

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

1985

LISBOA

II

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

**XXXIIIrd INTERNATIONAL CONFERENCE
OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

LISBOA

1985

**XXXIII^{ème} CONFERENCE INTERNATIONALE
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

1

**AGENDA AND OFFICERS
OF THE CONFERENCE**

**ORDRE DU JOUR ET BUREAU
DE LA CONFERENCE**

AGENDA

- Revision of the International Conventions for the unification of certain rules relating to the Maritime Liens and Mortgages of 10th April 1926 and 27th May 1967.
- Revision of the International Convention for the unification of certain rules relating to Arrest of sea-going ships of 10th May 1952.

OFFICERS OF THE CONFERENCE

PRESIDENT	:	Prof. Francesco BERLINGIERI
VICE-PRESIDENT	:	Conselheiro J.J. ALMEIDA BORGES
SECRETARIES-GENERAL	:	V/Adm. J.P. BUSTORFF GUERRA Prof. Jan RAMBERG Mr. Henri VOET
SECRETARIES	:	Capt. M. de Brito LIMPO SERRA Capt. ADRIANO CHUQUERE Cdr. G. CONCEIÇÃO SILVA Dr. A. dos ANJOS HENRIQUES

ORDRE DU JOUR

- Révision des Conventions Internationales pour l'unification de certaines règles relatives aux Privilèges et Hypothèques maritimes des 10 avril 1926 et 27 mai 1967.
- Révision de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la Saisie conservatoire des navires de mer du 10 mai 1952.

BUREAU DE LA CONFERENCE

PRESIDENT : Prof. Francesco BERLINGIERI
VICE-PRESIDENT : Conselheiro J.J. ALMEIDA BORGES
SECRETAIRES-GENERAUX : V/Adm. J.P. BUSTORFF GUERRA
Prof. Jan RAMBERG
M. Henri VOET
SECRETAIRES : Capt. M. de Brito LIMPO SERRA
Capt. ADRIANO CHUQUERE
Cdr. G. CONCEIÇÃO SILVA
Dr. A. dos ANJOS HENRIQUES

2

**OPENING SESSION
SEANCE INAUGURALE**

19.V.1985

DISCURSO DE ARBERTURA DA SESSÃO SOLENE

Proferido pelo Presidente da
Comissão de Direito Marítimo Internacional
Juiz Conselheiro Dr. José JOAQUIM de ALMEIDA BORGES

É com a maior consideração que dirijo a V.Ex^a, Sr. Presidente, as minhas cordiais saudações com as minhas respeitosas homenagens e agradecimentos por se ter dignado presidir à Sessão de abertura do XXXIII Congresso Internacional do C.M.I.

Quiz V.Ex^a com a sua presença significar o apreço que lhe merece esta Comissão e o grande interesse que o nosso País e os seus governantes continuam a demonstrar pelas coisas do Mar, decerto por estar na mente de todos nós a extraordinária revolução geográfica e humana que os nossos descobrimentos marítimos viriam a desencadear.

Foi a gesta heroica e destemida dos homens de quinhentos, como seu intercâmbio pacífico de produtos et de serviços que fez surgir entre nós, desde há séculos, a necessidade evidente de nos preocuparmos com o estudo do Direito Marítimo.

Chegou mesmo a criar-se jurisdição especializada para dirimir questões daquele ramo de direito.

Na carta régia de 10 de Agosto de 1410, de D. João I, já se estabelecia a competência de Juízes do Mar para conhecerem dos feitos de todos os mercadores, mestres, marinheiros e grumetes do Reino, e dos autos de mercadorias, carregações e fretamentos marítimos e de tudo que se relacionasse com a arte de marear.

Terá sido ainda por forte influência de um episódio ocorrido com um navio português no Estreito de Malaca, no início do século XVII, que viria a tomar forma o moderno Direito do Mar, fazendo-o sair de certas práticas que vigoravam até então para se afirmar como verdadeiro ramo de Direito das Gentes.

Com efeito, o caso do apresamento do « Catharina » está na origem de um notável parecer de um jovem e promissor advogado de 21 anos, de nome Hugo Grotius a que deu o título de « O Direito de Presa » em cujo capítulo XII, publicado em 1609, defendia a liberdade dos mares e o direito de todas as Nações poderem comerciar livremente umas com as outras.

Depois, com o andar dos tempos, as grandes concentrações comerciais foram surgindo na Europa Ocidental, a circulação e intercâmbios de mercadorias e a produção e concorrê-

cia na troca de matérias primas, acompanhadas da integração horizontal e vertical de certas indústrias, foram factores determinantes da formação duma consciência internacional que viria a provocar a elaboração de numerosos projectos e convenções discutidas e aprovadas em conferências diplomáticas.

Pode, em consequência, dizer-se que o direito marítimo terá sido um produto da civilização europeia ocidental.

É certo que alguns povos da antiguidade oriental, com a sua organização política teocrática, como Chineses, Hindus, Egípcios, Sumérios e Assírios, processaram determinadas regras de conduta nas suas relações entre Estados, mas tais regras não chegaram a ter qualquer influência na evolução e consolidação do Direito Internacional Marítimo.

Foram os usos e costumes do Mundo ocidental, praticados continuadamente pelos seus homens do mar, qui viriam a servir de inspiração e fontes principais daquele ramo de direito.

Pode mesmo dizer-se, reproduzindo Roling, que o direito das gentes tradicionais é um direito de linhagem europeia.

Tem sido objecto de várias tentativas a ideia da codificação progressiva do Direito Internacional Marítimo.

Em 1782 ensaiava-se em Leipzig, sem resultados meus conhecidos, a criação de um Código Marítimo Geral para a conservação da liberdade de navegação e do comércio das Nações, mas será com o aparecimento de certas organizações privadas, com representação de juristas e armadores que se dedicavam à resolução de problemas internacionais por meio do recurso à arbitragem, que o estudo do direito marítimo começou a evidenciar-se a ponto das suas resoluções informarem muitas vezes a elaboração de convenções internacionais.

Nessa posição veio a surgir e funcionou com notável projecção o Institut de Droit International, fundado em Paris no ano de 1873 com o objectivo de resolver os problemas internacionais pelo recurso à arbitragem, cujos anais são ainda hoje de notável relevância para o estudo do Direito Marítimo Internacional.

E por se terem reconhecido as enormes perspectivas do seu desenvolvimento, viria pouco depois a ser criada a International Law Association, sediada em Londres, cuja principal preocupação seria a de se dedicar a assuntos de arbitragem internacional e ao estudo da verificação de certas regras sobre avaria grossa.

A ela se ficaram devendo as célebres regras de York e Anvers para a regulação de avarias comuns, revistas em 1890

e passando, desde então, a constar da maior parte dos conhecimentos e cartas de fretamento do mundo inteiro.

