as a matter of procedure to take the Oxford draft as the basis of its work, while dealing with the contents of the Norwegian draft as and when the corresponding provisions of the Oxford draft

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 2<sup>e</sup> jour un Comité de Rédaction composé de Mr. Fr. Berlingieri, Mr. Birch Reynardson, Mr. Rein, Mr. A. Vaes et le sous-signé 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 effets 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

would come up for discussion. The Meeting which continued for two days, had the opportunity of fully discussing the contents of both drafts and many points which were raised in connection therewith, among which a number of amendments proposed by various delegations. As a result of the great diversity of the opinions expressed, a vote had to be taken on a large number of the provisions and amendments submitted and only relatively few decisions were carried unanimously. At the end of the second day the Meeting appointed a Drafting Committee, composed of Mr. Fr. Berlingieri, Mr. Birch Reynardson, Mr. Rein, Mr. Vaes and the Undersigned for the purpose of preparing a revised draft based on the decisions of the International Subcommittee.

The text of the Norwegian draft as well as a Summary of the proceedings of the Meeting which Summary was prepared by Mr. Everard with the assistance of Mrs. Morris and Mr. van Varenbergh ar attached to this Report (Hypo-30).

On the 25th and 26th September 1964, the Drafting Committee met at Portofino and prepared a revised draft (the « Portofino draft ») which is attached to this Report (Hypo-28).

## THE PORTOFINO DRAFT

### A. *General remarks.*

1. As is shown by the above-mentioned Summary, most of the decisions taken by the International Subcommittee were decisions of principle. Even in the rare instances in which the Subcommittee adopted a particular text, this was done subject to final drafting by the Drafting Committee. Consequently a certain amount of latitude was granted to the Drafting Committee with respect to drafting problems. In carrying out its duties the Drafting Committee attempted to follow as closely as possible its terms of reference, i.e. the decisions above referred to, with one exception which will be explained hereunder. On the other hand, the Drafting Committee changed the order of the articles of the Oxford draft so as to arrive at a more logical and more appropriate sequence of the several provisions concerned. Thus the Articles 1 tot 3 of the Portofino draft deal with maritime registered mortgages, the Articles 4- 9 with maritime liens, the Articles 10 and 11 with the forced sale of the vessel and its effects of such sale in respect of the mortgages, liens and other encumbrances attaching to the vessel, Article 12 with registered maritime mortgages and maritime liens on ships under construction and Article 13 with the scope of the Convention, while Article 14 provides that as between the Contracting States the new Convention shall replace the Convention of 1926.

2. The most important difference between the Oxford draft and the Portofino draft lies in the fact that whereas Article 3 of the Oxford



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 longuement 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. Présument 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 »,

draft provided that two categories of maritime Liens, namely those securing claims for repairs and maintenance of the vessel and claims for so-called « property damage », rank after registered mortgages, according to Article 5 of the Portofino draft *all* maritime liens take priority over registered mortgages.

Two further important changes of substances were effected as a result of long debated decisions by the International Subcommittee. The first of these changes consists in the deletion of the aforesaid lien in respect of repairs and maintenance as a maritime lien recognized under the Convention; according to the second change a lien securing claims for contribution in general average has been inserted ranking *pari passu* with the lien in respect of claims for salvage.

3. Special attention is drawn to the decision of the International Subcommittee not to include in the Convention Article 11 of the Oxford draft or any provision of a similar tenor, notwithstanding that all the Reports received previously expressed the view that it would be desirable for the new Convention to contain a rule to that effect.

Assuming that the new Convention in its final form will contain no reference to any « fund », there would seem to be little fear for a conflict between the 1957 Convention on Limitation of Liability and the new Convention and therefore no real need for a provision that would eliminate the possibility of such conflict.

#### *B. Comments on the several Articles of the Portofino draft.*

##### *Article 1*

##### *(Enforcement of registered mortgages)*

The International Subcommittee expressed the unanimous view that the new Convention should not define either the concept of a maritime mortgage or that of a maritime lien. It was stated that in the countries which are parties to the 1926 Convention the fact that no such definitions appear in that Convention had not given rise to any practical difficulties and that the same obtained in other countries in which the enforcement of a foreign registered mortgage or a foreign maritime lien had been sought.

On the other hand it was decided not to reproduce the words « other similar charges upon vessels » appearing in Article 1 of the 1926 Convention (« gages sur navires » in the authentic French text), as these words are either too vague or not in accordance with modern maritime law.

Considering, however, that the legal concept of an Anglosaxon maritime mortgage differs from that of the « hypothèque maritime » as known in a number of Continental countries, the Drafting Committee suggests to refer in the final text to both concepts. Thus wherever in the final English text a mortgage or mortgages are mentioned,

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 inversement 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 1<sup>er</sup> 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

such mention should be followed by « hypothèque » or « hypothèques », these words being put between quotation marks. Conversely in the French text every reference to hypothèque or hypothèques should be followed by the word « mortgage » or « mortgages », also between quotation marks. In this way, the beginning of Article 1 of the Portofino draft would read in the English text :

*Mortgages and « hypothèques » on seagoing vessels... etc.*  
and in the French text :

*Les hypothèques et les « mortgages » sur des navires de mer... etc.*

The further changes in Article 1 are mostly drafting changes and do not call for any specific comment, except that sub-paragraph (c) might perhaps give rise to difficulties in those countries, the legislation of which allows a registered maritime mortgage to be registered, not in the name of a specific creditor, but to « bearer ». In view of the fact that this situation seems to obtain only in one or two countries, the Drafting Committee thought it advisable not to provide therefor in Article 1, sub-par. (c); if necessary, the countries concerned when signing the new Convention could perhaps make a special reservation dealing with this particular problem.