E como se fossem tornando cada vez mais numerosas as questões de direito marítimo postas à sua consideração, veio desde logo a constituir-se sob o impulso dum jovem advogado, Louis Frank e de um eminentemente segurador Charles Le Jeune, uma nova organização, que ficava a funcionar no seio daquela Associação com o objectivo principal de contribuir com trabalhos e por meios apropriados, para a unificação do direito marítimo e dos usos, costumes e práticas marítimas.

É criado assim, em 1896, o C.M.I., com sede em Antuérpia, uma organização de carácter privado que viria a adquirir com o andar dos anos grande prestígio internacional, com uma actividade notável naquele domínio e com grande projecção no concerto das Nações pela sua função criadora e declaratória do Direito Internacional Marítimo.

A ele se ficariam a dever numerosos projectos de convenções internacionais.

Destacam-se pelo êxito que vieram a ter, as duas Convenções de Bruxelas sobre colisão e salvamento, que ainda se encontram em vigor, a Convenção de Bruxelas de 1924 sobre manifestos de carga, Convenção de Bruxelas 1926 sobre embarques e hipotecas marítimas e a Convenção sobre imunidade dos Navios de Estado, do mesmo ano.

Muitas outras convenções a sua eficiente e meritória actuação viria a produzir, não obstante terem sido criadas entretanto organizações das Nações Unidas com os mesmos interesses de unificação do direito marítimo.

E foi a grande influência e reconhecida importância dos resultados práticos da actuação do C.M.I., que influenciaram no nosso País a ideia de se criar uma comissão ou associação que se dedicasse especialmente ao estudo do direito marítimo.

E apesar de várias vicissitudes surgidas com a sua constituição, favoravelmente resolvidas, viria finalmente a ser criada esta Comissão em 1924, a qual, de então para cá tem o seu prestígio assegurado pela sua relevante intervenção na discussão de assuntos relacionados com o direito marítimo.

Vão ser objecto de apreciação nesta Conferência temas de grande interesse jurídico.

Com efeito, privilégios creditórios, hipotecas marítimas e arresto de navios são assuntos da maior importância para o direito Comercial Marítimo.

O seu estudo e regulamentação tem sido objecto de várias conferências, a eles se referindo as Convenções de Bruxelas de 10 de Abril de 1926, a que Portugal aderiu por carta de 12 de Dezembro de 1931, e as Convenções de 10 de Maio de 1952 e de 27 de Maio de 1967, todas elas para a verificação de certas regras relacionadas com os referidos institutos jurídicos.

Interessam-nos especialmente as conclusões desta Conferência pela projecção que podem vir a ter nas alterações que se prevêm para o Livro III de nosso Código Comercial de 1888, onde estão inseridas aquelas matérias, pela conveniência que haverá na sua actualização considerando a nossa integração na ordem jurídica comunitária.

Respeitosas saudações e agradecimentos nos merecem os ilustres membros do Governo que se dignaram abrillantar com a sua presença esta memorável sessão inaugural.

Para V.Ex^a, Sr. Chefe do Estado Maior da Armada, as nossas homenagens reconhecidas pela eficiente e prestimosa orientação que tem imprimido a esta Comissão na realização prática dos seus objectivos.

Merce-nos especial referência o entusiasmo com que V.Ex^a aceitou, apoiou e incentivou a realização desta Conferência em Lisboa.

Dirijo-me agora a V.Ex^a, Sr. Presidente do C.M.I., jurista de projecção internacional, conhecido e acreditado em todo o mundo do direito marítimo.

Bem merece V.Ex^a a homenagem de todos quantos se encontram ligados ao C.M.I., pelo brilho, competência técnica, erudição, eficiência e simpatia com que tem orientado os trabalhos e os próprios destinos deste Comité.

Devem-se a V.Ex^a os notáveis trabalhos de apreciação crítica que têm servido de inspiração para muitos trabalhos notáveis saídos deste Comité.

São dignos do maior apreço e consideração os trabalhos preparatórios que V.Ex^a tem produzido sobre os assuntos que vão ser debatidos nesta Conferência.

De tal maneira meritórios que bem posso afirmar que V.Ex^a já tem um lugar de honra na evolução do direito marítimo.

Bem haja por se ter dignado escolher o nosso País, agora com todas as suas janelas abertas para a Europa, para realização desta Conferência.

Sabemos da responsabilidade que pesa sobre nós pela sua organização.

O nosso querido Portugal envergará suas vestes garridas de alegria e cor da nossa bonita e luminosa Primavera para vos receber e V.Ex^a verá que esta Comissão, a que tenho a honra de presidir, saberá corresponder à generosidade com que V.Ex^a nos distinguiu.

Resta-me, para finalisar, dirigir aos Exm^{os} Congressistas e seus acompanhantes, que nos honram com a sua presença, as minhas respeitosas saudações.

Benvindos sejam à nossa terra.

Ela saberá alcolher-vos com a tradicional hospitalidade portuguesa.

Votos muito amigos por uma boa estadia em Portugal, que a nossa cozinha típica e os afamados vinhos portugueses sejam do vosso agrado.

Do nosso lado encontrareis sempre um sorriso amigo para vos servir.

Muito obrigado.

SPEECH DELIVERED
BY PROFESSOR FRANCESCO BERLINGIERI
PRESIDENT OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DISCOURS PRONONCE
PAR LE PROFESSEUR FRANCESCO BERLINGIERI
PRESIDENT DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

Excelentíssimo Senhor Presidente da Repùblica,
Excelentíssimos Senhores
— Ministro da Justiça
— Ministro do Mar
— Presidente do Supremo Tribunal da Justiça
— Almirante António Sousa Leitão
— Presidente da Comissão de Direito Marítimo Internacional
— Presidente da Fundação Calouste Gulbenkian
— Minhas Senhoras e meus Senhores,

O Comité Marítimo Internacional sente-se orgulhoso por realizar a sua trigésima terceira conferência no país onde Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral, Bartolomeu Dias et tantos outros ilustres navegadores, içaram as suas velas para a descoberta de novas terras e de novas rotas comerciais, através do mundo.

Foram estas descobertas que tornaram necessária a unificação do direito marítimo a nível mundial.

Exactamente quatro séculos após Vasco da Gama ter descido as águas do Tejo em nove (9) de Julho de mil quatrocentos e noventa e sete (1497) rum à India, O Comité Marítimo Internacional iniciou a sua própria aventura, a qual não poderia ter sido melhor descrita do que através das palavras do seu primeiro Presidente, August Beernaert, que no seu discurso inaugural, a um (1) de Fevereiro de mil oitocentos e noventa e sete (1897) disse o seguinte :

« Trata-se..., meus Senhores, da continuação dum programa que, desde longa data, venho assinalando... : a unificação da legislação das coisas do mar ».

Portugal, que já tomara parte no congresso de direito comercial que teve lugar em Antuérpia en mil oitocentos e oitenta e cinco (1885), e que introduziria no seu código comercial de mil oitocentos e oitenta e oito (1888) alguns princípios de direito marítimo obtidos desse congresso, cedo se tornou um participante desta aventura.

O seu ingresso no Comité Marítimo Internacional remonta a mil novecentos e dez (1910). O Presidente do Comité Português para a Unificação do Direito Marítimo, era um notável jurista : Francisco António da Veiga Beirão, sob cuja Presidência o código Comercial de mil oitocentos e oitenta e oito (1888) foi preparado.

Entretanto o Comité Português viu-se forçado a interromper a sua actividade.

Contudo, após a primeira grande guerra, a Marinha Portuguesa que sempre demonstrou grande interesse e entusiasmo pelo Direito Marítimo Internacional, tomou a iniciativa de reviver a Comissão que hoje nos recebe.

Le CMI a été toujours conscient que le droit maritime, ainsi que le droit commercial en général, n'est pas un ensemble de règles théoriques qui sont imposées de l'extérieur aux milieux commerciaux, mais doit répondre aux exigences pratiques de ces milieux, en fournissant une réglementation juste et claire de leurs rapports, de façon qu'ils puissent traiter les affaires d'une manière rapide, avec connaissance des droits et des obligations qui en résultent.

Pour faire cela il était, comme il est toujours, indispensable de connaître ces exigences pratiques, les problèmes concrets auxquels les trafics maritimes donnent lieu, et de trouver des solutions équilibrées.

En 1909, douze ans après la constitution du CMI, son Président donna déjà une description précise du but et de la méthode de travail du CMI :

Nul ne méconnaît plus — il a dit — l'important avantage qu'il y aurait pour toutes les nations maritimes à l'établissement de règles uniformes pour les choses de la mer. Dans tous les pays de quelque importance commerciale ou économique, nous avons avec nous les hommes de science comme les hommes de la pratique, les jurisconsultes et les professeurs comme les négociants, les armateurs, les dispacheurs et les assureurs.

Le CMI a continué à suivre cette méthode de travail, mais en même temps a dû s'adapter aux changements, pour pouvoir continuer son œuvre. Et l'importance de son œuvre préparatoire pour l'unification internationale du droit maritime a été reconnue par les organisations des Nations Unies, et en premier lieu par CNUCED et OMI.

It is precisely with a view to offering its assistance and co-operation to these organizations that the CMI embarked

upon the task of reviewing the 1926 and 1967 Maritime Liens and Mortgages Conventions and the 1952 Arrest Convention. Both these subjects, in the world of to-day, are of enormous importance for a great many different reasons.

International regulation of maritime liens and mortgages and of arrest of ships involves in fact economic and financial problems, such as those connected with the priority to be granted to mortgages or hypothecs which secure loans granted to shipowners in order to create an incentive to financing and development of merchant marine, and those connected with the forced sale of ships and the distribution of the proceeds of sale; technical and technically related problems, such as those connected with registration of charges on ships and registration of ships sold in a forced sale as well as those connected with the arrest of vessels; safety problems, such as those connected with the need for a priority of certain claims which may foster safety of ships or of navigation, such as wreck removal; social problems, such as those connected with the need for priority of the claims of the crew.

All these problems are strictly interlinked and must be all taken into consideration when attempting to find a satisfactory regulation on maritime liens and mortgages and arrest of ships.

The two International Sub-Committees of the CMI have proceeded to the examination of the existing conventions in an unbiased manner. They have neither assumed that they were good nor that they were bad. They have thoroughly investigated all problems connected with each of them, they have sought the views of all national associations and through them of the industry at large by means of detailed questionnaires, they have discussed all problems which had been raised.

, The Lisbon Conference is now called to review the preparatory work done by the two International Sub-Committees and to decide whether and to which extent there is a need for a review of the two Conventions. The recommendations approved by the Conference will then be submitted to IMO and UNCTAD who have followed with the greatest attention the work done so far by the CMI in these areas.

During the Conference two additional subjects will be considered, i.e. that of uniform rules on sea waybills and that of compensation for damages in collision cases. Also these subjects are of great interest and, it is hoped, their study will significantly advance next week.

The invitation of the Comissão de Direito Marítimo Internacional to the CMI was made by Commander Eduardu Serra

Brando three years ago. From that time, and particularly during the last twelve months, the Comissão has worked hard and efficiently to organize the Conference. I wish to express the great appreciation of the CMI for the splendid job which has been done by the Organizing Committee formed by Rear Admiral Bustorff Guerra, Captain Limpo Serra and Captain Chuquere Cunha.

I sincerely hope that our work in Lisbon will substantially contribute to the unification of the maritime law on all subjects on the Agenda and that the Lisbon Conference of the CMI will be remembered as one of the most successful conferences of the CMI.

I am very grateful for your attention.

DISCURSO PROFERIDO PELO
EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE
DA REPÚBLICA GENERAL ANTONIO RAMALHO EANES

Exmº Senhor Presidente do Supremo Tribunal de Justiça
Senhores Ministros
Senhor Presidente do CMI
Senhor Chefe de Estado-Maior da Armada
Srs. Congressistas,
Minhas Srªs, e Meus Srºs.

Aos Senhores Congressistas e Acompanhantes as cordiais saudações de Portugal.

A presença do Chefe do Estado nesta sessão de abertura do 33º Congresso do CMI, pretende ser simultaneamente uma manifestação de apreço, uma manifestação de agrado e uma manifestação de interesse.

Manifestação de apreço pela Comissão e pelo trabalho relevante e empenhado que tem oferecido ao país e ao mundo.

De agrado, porque, como foi dito aqui, o mar foi na história portuguesa um factor genéticamente determinante da nossa individualidade cultural e mesmo da nossa afirmação enquanto nação soberana. Ao mar, liga-nos mesmo o maior projecto nacional, um projecto que durante séculos mobilizou verdadeiramente o povo português e empenhou, sem grandes dúvidas, todos os governantes. Projecto que, como sabem, foram os descobrimentos.

Ao mar se deve também o maior contributo português para a história da humanidade. Diese o Sr. Juiz Conselheiro, há momentos, ao retratar esta contribuição, que a extraordinária revolução geográfica e humana que os descobrimentos marítimos desencadearam foi, a todos os títulos, nacional e internacionalmente notável.

A vossa presença Srs. Congressistas, é pois também e apesar de tudo, em nosso entender, uma homenagem à gesta marítima dos portugueses.

Finalmente manifestação de interesse porque o mar, essa genesis imensa de riqueza, todos os dias velho e novo, constante e diferente, é ainda a imensa autoestrada da humanidade em que as balisas do tempo passado e presente se confundem, por onde transitam homens e produtos, a que o avião e os transportes terrestres macisos só na aparência roubavam importância.