#### *Article 2*

(Deregistration and re-registration of mortgaged vessel)

*This article contains a combination of certain provisions of the Oxford draft and of the Norwegian draft. As the article reads now it is meant to achieve two objects, firstly the avoidance of any gap between deregistration of a vessel in one Contracting State and its re-registration in another, and secondly that no deregistration in a Contracting State will be possible without the previous consent of all mortgagees.*

#### *Article 3*

(Ranking of registered mortgages « inter se »)

This article reproduces the principle set out in Article 3, par. 4 of the Oxford draft.

#### *Article 4 (1)*

(List of maritime liens)

Attention is drawn to the fact that *the first paragraph* of this Article which *paragraph* lists the categories of maritime liens recognized under the new Convention, does *not* mention *any more* a lien in respect of costs arising in connection with the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds thereof, which lien appeared as the highest ranking lien in Articles 2 and 3 of the Oxford draft.

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 1<sup>er</sup> 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 2<sup>e</sup> 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 amoindrieraient 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 1<sup>er</sup> paragraphe de l'Article 4 du Projet d'Oxford, et per-

Article 9, par. 1 of the Oxford draft provided that this lien would be extinguished in the event that the arrest of the vessel should not lead to a forced sale, which provision reflects that which is already the domestic law of a number of countries.

The principle set out in Article 9 (1) of the Oxford draft having been unanimously approved by the International Subcommittee the Drafting Committee felt that it would be more logical to provide for another system. According to that system the legal concept of a maritime lien in respect to the costs referred to has been abolished, whereas Article 11 (2) of the Portofino draft provides that these costs shall first be paid out of the proceeds of a forced sale. Theoretically those costs become a first charge against the said proceeds, but in practice the result will be the same as that of the system adopted by the Oxford draft.

As regards the categories of maritime liens recognized in Article 4, reference is made to General Remark Nr. 2 above.

Finally the last sentence of Article 4 (1) merely contains a clarification necessary in connection with the more general provision of Article 7 (1) which latter provision reproduces and somewhat extends the rule laid down in Article 5 (1) of the Oxford draft.

#### *Article 4 (2)*

*This paragraph was inserted in a decision taken by the International Subcommittee. Considering the specific rules on liability for nuclear damage as set out in the several International Conventions in this field, the granting of maritime liens securing claims for such damage would seem superfluous, besides lessening without sufficient justification the security of the mortgagee.*

#### *Article 5*

(Ranking of maritime liens «inter se» and with respect to registered mortgages)

After what has been mentioned in General Remark Nr. 2 above, little further need be said on the subject of Article 5, except that likewise as in the case of several liens for salvage accruing, liens securing claims for contribution in general average shall also rank in the inverse order of the time when such claims accrued.

#### *Article 6 (1)*

(«National» liens)

The International Committee decided to maintain the principle set out in the first paragraph of Article 4 of the Oxford draft, allowing

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 2<sup>e</sup> 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 1<sup>er</sup> par. de l'article 9 du Projet d'Oxford a été supprimé. La Commission Internationale a décidé de supprimer également le 2<sup>e</sup> 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.

contracting States to grant so-called «national» liens in respect of claims other than those listed in Article 4 of the Portofino draft, provided however that such liens shall rank after all the maritime liens and the registered mortgages recognized under the new Convention. These «national» liens would therefore not enjoy international recognition under the Convention. What will be their rank either «inter se» or with respect to the claims or ordinary creditors, will depend on the private international law of the forum. Moreover such «national» liens will not give rise to a «right in rem» («droit de suite») after a change of ownership of the vessel.

*Article 6 (2)*  
(Right of retention)

This paragraph reproduces the provision of Article 4 (2) of the Oxford draft.

*Article 7*  
(Maritime liens securing claims against other than shipowner. «Droit de suite»)

Vide article 5 of the Oxford draft and also the last sentence of Article 5 of the Portofino draft.

In the second paragraph the word «registration» has been substituted for «flag», as the country of the flag flown by a ship need not always be the same as the country in which she is registered.

*Article 8*  
(Extinguishing of maritime liens)

This article deals with the extinction of maritime liens. For the reasons set out in the comments on Article 4 the first paragraph of Article 9 of the Oxford draft had to be deleted. The International Subcommittee decided to delete also the second paragraph of the said Article on the ground that in many instances port, canal and other waterway dues as well as pilotage due are apt to arise only at the time of the vessel's departure.

Finally, the Drafting Committee proposes to add two further events *in which maritime liens will not become automatically extinguished after the expiring of the two years' period, these events being the bankruptcy and the compulsory liquidation of the vessel's owner. The «ratio» of that provision lies in the fact that under the domestic law of many countries these events make it unlawful for an arrest of the vessel being made and that all arrests operated prior to those events occurring are automatically vacated.*



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. Ainsi 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

As obviously a maritime lien would be extinguished at the same time when the claim secured thereby was extinguished or became time barred, even although this should occur prior to the expiring of the two years' period, an express provision to that effect was considered to be redundant.