Interessa pois ao mundo e em particular a um País como Portugal, tudo aquilo que possa fazer desta via, verdadeiramente universal, um caminho de paz e um caminho de progresso. E a paz e o progresso nesta área pressupõem e exigem, como todos sabemos, e conforme já foi dito aqui, uma codificação tão inteira quanto possível do Direito Internacional Marítimo.

Termino afirmando não ter dúvidas que o trabalho da organização que a Comissão vos vai oferecer, é de qualidade e, desejando aos Srs. Congressistas um proveitoso trabalho. Aos Srs. Congressistas e aos Acompanhantes eu desejo também,, e faço votos para que esta estadia em Portugal seja agradável.

3

**CLOSING SESSION
SEANCE DE CLOTURE
25.V.1985**

SPEECH DELIVERED
by Dr. Mário Ferreira BASTOS RAPOSO
MINISTER OF JUSTICE, MEMBER OF CDMI,
PRESIDENT OF THE CLOSING SESSION OF THE CONFERENCE

DISCOURS PRONONCE
par le Dr. Mário Ferreira BASTOS RAPOSO
MINISTRE DE LA JUSTICE, MEMBRE DU CDMI
et PRESIDENT DE LA SEANCE DE CLOTURE DE LA CONFERENCE

M. le Chef de l'Etat-Major de la Marine,
M. le Président du Comité Maritime International,
M. le Président de la Commission
de Droit Maritime International,

Mesdames, Messieurs,

1. Je voudrais tout d'abord vous dire tout le plaisir que j'éprouve à témoigner la rencontre au Portugal de si remarquables personnalités du monde du Droit. Et je vous salue très chaleureusement du succès de vos travaux.

Mais je ne peux pas vous cacher mon bout de chagrin. C'est qu'après tout, en tant qu'avocat portant le plus vif intérêt aux affaires du Droit Maritime, j'aimerais bien participer de de vos travaux et en suivre l'évolution.

Je crois que le fait de vivre ce sera toujours d'avoir présentes les voies qui ont stimulé et donné sens à notre vie ; je dirais même que, sous cette perspective, la vie est un permanent essai vers une temporelle **resurrection**. En ne pas oubliant que je suis toujours attaché au Droit Maritime, je voudrais avoir eu la chance de contacter plus directement des juristes dont je connais si bien les travaux. D'ailleurs, dès le premier jour, j'ai eu l'opportunité de le dire à M. le Président Francesco Berlingieri, dont la présence, en tant qu'auteur d'ouvrages doctrinaires qui me servent de mémoire, lui accorde presque le titre de membre **honoris causa** de mon étude d'avocat. C'est le moindre des honneurs dont il puisse faire l'object. Mais cet honneur je le reconnais de façon très sincère et symbolique.

Aurais-je eu la chance d'avoir été présent aux travaux du Congrès, j'aurais pu « recouvrer », pendant quelques jours, la Commission portugaise du Droit Maritime International, dont je fais partie sur l'aimable invitation de M. le Chef de l'Etat-Major Amiral Sousa Leitão.

S'il est certain que de notre **Association** nationale du Droit Maritime il n'existe beaucoup plus que l'acte notarial de sa fondation et qu'elle n'a pas entrepris le **voyage** qu'on pourrait espérer d'elle, il faut reconnaître que la **Commission**, avec ses 60 ans d'activité et intégrée dans la Marine portugaise en tant qu'organisme consultatif, constitue un lieu d'innovation intellectuelle et de permanente liberté d'esprit. C'est, pour ainsi dire, une Commission « associative » pleine d'**affectio societatis**, accomplissant ses objectifs d'une façon non-bureaucratique.

Il y a aussi le fait que la Commission est présidée par M. le Juge Almeida Borges. J'ai travaillé avec lui en tant qu'avocat, Bâtonnier de l'Ordre et Ministre de la Justice, alors qu'il était le Président de la Cour Suprême. Il est une pierre de la plus pure affectivité dans les sentiers de ma vie.

2. On sait bien que le Droit Maritime n'a jamais atteint, au Portugal, une expression doctrinaire significative, surtout après les années 50. Il lui a manqué une tradition universitaire systématisée ; et, sans doute, l'Université est l'**Ecole** la plus adéquate à engendrer une **élite** dans les domaines de la science juridique. Ce sont les tribunaux qui comblent le vide de cette source du savoir, par la voie d'une élaboration dogmatique **indirecte** ou **réflexe**. J'ai quelque part souligné que, dans la grande forêt de difficultés auxquelles se heurtent, soit les juges, soit les avocats, ils préparent des solutions à partir de l'argumentation des uns et des jugements **juridiques** des autres. C'est le dialogue judiciaire avec toute sa capacité créative et innovatrice ; à mon avis, d'ailleurs, le dialogue est la forme première et la plus normale de la connaissance humaine ; or le dialogue judiciaire aboutit dans une harmonisation entre la composante logique et l'élément pragmatique ; la « sentence » c'est la **sententia** — terme dérivé de « *sentire* », **juger**. Or, le même terme latin a donné l'origine au terme **sentiment**, qui, d'ailleurs, signifie aussi « opinion ». L'attitude **relationnelle** proposée par le monde judiciaire est toujours la source d'un univers particulier ; mais celui-ci, en se multipliant, **tend à s'unifier**.

Par cette voie, l'activité judiciaire acquiert l'allure d'une source d'**autorité** sur le plan de l'élaboration conceptuelle. Le droit de ces **artifices** du droit est plus grand que le « petit droit ». Les procès constituent, eux-mêmes, du droit, quoiqu'ils ne soient des règles de droit (Carbonnier).

C'est ainsi qu'en outre des tâches de préparation législative qu'il mène dans le cadre du droit commercial maritime, mon Gouvernement a tout récemment mis au point un projet de loi sur la création de tribunaux maritimes en tant que des tribunaux **judiciaires** spécialisés. Le projet sera bientôt soumis à la décision parlementaire.

On fait souvent appel, en droit maritime, à l'idée de **Révolution**. Je me souviens, notamment, de l'article assez connu de M. Paul Chauveau sur **Le Droit Maritime en Révolution** et de la « container revolution » de M. James R. Woods et de M. le Professeur William Tetley. Or je pense que ces nouveaux tribunaux maritimes, propulsés par de si effectives motivations, ne vont pas, certes, aboutir dans une **Révolution** dans la recherche et la mise en œuvre du Droit ; mais ils iront, assurément, donner un pas très important vers la « régénération » de tout ce domaine normatif. Ils éveilleront, peut-être, le droit maritime portugais d'un certain **sommeil** ; il retrouvera une **personnalité** véritable.

Et ceci, non seulement dans le cadre du droit interne, mais aussi dans la connaissance et l'interprétation du droit international, qui est toujours le noyau de nouvelles tendances et où le C.M.I. joue un rôle de premier plan.

3. Le **portrait** du C.M.I. est fait dans un autre article doctrinaire du Doyen Chauveau dans la **Revue Trimestrielle de Droit Commercial** (1963, p. 377), portant sur **L'Unification du Droit Maritime et le C.M.I.** Fondé en 1896, il a tenu son premier congrès en 1897. « Lors de ces premières réunions il rassemblait une dizaine de personnalités, d'origine surtout européenne (...) ».

Que la réalité est différente de nos jours !

Son succès peut se mesurer par les personnalités qui sont dans cette Conférence.

L'unification du droit à l'échelle universelle revêt un intérêt grandissant et un exemple majeur a eu lieu au sein du droit maritime. D'ailleurs, d'après Rodière, « le droit internationalisé a une forte valeur d'entraînement sur les lois nationales internes ». (**Introduction au Droit Comparé**, 1979, p. 116).

L'internationalisme du droit maritime a une vocation à l'**unité** ; la mer rend solidaires les gens et leur conduite. Elle « constitue un milieu uniforme dans lequel les hommes qui la parcourent mènent la même vie (...) ». « De cette communauté de vie sont sorties des coutumes communes ». Cela c'est toujours passé dès le Consulat de la Mer et les Rôles d'Oléron. La différenciation graduelle des lois maritimes internes a été l'œuvre du mouvement de codification du XIX^e siècle ; la loi dictée par le législateur positif a oublié parfois les coutumes communes. La **dévolution** du droit maritime à ses racines unitaires a été la plus grande réussite du C.M.I.

Cette œuvre a été bénéfique au Portugal, qui est présent dans presque toutes les grandes conventions internationales. Mais, en bénéficiant de ces textes, il a perdu le rythme de la

modernisation du système juridique interne. Nous avons oublié que le « besoin de changement » c'est un besoin qui existe en soi et pour soi.

On critique le législateur actuel de ses lois innombrables, « et qui changent vite, souvent incohérentes entre elles » (Car-bonnier). Le droit portugais, en général, ne fais pas exception à cette tendance. Cependant, dans le domaine du droit maritime, bien au contraire, il n'y a pas d'**inflation** — mais, plutôt, une... **déflation** législative. C'est une situation qu'il faut regarder en face et résoudre aussi vite que possible, avec une prudence **audacieuse**. Préparer des lois n'est pas une activité facile ; il faut qu'on se place bien en présence des transformations du monde et du Droit.

4. Avec un vieillissement de presque un siècle, dans un univers juridique où parfois chaque **mois** équivaut à des années, le Code de Commerce portugais doit être modernisé.

Mais d'après quelle méthodologie ?

Faut-il réviser le Code lui-même ?

Ou bien établir un Code de Navigation Maritime qui serait, éventuellement, un texte du droit commercial maritime, mais comprenant certaines questions du droit public ?

Devrait-on mettre sur pied une rénovation par étapes des grands secteurs de la législation maritime, à l'exemple de la réforme entreprise en France depuis 1966 ?

Personnellement, j'opterais pour cette troisième solution, et n'ayant pas une conception **possessive** du Ministère de la Justice en tant que « ministère de la loi », j'estime quand même qu'il peut souvent fonctionner comme un noyau d'actions **interdisciplinaires** et **interdépartementales** où, bien sûr, d'autres secteurs jouent un rôle décisif, à commencer par le Ministère de la Mer et la Marine portugaise.

L'absence de codification **formelle**, au sens historique du mot, n'est pas, nécessairement, une sorte d'appel du vide ou de la **complexification des textes** au gré des inspirations passagères, voire contradictoires ; la codification **monumentale** ne constitue guère le seul moyen d'éviter la confusion. Ce qu'on ne peut demander c'est que le Ministre de la Justice puisse accepter la perte de compétence dans la confection des textes intéressant le droit privé. Le problème a été très bien posé par le professeur Bruno Oppetit (**Etudes offertes à René Rodière**, 1981, **maxime** p. 200).

En réalité, et quant à la première solution possible, il faut prendre en considération que, même sans trop **survaloriser** le

particularisme classique du droit maritime, on peut se douter qu'il puisse, de nos jours, être intégré dans une **unité** organique et dans le contexte spécifique qu'est forcément celui du Code de Commerce. Ce n'est pas sans fondement que Rodière a dit que « la loi maritime se détache de la loi commerciale » (**Traité...**, **Introduction**, 1976, p. 206). D'ailleurs, la codification est, parfois, une vaine tentative de simplification : le regroupement d'éléments épars doit dépendre du fait qu'ils aient, comme point commun, de se reporter à un même corps **cohérent** de règles ou à un même domaine juridique. Autrement, la codification devient une voie artificielle. Et c'est le devoir du législateur de trouver des solutions praticables et intelligibles ; voilà les règles recommandables de cet « art » technologique que l'on pourrait nommer de « légistique ».

En ce qui concerne la deuxième possibilité — celle d'un Code de la Navigation Maritime, dans le style du Code grec de 1958 et des excellents Codes polonais et de la R.D.A. — il faut prendre en ligne de compte que, pour que ceci soit faisable, il faudrait disposer de ressources humaines, d'infrastructures et, surtout, de motivations qui pourraient découler, par exemple, d'une actuation collective semblable à celle menée en Italie par Scialoja et par la **Rivista del Diritto della Navigazione**.

Evidemment, les problèmes qui ont mené à la réalisation de cette Conférence sont de la plus grande importance. Dans le Droit Maritime il y a, comme partout, des conflits d'intérêts ; il en est le cas des priviléges et hypothèques, où il y a les créanciers hypothécaires, d'une part, et les créanciers maritimes, « désireux d'être couverts par un droit de gage (privilège) avec priorité sur les hypothèques inscrites, d'autre part » ; ce problème a récemment fait l'objet d'un remarquable article de M. le Vice-Président Walter Müller (**Le Droit Maritime français**, 1983, p 82).

On sait, d'ailleurs, que l'on reproche aux priviléges leur caractère **occulte**. Et la disparité des législations en matière de priviléges étant très gênante, il faut que les créanciers hypothécaires ne puissent « voir surgir, au hasard du lieu où la saisie du navire était effectuée, une nuée de créances privilégiées passaient avant eux » (Rodière, **Le Navire**, 1980, p. 168).

J'estime qu'on a certainement choisi la solution de maintenir deux conventions séparées, bien que faisant recours à une meilleure coordination — l'une sur les priviléges et hypothèques, l'autre sur la saisie des navires. Je crois aussi qu'il est difficile de parvenir à l'unanimité quant à l'idée d'établir un système d'inscription des priviléges, étant donnée la configuration traditionnelle qui leur est accordée.