As regards the term «arrest», the International Subcommittee understood this term as applying to both conservatory and executory measures, while the words «requisitioned» and «requisition» are intended to be taken in their broadest sense, referring to requisition of title as well as of use.

#### *Article 9*

(Assignment of and subrogation in maritime lien)

Vide : Article 10 of the Oxford draft.

#### *Articles 10 and 11*

(Forced sale of vessel in Contracting State)

While Article 7 of the Oxford draft contained relatively simple provisions dealing with a forced sale of the vessel in a Contracting State, Articles 10 and 11 of the Portofino draft set out in greater detail the conditions precedent to and the consequences of such sale, namely the publicity required in connection with the intended sale, the distribution of the proceeds of the sale, the extinguishing of all registered mortgages, liens and other encumbrances and the deregistration of the vessel from the register in which it is registered. Thus Article 10 imposes on the competent authority of the country in which the vessel has been arrested and will be sold, the duty to give at least thirty days' notice of the time and place of the sale to alle known registered mortgagees and lien creditors and to the registrar of the register in which the vessel is registered and for that purpose to endeavour to obtain the names and addresses of such mortgagees and creditors from the said registrar and from the vessel's owner. Obviously the provisions of Article 10 constitute minimum requirements, it being left to the national law of the Contracting State to enact all such further requirements as to publicity as each Contracting State will deem fit.

Article 11 of the Portofino draft sets out the aforementioned consequences of the sale. Of those the vacating of all mortgages, liens and other encumbrances is subordinated to two conditions having been fulfilled, firstly, that the sale is effected in the jurisdiction of the Contracting State in which the ship was arrested and, secondly, that the requirements of the national law of such State and those of the Convention have been complied with, the latter requirements being those contained in Article 10 relating to the publicity with respect to the

et de l'article 11, 2°, en ce qui concerne la distribution du produit de la vente. Les charges mentionnées au 1<sup>er</sup> 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 comprendre 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 soient pas reconnues et appliquées dans les pays non-contractants.

L'article 11, 2°, s'explique de lui-même et ne nécessite aucun commentaire.

Le 3<sup>e</sup> 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 3<sup>e</sup> 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

sale and in Article 11 (2) relating to the distribution of the proceeds of the sale. The encumbrances mentioned in the first paragraph of Article 11 refer to and include the so-called «national» liens, arrests of the vessel and generally all such other charges on the vessel as may have been created under any system of national law, whether of a Contracting State or of a non-Contracting State, but not to charters. The large majority of the Reports received indicate that the new Convention should not include provisions with respect to charters, while at the Meeting of the International Subcommittee no proposal was made to that effect. Consequently, the Portofino draft does not solve the problem as to whether or not a charter is terminated through the forced sale of the vessel concerned, which problem is therefore to be decided by national law.

Attention is further drawn to the fact that the Articles 10 and 11 are also applicable whenever the vessel being the object of the forced sale is registered in a non-Contracting State. In that case it may occur that the provisions of Article 11 (1) would not be recognised and applied in non-Contracting States.

Article 11 (2) is self explanatory and does not require any comment.

The third paragraph of Article 11 has been added pursuant to a decision of the International Subcommittee. Its purpose is to protect a bona fide purchaser who has purchased a vessel in a forced sale, and therefore to avoid a situation like that in the English case of «The Acrux» (Lloyd's Rep. 1/1962, 405) from arising. The said third paragraph provides that if a vessel registered in a Contracting State is the object of a forced sale and if the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraph (a) and (b) — including by reference the requirements of Article 10 — and those set out in paragraph 2 have been complied with, the registrar who per definition is a registrar of one of the Contracting States shall issue to the purchaser a request of deregistration. Article 11 (3) therefore makes it also mandatory that in the event described therein the vessel will be deregistered.

It is in connection with problems surrounding a forced sale of the vessel that the Drafting Committee departed from its terms of reference. It will be remembered that while Article 7 of the Oxford draft dealt with the forced sale of the vessel in a Contracting State Article 8 of the said draft contained similar provisions relating to such sale in a non-Contracting State. When discussing the Articles 7 and 8 of the Oxford draft, the International Subcommittee decided to have those articles replaced by articles 17, 18 and 19 of the Norwegian draft, subject to final drafting. Article 19 of the last mentioned draft sets out of a vessel in a *non-Contracting State* all mortgages, liens and other encumbrances would be *deemed to have ceased to attach* to the vessel in all Contracting

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 :

States, subject to certain requirements as to publicity having been complied with. Consequently the terms of reference referred to above included an instruction to the Drafting Committee to attempt the drafting of an article containing the same rule. However, after a long and exhaustive discussion the Drafting Committee, although fully realizing the importance of the problem, nevertheless decided *not* to carry out this particular instruction, the main reason of this decision being that in the event that a vessel *registered in a non-Contracting State* should be the object of a *forced sale in another non-Contracting State*, the fiction of a vacation of all mortgages would serve little or no useful effect so long as there would be no certainly that such mortgages would have been deleted in the *register of the non-Contracting State* in which the vessel was registered, as obviously the Convention could not impose the duty of deleting such mortgages on the authorities of a *non-Contracting State*. Under those circumstances the Drafting Committee refrained from drafting any provision dealing with a forced sale in a non-Contracting State. The Committee suggests that this particular problem should, if so desired, be reconsidered by the next Conference of the Comité Maritime International.