Dans une autre perspective, le **mortgage** du droit anglais et américain a des différences qui le séparent de l'hypothèque maritime continentale et romainiste. C'est vrai qu'en Angleterre, aujourd'hui, après le **Merchant Shipping Act** de 1894, le créancier hypothécaire n'est plus un propriétaire, même conditionnel, du navire, « mais simplement un créancier ayant droit au cas de non-paiement de sa créance, de prendre possession de son gage » (v. Pierre Bonassies, **Les hypothèques et priviléges maritimes en droit anglais et en droit américain**, D.M.F., 1965, **maxime** p. 593).

Il faut souligner, néanmoins, que la faculté de vendre le navire à l'amiable marque une prérogative qui ne saurait être celle d'un créancier (Rodière).

Mais ce n'est pas le moment de disserter sur ces thèmes ; je me sentirais comme un **extraneus** dans votre **patrie** d'experts si qualifiés. Je n'oublie pas que je suis ici comme un invité — bien que, j'insiste, j'aimerais avoir eu l'opportunité de prendre part aux travaux, car **participer** c'est à la fois renforcer notre intentionnalité d'améliorer les objets de notre action et ce que nous sommes, nous-mêmes.

En tant que Ministre de la Justice, je vous remercie, au nom du Gouvernement portugais, de votre présence et de votre cordialité. Le Portugal a jadis découvert d'autres terres et tout un nouveau monde. Il cherche désormais, avec élan, à se découvrir lui-même, dans la rencontre avec la grande famille des autres pays qui sont pour lui, après tout, une constellation de fraternité, qui donne un sens à une nouvelle et incessante **aventure** universelle.

Merci d'être venus et, très sincèrement, comme on dit en portugais — « até breve ».

4

DRAFT REVISION OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME LIENS AND MORTGAGES

PROJET DE REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

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

done at Brussels 27th May 1967

Article 1

**Recognition and enforcement of mortgages,
"hypothèques" and charges**

Mortgages, "hypothèques" and registerable charges of the same nature, which registerable charges of the same nature will be referred to hereafter as "charges", effected on seagoing vessels by their owners to secure payment of monies shall be enforceable in State Parties provided that :

- a) such mortgages, "hypothèques" and charges have been effected and registered in accordance with the law of the State in which the vessel is registered ;
- b) the register and any instruments required to be deposited with the registrar in accordance with the law of the State where the vessel is registered are open to public inspection, and that extracts of the register and copies of such instruments are obtainable from the registrar, and
- c) either the register or any instruments referred to in paragraph b) above specifies at least the name and address of the person in whose favour the mortgage, "hypothèque" or charge has been effected or that it has been effected or that it has been issued to bearer, and the date and other particulars which, according to the law of the State of registration, determine the rank as respects other registered mortgages, "hypothèques" and charges.

Article 2

**Ranking and effects of mortgages, "hypothèques"
and charges**

The ranking of registered mortgages, "hypothèques" or charges as between themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the law of the State of registration ; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

**PROJET DE REVISION
DE LA CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
RELATIVES AUX PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES**

faite à Bruxelles le 27 mai 1967

Article 1

**Reconnaissance et exécution des hypothèques,
« mortgages » et « droits »**

Les hypothèques, « mortgages » et autres droits de même nature susceptibles d'être inscrits, ces derniers étant désignés ci-après par le mot « droit », constitués sur des navires par leurs propriétaires pour garantir le paiement de sommes seront reconnus dans les Etats Partie à condition que :

- a) ces hypothèques, « mortgages » et « droits » aient été constitués et inscrits dans un registre conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé ;
- b) le registre et tous les actes qui doivent être remis au conservateur conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé, soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies de ces actes soient exigibles du conservateur ;
- c) et que soit le registre, soit l'un des actes visés au paragraphe b) ci-dessus, indique à tout le moins le nom et l'adresse du bénéficiaire de l'hypothèque, du « mortgage » ou du « droit », ou le fait que cette sûreté a été constituée au porteur ainsi que la date et les autres mentions qui, suivant les lois de l'Etat de l'inscription, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques, « mortgages » et « droits » inscrits.

Article 2

Rang et effets des hypothèques, « mortgages » et « droits »

Le rang des hypothèques, « mortgages » ou « droits » inscrits et, sous réserve des dispositions de la présente Convention, leurs effets à l'égard des tiers, sont déterminés par les lois de l'Etat où ils sont inscrits ; toutefois, sous réserve de l'application des dispositions de la présente Convention, tout ce qui concerne la procédure d'exécution est régie par les lois de l'Etat où elle a lieu.

Article 3

Change of ownership or registration

1. In the event of a voluntary change of ownership or registration of a vessel no State Party shall permit the owner to deregister the vessel without the written consent of all holders of registered mortgages, "hypothèques" or charges.

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

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

Article 4

Maritime liens

1. Each of the following claims against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel shall be secured by a maritime lien on the vessel :

- i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel including social insurance contributions, payable on their behalf ;
- ii) port, canal, and other waterway dues and pilotage dues ;
- iii) claims in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel ;
- iv) claims based on tort arising out of physical loss or damage caused by the operation of the vessel other than loss of or damage to cargo, containers and passengers' effects carried on the vessel ;
- v) claims for salvage, wreck removal and contribution in general average.

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

Article 3

Changement de propriété ou d'immatriculation

1. En cas de transfert volontaire de propriété ou de changement volontaire d'immatriculation d'un navire aucun Etat Partie n'autorisera le propriétaire à faire radier l'immatriculation de ce navire sans le consentement de tous les bénéficiaires d'hypothèques, de « mortgages » ou de « droits » inscrits.

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

- a) soit un certificat attestant que le navire a été radié ;
- b) soit un certificat attestant que le navire sera radié lorsque cette nouvelle immatriculation aura au lieu.

Article 4

Priviléges maritimes

1. Chacune des créances suivantes sur le propriétaire, le locataire coque nue, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire est garantie par un privilège maritime sur le navire :

- i) les gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ;
- ii) les droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage ;
- iii) les créances du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;
- iv) les créances délictuelles ou quasi-délictuelles en raison de perte ou de dommage matériels causés par l'exploitation du navire, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire ;
- v) les créances du chef d'assistance et de sauvetage, de relèvement d'épave et de contribution aux avaries communes.

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

Priority of maritime liens

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

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

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

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

Article 6

Other liens and rights of retention

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

2. If a lien or right of retention is granted in respect of a vessel in possession of either

- a) a shipbuilder, to secure claims for the building of the vessel or
- b) a ship repairer, to secure claims for repair, including reconstruction, of the vessel effected during such possession,

Article 5

Rang des privilèges maritimes

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

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

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

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

Article 6

Autres privilèges et droits de rétention

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

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

such lien shall be postponed to, and such right of retention shall not prejudice the enforcement of, all maritime liens set out in Article 4, but may take priority over registered mortgages, "hypothèques" or charges on, or be exercisable against, the vessel. Such lien or retention shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer, otherwise than in consequence of an arrest or seizure.

Article 7

Characteristics of maritime liens

The maritime liens set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or of registration or of flag, except in the case of a forced sale.

Article 8

Extinction of maritime liens

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

2. The one year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period that the arrest or seizure of the vessel is not permitted by law.

Article 9

Assignment and subrogation

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

Article 10

Notice of forced sale

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

- a) all holders of registered mortgages, "hypothèques" or charges which have not been issued to bearer ;

- a) soit d'un constructeur de navires, pour garantir des créances résultant de la construction du navire,
- b) soit d'un réparateur de navires, pour garantir des créances résultant de réparations y compris celles allant jusqu'à la reconstruction du navire effectuées au cours de la période même où il est en sa possession,

ce privilège prendra rang après tous les priviléges maritimes énumérés à l'article 4 et un tel droit de rétention ne pourra entraver leur exécution, mais ils pourront primer les hypothèques « mortgages » ou « droits » inscrits sur le navire ou être exercés sur celui-ci. Un tel privilège ou droit de rétention s'éteindra lorsque le navire cessera d'être en la possession du constructeur ou du réparateur de navires, autrement qu'à la suite de saisie conservatoire ou d'une mesure d'exécution.

Article 7

Caractéristiques propres aux priviléges maritimes

Les priviléges maritimes énumérés à l'article 4 suivent le navire nonobstant tout changement de propriété, d'immatriculation ou de pavillon, sauf en cas de vente forcée.

Article 8

Extinction des priviléges maritimes

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

2. Le délai d'un an prévu au paragraphe précédent n'est susceptible d'aucune suspension ni interruption ; toutefois, ce délai ne court pas tant que la saisie conservatoire ou la mesure d'exécution n'est pas permise par les lois.

Article 9

Cession et subrogation

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

- b) such holders of registered mortgages, « hypothèques » and charges issued to bearer and to such holders of maritime liens set out in Article 4 whose claims have been notified to the said authority ;
- c) the registrar of the register in which the vessel is registered.

Article 11

Effects of forced sale

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

- a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such State, and
- b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention.

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

3. When a vessel registered in a State Party has been the object of a forced sale in a State Party, the competent authority shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages, "hypothèques" or charges except those assumed by the purchaser, and of all liens and other encumbrances provided that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs a) and b), have been complied with. Upon production of such certificate the registrar shall be bound to delete all registered mortgages, "hypothèques" or charges except those assumed by the purchaser, and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration for the purpose of reregistration, as the case may be.

Article 12

Scope of application

- 1. Unless otherwise provided in this Convention, its pro-

Article 10

Notification de la vente forcée

Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Partie, et au moins trente jours à l'avance, l'autorité compétente de cet Etat notifiera, ou fera notifier, par écrit la date et le lieu de vente :

- a) à tous les bénéficiaires d'hypothèques, de « mortgages » ou de « droits » inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur ;
- b) aux bénéficiaires d'hypothèques, de « mortgages » et de priviléges maritimes énumérés à l'article 4, dont les créances « droits » inscrits constitués au porteur, et aux titulaires de ont été signifiées à ladite autorité ;
- c) au conservateur du registre d'immatriculation du navire.

Article 11

Effets de la vente forcée

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

- a) qu'au moment de la vente le navire se trouve dans le ressort de cet Etat ;
- b) que la vente ait été réalisée conformément aux lois dudit Etat et aux dispositions de la présente Convention.

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

3. Lorsqu'un navire, immatriculé dans un Etat Partie, a fait l'objet d'une vente forcée dans un Etat Partie, l'autorité compétente délivrera à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire est vendu libre de tous hypothèques, « mortgages » ou « droits » à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous priviléges et autres charges, à la condition que les exigences mentionnées aux alinéas a) et b) du para-

visions shall apply to all seagoing vessels registered in a State Party or in a State which is not a State Party.

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

Article 13

Communication between State Parties

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

Article 14

Conflict of conventions

Nothing in this Convention shall affect the application of an International Convention providing for limitation of liability or of national legislation giving effect thereto.

24th May 1985.

graphe 1 ci-dessus, aient été respectées. Sur production de ce certificat le conservateur sera tenu de radier tous les hypothèques, « mortgages » ou « droits » inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et d'immatriculer le navire au nom de l'acheteur ou de délivrer un certificat de radiation aux fins de nouvelle immatriculation selon le cas.

Article 12

Champ d'application

1. Sauf stipulations contraires de la présente Convention, ses dispositions s'appliquent à tous navires, immatriculés ou non dans un Etat Partie.
2. A l'égard des navires dont un Etat est propriétaire, exploitant ou affréteur et affectés à un service public non commercial, aucune disposition de la présente Convention d'une part ne crée de droits sur eux et d'autre part ne permet l'exécution d'aucun droit à leur encontre.

Article 13

Communications entre Etats Parties

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

Article 14

Conflit des Conventions

Aucune disposition de la présente Convention ne fait obstacle à l'application d'une Convention internationale organisant la limitation de la responsabilité ou d'une législation nationale lui donnant effet.

24 mai 1985.

5

DRAFT REVISION OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS

PROJET DE REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER

**DRAFT REVISION OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS**

Done at Brussels, May 10th, 1952

Article 1

Definitions

(1) "Maritime claim" means any claim concerning or arising out of the ownership, construction, possession, management, operation or trading of any ship, or out of a mortgage or an "hypothèque" or a charge of the same nature on any ship, or out of salvage operations relating to any ship, such as any claim in respect of :

- (a) damage caused by the ship, whether in collision or otherwise ;
- (b) loss of life or personal injury caused by the ship or occurring in connection with the operation or management of the ship ;
- (c) salvage operations or any salvage agreement ;
- (d) liability to pay compensation or other remuneration in respect of the removal or attempted removal of a threat of damage, or of preventive measures or similar operations, whether or not arising under any international convention, or any enactment or agreement ;
- (e) costs or expenses relating to the raising, removal, recovery or destruction of the wreck of the ship or her cargo ;
- (f) any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charterparty or otherwise ;
- (g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers in the ship, whether contained in a charterparty or otherwise ;
- (h) loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried in the ship ;
- (i) general average ;
- (j) towage
- (k) pilotage ;
- (l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) or services supplied to the ship for her operation or maintenance ;