*Article 12*  
(Vessels under construction)

The question as to whether or not registered maritime mortgages effected and maritime liens accruing in respect of a vessel when under construction, was the subject of a lengthy debate by the Meeting of the International Subcommittee.

At the end of the debate the International Subcommittee, considering that an International Convention on Maritime Liens and Mortgages which would not apply to ships under constructions, would necessarily be incomplete, as it would leave undecided whether mortgages effected and liens accruing during the period of construction would have to be recognised and enforced and which would have to be recognised and enforced and which would be their respective priorities, not only «*inter se*», but also with respect to mortgages effected and liens accruing after completion and delivery of the vessel by the shipyard, decided that for the purposes of the new Convention both categories of mortgages and liens should be treated in the same manner. On the other hand, it was decided that, apart from the foregoing, none of the other matters provided for in the draft Convention relating to registration of rights in respect of ships under construction which draft Convention was adopted at the Stockholm Conference, should be touched upon in the new Convention, such as the compulsory registration of rights in respect of ships under construction. Accordingly, Article 12 of the Portofino draft states that the provisions of the Convention shall also apply

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, nées pendant ou après le moment où le navire sera devenu 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 Associations 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.

to vessels under construction, but this application is qualified by two proviso's, namely :

a) that only such mortgages shall be enforceable, as are registered in the State, where the vessel is under construction, thus making it practically impossible for a Contracting State to register a mortgage on a vessel which is under construction in any other State, whether a Contracting or non-Contracting State;

b) that no claims accruing prior to the launching of the vessel shall be secured by a maritime lien as such claims would not have a typically « maritime » character. Consequently any claims accruing during the prelaunching period, such as for loss of life, personal injury or property damage, will not have any priority overriding any « real » maritime liens and any mortgages registered, whether during or subsequently to the time when the vessel becomes waterborne.

#### *Article 13*

(Scope of Convention)

This Article which reproduces Article 13 of the Oxford draft, intends to give to the provisions of the new Convention as wide as possible an application.

#### *Article 14*

(Abrogation of 1926 Convention as between Contracting States)

No comment.

All national Associations are requested to forward their Reports on the Portofino draft to Messrs. Henry Voet-Génicot, Antwerp, not later than the 31st March 1965.

*Amsterdam, November 1964.*

J.T. Asser

President of the International Subcommittee.



## 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<sup>o</sup> 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

## DRAFT CONVENTION

### (PORTOFINO DRAFT)

#### *Article 1*

Mortgages and hypothecs on seagoing vessels shall be enforceable in Contracting States provided that :

- a) such mortgages or hypothecs have been duly effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered;
- b) the register and any instrument referred to therein and filed with the registrar are open to public inspection; and
- c) the register specifies the name and address of the person in whose favour the mortgage of hypothec 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.

#### *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.

2. 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 will be deregistered on the day when the new registration is effected, provided that the new registration is effected within 30 days. When such certificate has been issued no registration of rights in respect of the vessel shall be allowed by the said State during such period of time. The certificate mentioned shall set out in order of priority all registered mortgages and hypothecs on the vessel.

3. The vessel shall not be accepted for registration in another Contracting State unless the mortgages and hypothecs set out in the certifi-

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.

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. Le mot « propriétaire » utilisé à cet article sera censé comprendre le locataire coque nue, l'affrèteur, 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*

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 or 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.

### *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.

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 affrèteur, 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 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.

4. The maritime liens set out in sub-paragraph (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 done.

#### *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 which comply with the requirements of article 1.

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 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.

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 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 a forced sale, (b) the owner is declared bankrupt, or (c) the owner goes into compulsory liquidation.

2. The two year's period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption; provided however that should the vessel be requisitioned, time shall not count in respect of 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.

### *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 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 notice of the time and place of such sale to all known holders of registered mortgages, registered hypothecs 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 in a Contracting State all mortgages, hypothecs, 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 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, registered mortgages and registered hypothecs in accordance with the provisions of this Convention.

3. When a vessel registered in a Contracting State is the object of a forced sale, 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 registered in the State in which the vessel is under construction shall be enforceable;

(b) the maritime liens referred to in article 4 shall attach to the vessel only if the claims secured thereby accrue after the vessel has become waterborne.



### *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.

*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.

NORWEGIAN MARITIME 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 official 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.

13/6 1964.

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 possibilité 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 un 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 2<sup>me</sup> 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 :

<i>Président :</i>	Mr. J.T. Asser,
<i>Argentine :</i>	J. Domingo Ray,
<i>Belgique :</i>	A. G. Vaes,
<i>Canada :</i>	P. Beck,

## SUMMARY OF THE MEETING OF THE INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

*Amsterdam, June 19th and 20th 1964*

### I. INTRODUCTION

At a meeting of the Bureau Permanent of the Comité Maritime International held in June 1963 it was decided to set up an International Subcommittee under the chairmanship of Mr. J.T. ASSER to study the possibility of a revision of the 1926 Convention relating to Maritime Liens and Mortgages.

For the purpose of preparing the discussions of the Subcommittee a working-group was formed, that met for the first time in Amsterdam on December 7th, 1963. In January, 1964, a Preliminary Report together with a Questionnaire prepared by the Chairman of the International Subcommittee, was sent to the National Associations (English text : Hypo-1; French text : Hypo-2). In the following months Replies to the Questionnaire were received from several National Associations.

On April 11th and 12th, 1964, the working-group met in Oxford to discuss the Replies received. The provisional conclusions arrived at by the group are contained in Mr. Asser's Second Report of May, 1964 (English text : Hypo-12; French text : Hypo-17). On the basis of the working-group's discussions and conclusions a small group, composed of Messrs. J.T. Asser, Fr. Berlingieri, W.R.A. Birch Reynardson and A. Vaes, prepared a provisional draft of a new Convention on Maritime Liens and Mortgages (English text : Hypo-13); French text : Hypo-14) to serve as a basis for the discussions of the International Subcommittee at its meeting in Amsterdam on June 19th and 20th, 1964.

This provisional draft will hereinafter be referred to as the « Oxford-draft ».

### II. THE SUBCOMMITTEE

Delegates of 14 National Associations assisted at the Meeting of the International Subcommittee, which was composed as follows :

<i>Chairman :</i>	Mr. J.T. Asser,
<i>Argentina :</i>	J. Domingo Ray,
<i>Belgium :</i>	A. Vaes,
<i>Canada :</i>	P. Beck,



<i>France :</i>	M. Dubosc,
<i>Allemagne :</i>	A. Roscher, E. vom dem Hagen,
<i>Italie :</i>	Fr. Berlingieri, R. Berlingieri,
<i>Pays-Bas :</i>	J.A.L.M. Loeff, W.E. Boeles,
<i>Norvège :</i>	A. Rein, F. Ringdal,
<i>Portugal :</i>	J.A. Correa de Barros,
<i>Suède :</i>	K. Pineus, C. Palme,
<i>Suisse :</i>	W. Müller,
<i>Royaume-Uni :</i>	W.R.A. Birch Reynardson, C. Harris,
<i>Etats-Unis :</i>	A. Boal,
<i>Yougoslavie :</i>	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.

<i>France :</i>	Dubosc,
<i>Germany :</i>	A. Roscher, E. von dem Hagen,
<i>Italy :</i>	Fr. Berlingieri, R. Berlingieri,
<i>Netherlands :</i>	J.A.L.M. Loeff, W. E. Boeles,
<i>Norway :</i>	A. Rein, F. Ringdal,
<i>Portugal :</i>	J.A. Correa de Barros,
<i>Sweden :</i>	K. Pineus, C. Palme,
<i>Switzerland :</i>	W. Müller,
<i>United Kingdom :</i>	W.R.A. Birch Reynardson, C. Harris,
<i>United States :</i>	A. Boal,
<i>Youngoslavia :</i>	E. Pallua.

The meeting was also attended by Mrs. S. Morris representing Mr. Albert Lilar, President of the C.M.I., and by Mr. L.C.H. Everard and Mr. L. van Varenbergh, who acted as secretaries.

### III. PRELIMINARY QUESTIONS

At the start of the meeting the French delegate stated that his Association now shares the other Associations' view that a revision of the 1926 Convention is desirable.

The Subcommittee then proceeded to discuss three questions of a preliminary character :

#### a) *Basis of Discussions.*

A few days before the meeting a number of proposed amendments to the Oxford-draft were received from the Norwegian Association, these amendments being submitted in the form of a draft for a new Convention.

The Subcommittee agreed to adopt the Oxford-draft as the basis of its discussions and to deal with the Norwegian draft in connection with the corresponding provisions of the Oxford-draft. (The Norwegian draft will be attached to this summary).

#### b) *New Convention or revision of the 1926 Convention ?*

In accordance with the great majority of the Replies received from the National Associations to the Questionnaire (question XV), the Subcommittee decided to concentrate on preparing a new Convention rather than on amending the 1926 Convention or on drafting a new Protocol to the latter 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 droits relatifs aux navires en construction) a rencontré une sérieuse opposition dans plusieurs pays. Il est dès lors probable que ces pays adhèreraient 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 Jurisdiction 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.

### c) *Ships under Construction.*

The question whether or not the new draft Convention should also apply to ships under construction was discussed at length.

One delegation proposed to delete art. 12 of the Oxford-draft. This delegation argued that the said article seems to entirely set aside the draft Convention relating to ships under construction (Stockholm 1963) without at the same time taking over the provisions of that draft providing for the compulsory registration of rights in respect of such ships. Other delegations pointed out that the Oxford-draft deals with ships under construction only in connection with mortgages and liens on such ships and that it has not been the intention of the authors of the Oxford-draft to have this draft replace the Stockholm-draft. It was further argued that the Stockholm-draft, and in particular article 1 of said draft (imposing on the Contracting States the obligation to provide in their domestic law for an official public register of rights in respect of ships under construction), had met with serious opposition in a number of countries. Consequently, the probability exists that such countries would adhere to a Convention on Maritime Liens and Mortgages but not to a Convention on the lines of the Stockholm-draft. Under these circumstances it would seem that a Convention of maritime liens and mortgages should also deal with such liens and mortgages on ships under construction, at any rate with respect to the sale of such ship effected under the jurisdiction of a State other than the State in which such ship is registered or has been built. This would be the more necessary, these delegations went on, as the discussions had made it clear that the concept «ship under construction» is not the same in the domestic law of various countries.

By 12 votes to 1 (one delegation not yet being present) the Subcommittee decided in favour of a provision with respect to maritime liens and mortgages on ships under construction in the event of a sale of such ship in a jurisdiction other than that of the country where it had been built, it being understood that the exact contents of such provision would be dealt with when art. 12 of the Oxford-draft would come up for discussion.

## IV. THE OXFORD-DRAFT

### *Article 1*

By 6 votes to 3 (4 abstentions; one delegate not yet present) it is decided to maintain the system of the Oxford-draft (no definitions) and not to follow the system of art. 1 of the Norwegian draft.

*1<sup>re</sup> phrase* : par 9 voix contre 2 (2 abstentions; une délégation non encore présente) il est décidé d'insérer à la 1<sup>re</sup> 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 inscrits) 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-paragraphes i*) : Le mot « accordance » remplace « according » (sans incidence sur le texte français).

*Sous-paragraphes ii*) : Il est décidé à l'unanimité de remplacer cet alinéa par l'alinéa b) de l'article 2 du projet norvégien 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-paragraphes 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-paragraphes 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-paragraphes 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-paragraphes 1 et 2 du Projet norvégien, modifié sur base du paragraphe 1 sous-paragraphes 1 et 2) du Protocole de Signature de la Convention de 1926, fut adopté par 13 voix contre une. En conséquence ce sous-paragraphes sera en sub-

First sentence : By 9 votes to 2 (2 abstentions; one delegation not yet present) it is decided to insert in the first line of the English text the word «sea-going» before the word «vessels» (the word «navire» in the French text needs no clarification). The words «and other registerable rights» are inserted after the word «Mortgages» (8 votes to 5; one delegation not yet present) and the words «and enforceable» are inserted after the word «valid» (unanimous).

*Subparagraph i*) : The word «according» should read «accordance».

*Subparagraph ii*) : It is unanimously decided to replace this subparagraph by subparagraph b) of article 2 of the Norwegian draft modified as follows : «that the register and such instruments, or authorized copies of such instruments, as may be filed therein are open to public inspection».

*Subparagraph iii*) : A proposal to replace the words «the amount of the Mortgage» by the words : «the amount secured by the Mortgage» is unanimously adopted.

With regard to the requirement that the register shall specify the name of the Mortgagee it was stated that in some countries (e.g. Sweden) the name of the Mortgagee and in others (e.g. Norway) the transfer of a Mortgage are not registered. Therefore, this matter is referred to the drafting committee that will be appointed at the end of the meeting. A German proposal to add a new paragraph to this article to the effect that the way in which mortgages and other registerable rights are enforced shall be subject to the *lex fori* is unanimously adopted.

## *Article 2*

*Subparagraph i*) : It was generally felt that the meaning of the words «costs arising in connection with the arrest etc.» is too broad. It was decided to restrict this lien to : «Costs awarded by the Court and arising out of the arrest etc.»

*Subparagraph ii*) : The question is discussed whether this lien should also attach to the costs of wreck-removal by, for example, a private dockowner or whether it should be limited to such costs incurred by public authorities. A Dutch amendment to grant a lien to costs of wreck removal «ordered or done in the public interest» was defeated by 6 votes to 6 (2 abstentions). Finally, art. 7 subparagraph 2 of the Norwegian draft as amended on the basis of paragraph I subparagraph 2) of the Protocol of Signature to the 1926 Convention was adopted by 13 votes to 1. Consequently this subparagraph will, sub-

stance rédigé comme suit : « Les frais de relèvement d'épave ordonné par les Autorités administrant les ports, bassins etc... »

*Sous-paragraphes 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-paragraphes 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-paragraphes 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-paragraphes vi*) : Il est décidé d'ajouter les créances du chef de contributions en avarie commune.

*Sous-paragraphes 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'identité de l'armateur. D'autre part, pour des motifs d'ordre

stantially, read as follows : « Costs of removal of the wreck ordered by the authority administering harbours, docks, etc. »

*Subparagraph iii*): A German amendment to insert « other waterway » dues and a Norwegian amendment to insert pilotage dues are adopted.

A Norwegian proposal to add the words « payable for a service rendered to the vessel » is withdrawn.

*Subparagraph iv*): It is observed that the text of the Oxford-draft (« other sums due to etc. ») might be construed as to include the Master's disbursements, to which in the Subcommittee's unanimous opinion a lien should not attach.

On the other hand, claims for breach of contract should be included. The matter is referred to the drafting-committee.

*Subparagraph v*): The Dutch delegation submits that a lien should not attach either to claims for loss of life or personal injury or to claims for loss of or damage to property; this submission finds no support from the other delegations. A British amendment to replace the words « Owner or the Carrier » at the end of this subparagraph (sub b) by the words « Owner, demise charterer or their servants » is defeated by 4 votes to 7 (3 abstentions). The Norwegian delegation proposes an amendment, based on art. 7 sub 6 in conjunction with art. 8 of the Norwegian draft and reading — subject to final drafting — as follows :

« Claims for loss of life of or personal injury to persons on board the vessel or persons not on board the vessel, if caused by the owner, demise charterer or other charterer, manager or operator of the vessel or by a person for whom the owner etc. is responsible ». This amendment is adopted by 9 votes to 1 (4 abstentions).

*Subparagraph vi*): It is decided to add claims for contribution in general average.

*Subparagraph vii*): This subparagraph is discussed in connection with art. 3 par. 1, subpar. viii) and art. 4, par. 2, of the Oxford-draft.

Some delegations pointed out that a right of retention, as may be granted by domestic law under art. 4, par 2 of the Oxford-draft would, in fact, be without any value at all unless the new Convention should attach a lien to the claims for repairs and maintenance of the vessel with a high priority, e.g. of the same rank as Port and Canal dues etc. at any rate ranking above mortgages. The argument, these delegations went on, that the shipyard is in a position to inquire into the financial status of the shipowner applies only to the building of ships but not in the case of repairs, where it is sometimes even difficult to establish



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 ».

the identity of the shipowner. Furthermore, for practical or commercial reasons the shipyard often cannot demand either full payment in advance or a guarantee. For these reasons and taking also into account that the ship's value is increased by the repairs, these delegations propose that a lien should be granted to shiprepairers ranking above mortgages but limited to claims for repairs (not for maintenance) and enforceable only during the time that the ship is in the repairer's possession.

This proposal is strongly contested by other delegations. In the first place, these delegations pointed out, it is generally agreed that, as one of the major objects of the draft-Convention is to strengthen the position of the mortgagee, the number of liens ranking above mortgage should be reduced as much as possible. Moreover, the concept of the right of retention varies considerably in a number of countries and therefore would make it practically impossible to find a definition that would be satisfactory to everybody. These delegations did not think that the shiprepairer's position is such as to justify a lien in respect of his claim. He would know whether the repairs are ordered by Underwriters or by the Owners; in the latter case he will be in a position to make inquiries and require a guarantee if necessary. Finally, these delegations do not share the view that the ship's value is necessarily increased by the repairs. For these reasons they proposed to delete subparagraph vii) of article 2 and subparagraph viii) of article 3 of the Oxford-draft.

Three votes were taken :

1. The principle of article 4, paragraph 2, of the Oxford-draft was adopted by 10 votes to 2 (2 abstentions).

2. The proposal to attach a lien to claims for repairs, ranking above mortgages but enforceable only as long as the ship is in the repairer's possession is defeated by 3 votes to 9 (2 abstentions).

3. The proposal to delete article 2, subparagraph vii) and article 3, subparagraph viii) of the Oxford-draft is adopted by 7 votes against 4 (3 abstentions).

*Subparagraph viii)*: This subparagraph was dealt with in conjunction with subparagraph ix) of article 3. It was decided to adopt the text of art. 7, subparagraph 7) of the Norwegian draft modified as follows (subject to final drafting) :

« Claims in tort for loss of or damage to property not on board the vessel, if caused by the owner, demise charterer or other charterer, manager or operator of the vessel or by a person for whom the owner etc. is responsible ».

La délégation allemande pense que quoique le Projet d'Oxford ait supprimé à juste titre les créances mentionnées à l'art. 2, sous-paragraphes 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-paragraphes 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-paragraphes viii)* : Ce paragraphe est supprimé (voir art. 2 vii).

*Paragraphe 1, sous-paragraphes 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-paragraphes 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<sup>o</sup> du Projet norvégien est adoptée par 12 voix contre 2 et 2 abstentions (voir plus haut art. 2 sous-paragraphes 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-paragraphes 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».

The German delegation suggested that, although the Oxford-draft quite rightly abolishes the claims mentioned in art. 2, subparagraph 5, of the 1926 Convention it might be reasonable to attach a lien ranking above mortgages to such claims if accrued in cases of special emergency.

The Subcommittee's general opinion was that a provision to that effect would be of no practical value and that it would be extremely difficult if not impossible to give a satisfactory definition of « emergency ». The suggestion was then withdrawn.

### Article 3

*Paragraph 1, subparagraph vi*): A Norwegian proposal to rank the claim for remuneration for salvage and for contribution in general average after the Port, Canal, other waterway and pilotage dues but before wages etc. is defeated by 4 votes to 9 (1 abstention).

A British proposal to rank these claims after wages etc. but before claims for loss of life etc. is defeated by 7 votes to 7.

*Paragraph 1, subparagraph viii*): This subparagraph is deleted (vide above ad article 2, subparagraph vii).

*Paragraph 1, subparagraph ix*): The United States delegate emphasizes that in his opinion a Convention in which the claims for loss of or damage to property will rank behind mortgages will be unacceptable to his country. He proposes that the subcommittee shall first decide whether in principle, certain claims for loss of or damage to property shall rank before mortgages.

With 9 votes to 3 (2 abstentions) the Subcommittee decides in favour of this principle and then proceeds to discuss which claims of this nature shall rank before mortgages.

A Norwegian proposal that all claims mentioned in the original text of article 7, subparagraph 7, of the Norwegian draft shall rank before mortgages is defeated by 5 votes to 6 (3 abstentions).

A German proposal to the effect that the claims mentioned in the revised text of article 7, subparagraph 7, of the Norwegian draft (see above ad article 2, subparagraph viii) shall rank before mortgages is adopted by 12 votes to 0 (2 abstentions).

*Paragraph 2 and 3*): The substance of these paragraphs of the Oxford-draft is adopted, subject to redrafting on account of the changes made in paragraph 1 of this article. In view of the insertion of claims for contribution in general average in article 2, subparagraph vi), the Subcommittee expresses its unanimous opinion that such claims accrue on the date of the sacrifice.

*Paragraph 4*): The words « inter se » are inserted after the word « rank ».

#### *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<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> 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.

#### Article 4

*Paragraph 1* : The question is discussed of the effect of a change of flag on national liens. It appears that sometimes the *lex fori*, sometimes the law of the flag and sometimes the law of the State where the repairs were made or the services rendered is applied.

It is decided to keep this paragraph as it is but to substitute the word « grant » for the word « recognize ».

*Paragraph 2* : This paragraph is also adopted with substitution of the word « grant » for the word « recognize ».

#### Article 5

*Paragraph 1* : It is decided to replace this paragraph by article 8 of the Norwegian draft, subject to some redrafting.

*Paragraph 2* : This paragraph will be slightly redrafting in order to make it clear that the « *droit de suite* » does not apply to national liens.

#### Article 6

*Paragraph 1* : The word « registration » should read : « deregistration ».

This paragraph is adopted.

*Paragraph 2* : This paragraph is adopted.

The Norwegian delegation proposes to add two further paragraphs to this article (article 4, paragraph 3 and 4 of the Norwegian draft), which will be applicable in the case of deregistration and subsequent registration in an other country with the consent of the mortgagee. A number of delegations, although in agreement with the underlying idea of the proposal, express their doubts as to the actual possibility of the reregistration in one country of mortgages effected in an other country. The chairman therefore suggests to vote on the principle of the Norwegian proposal and to refer this matter to the drafting-committee if the principle is adopted. The Subcommittee adopts the principle by 8 votes to 3 (3 abstentions).

#### Articles 7 and 8

These articles are replaced by the articles 17, 18 and 19 of the Norwegian draft, subject to final drafting. In Article 19 of the Norwegian draft the reference to article 18 of said draft is deleted.

A German Proposal to add that a forced sale cannot be effected unless all right ranking above the claim of the executing creditor which are established before the competent authority are covered by the proceeds of the sale or assumed by the purchaser finds no support and is withdrawn.

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-

A British proposal to insert a provision to the effect that in the event of a forced sale a certificate of deregistration shall be delivered is accepted, with a reservation by the Swiss delegation in respect of the « ordre public ».

#### *Article 9*

*Paragraph 1* : This paragraph is adopted.

*Paragraph 2* : It is observed that the claims mentioned in this paragraph arise practically at the moment of departure. It is decided to delete this paragraph.

*Paragraph 3* : The Norwegian delegation argues that this provision would make it necessary to arrest the ship even for small claims.

This delegation proposes to replace this paragraph by article 15 of the Norwegian draft. This proposal is defeated by 7 votes to 7. A Norwegian and German proposal to the effect that the liens referred to in this paragraph shall expire after one year is defeated by 4 votes to 7 (3 abstentions). The Swiss delegate observes that under the law of some countries claims are extinguished after a period of one year or even six months.

Therefore, without insisting on a vote, he wishes to record his preference for a provision that the liens referred to in this paragraph shall be extinguished after two years or after such shorter period as the claim to which the lien attaches shall become time-barred.

This paragraph is adopted, but for the sake of clarity it is decided to state explicitly that the word « arrest » comprises a conservatory as well as an executory arrest (« saisie conservatoire ou exécutoire »).

*Paragraph 4* : This paragraph is adopted after a short discussion about the meaning of the word « requisition ». The Subcommittee is unanimous of the opinion that this word should be taken in its broadest sense.

#### *Article 10*

This article is adopted with the insertion of the words « and subrogation in » after the words « assignment of ».

#### *Article 11*

The Norwegian delegation explains that the purpose of article 14 of their draft is to enable the shipowner to invoke the limitation of his liability without setting up a limitation fund.

On the other hand it is pointed out that this article has been inserted in the Oxford-draft so as to avoid discrepancies between the



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 voix 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.

new Convention and the 1957 Convention relating to the limitation of the liability of shipowners.

After a long discussion the Norwegian delegation withdraws article 14 of their draft and proposes to delete article 11 of the Oxford-draft. This proposal is adopted by 7 votes to 5 (2 abstentions).

#### *Article 12*

A proposal of the German delegation to delete the words « Contracting State(s) » is unanimously adopted.

A proposal of the Swedish delegation to delete the words « are (is) to be or » is unanimously adopted.

It is further decided that the provisions of the draft Convention with respect to maritime liens shall only apply when the ship under construction is waterborne.

#### *Article 13*

This article is adopted with the deletion of the words « Subject to the provisions of article 12 ».

#### *Article 14*

This article is adopted.

#### *Final Article*

It is decided to add an article to the effect that the new Convention shall not apply to liens securing claims for damage caused by nuclear events.

With respect to a question put by the Norwegian and German delegation the Subcommittee expressed its unanimous opinion that maritime liens should attach to the ship only and not, for example, to insurance sums, owner's claims for damages to the ship, contributions in general average, freight etc.

Finally, a drafting-committee was appointed composed of Messrs. Asser, Fr. Berlingieri, Birch Reynardson, Rein and Vaes. This committee will prepare a draft-Convention in English and French based on the decisions made by the Subcommittee. The draft-Convention will be sent as soon as possible to the members of the Subcommittee.