**PROJET DE REVISION
DE LA CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
RELATIVES A LA SAISIE CONSERVATOIRE
DES NAVIRES DE MER**

fait à Bruxelles le 10 mai 1952

Article 1

Définitions

(1) « Crédit maritime » signifie toute allégation d'un droit ou d'une créance ayant pour cause ou ayant trait à la construction, la possession, la gestion, l'exploitation ou le commerce de tout navire, à une hypothèque, à un « mortgage » ou à une autre sûreté de même nature grevant tout navire ou aux opérations de sauvetage et d'assistance relatives à tout navire, telle que allégation d'un droit ou d'une créance ayant trait à :

- (a) dommages causés par le navire que ce soit par abordage ou autrement ;
- (b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par le navire ou survenant à l'occasion de l'exploitation ou de la gestion du navire ;
- (c) opérations de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat d'assistance ;
- (d) l'obligation au paiement d'une indemnité ou autre rémunération due au titre de toutes mesures ou tentatives visant à prévenir ou écarter un dommage, en vertu ou non d'une convention internationale, d'un texte législatif ou réglementaire ou d'un contrat ;
- (e) frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération ou à la destruction de l'épave du navire ou de sa cargaison ;
- (f) tout contrat relatif à l'utilisation ou la location du navire par affrètement ou autrement ;
- (g) tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passager par le navire, par affrètement ou autrement ;
- (h) pertes ou dommages subis par ou en relation avec les marchandises (y compris les bagages) transportées par le navire ;
- (i) avarie commune ;
- (j) remorquage ;
- (k) pilotage ;

- (m) construction, repair, converting or equipping of the ship ;
- (n) port, canal and other waterway dues and dock charges ;
- (o) wages and other sums (including social insurance contributions) payable to or on behalf of or for the benefit of the master, officers or other members of the ship's complement in respect of their employment ;
- (p) disbursements made in respect of the ship, by or on behalf of the master, owner, bareboat or other charterer or agent ;
- (q) insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or bareboat charterer ;
- (r) any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or bareboat charterer ;
- (s) any dispute as to ownership or possession of the ship ;
- (t) any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship ;
- (u) a mortgage or an "hypothèque" or a charge of the same nature on the ship ;
- (v) any dispute arising out of a contract for the sale of the ship ;

(2) "Arrest" means any detention, or restriction on removal, of a ship by order of a Court to secure a maritime claim when at the time of such detention or restriction that ship is physically within the jurisdiction of the State where the order has been made.

"Arrest" includes "attachment" or other conservatory measures, but does not include measures taken in execution or satisfaction of an enforceable judgment or arbitral award.

(3) "Person" includes individuals, partnerships, unincorporated associations and bodies corporate, governments, their departments and public authorities.

(4) "Claimant" means any person asserting a maritime claim.

(5) "Court" means any competent judicial authority of a State.

Article 2

Powers of arrest

(1) A ship may be arrested or released from arrest only by or under the authority of a Court of the State in which the arrest is demanded or has been effected.

- (l) fourniture au navire, pour son exploitation ou son entretien, de marchandises, matériels, approvisionnements, soutes, équipements (y compris les conteneurs) ou de services ;
- (m) construction, réparation, transformation ou équipement du navire ;
- (n) taxes et droits de port, de dock, de canal et autres voies navigables ;
- (o) salaires ou autres sommes, y compris les contributions d'assurance sociale, payables à, pour le compte de, ou au bénéfice du capitaine, des officiers ou du personnel de bord, et relatives à leur emploi ;
- (p) paiements effectués en relation avec le navire, par le capitaine, le propriétaire du navire, l'affréteur coque nue, tout autre affréteur ou tout agent, ou pour leur compte ;
- (q) primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) relatives au navire, payables par le propriétaire du navire ou l'affréteur coque nue, ou pour leur compte ;
- (r) frais d'agence ou commissions de courtage ou autres relatifs au navire, payables par le propriétaire du navire ou l'affréteur coque nue, ou pour leur compte ;
- (s) tout litige à la propriété ou à la possession du navire ;
- (t) tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'utilisation ou des produits d'exploitation de ce navire ;
- (u) l'hypothèque, le « mortgage » ou toute autre sûreté de même nature grevant le navire ;
- (v) tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

(2) « Saisie » signifie toute immobilisation ou restriction au départ d'un navire, en vertu d'une décision judiciaire, afin de garantir une créance maritime, dès lors qu'au moment de cette immobilisation ou de cette restriction, le navire se trouve matériellement dans la juridiction de l'Etat où la décision judiciaire a été rendue.

« Saisie » comprend toutes mesures conservatoires entraînant l'immobilisation d'un navire, mais ne comprend pas les mesures tendant à l'exécution d'un jugement ou d'une sentence arbitrale exécutoires.

(3) « Personne » comprend toute personne physique ou morale, société ou groupement ayant ou non la personnalité morale, ainsi que les Etats, les administrations et les établissements publics.

(4) « Crédancier » signifie toute personne alléguant une créance maritime.

(5) « Tribunal » signifie toute autorité judiciaire compétente d'un Etat.

(2) A ship may be arrested in respect of a maritime claim but in respect of no other claim.

(3) A ship may be arrested even though she is ready to sail or is sailing.

(4) A ship may be arrested for the purpose of obtaining security notwithstanding that by virtue of a jurisdiction clause, arbitration clause or choice of law clause in any relevant contract the maritime claim in respect of which the arrest is effected is to be adjudicated in a State other than the State where the arrest is effected, or is to be arbitrated, or is to be adjudicated subject to the law of another State.

(5) Subject to the provisions of this Convention, the procedure relating to the arrest of a ship or her release shall be governed by the law of the State in which the arrest is demanded or has been effected.

Article 3

Exercise of right of arrest

(1) Arrest is permissible of any ship in respect of which a maritime claim is asserted if: —

- (a) the claim is secured by a maritime lien and is within any of the following categories —
 - (i) wages and other sums, including social insurance contributions, due to the master, officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship,
 - (ii) port, canal, and other waterway dues and pilotage dues,
 - (iii) loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship,
 - (iv) liability in tort arising out of physical loss or damage caused by the operation of the ship other than loss of or damage to cargo, containers and passengers effects carried on the ship,
 - (v) salvage, wreck removal and contribution in general average ; or
- (b) the claim is based upon a registered mortgage or a registered "hypothèque" or a registered charge of the same nature ; or
- (c) the claim is related to ownership or possession of the ship ; or

Article 2

Pouvoirs de saisie

(1) Un navire ne peut être saisi, ou libéré de cette saisie, que par décision d'un Tribunal de l'Etat dans lequel la saisie est ou a été demandée ou effectuée.

(2) Un navire peut être saisi en vertu d'une créance maritime, mais non en vertu d'une autre créance.

(3) Un navire peut être saisi même s'il est prêt à appareiller ou s'il a déjà appareillé.

(4) Un navire peut être saisi dans le but d'obtenir une sûreté, malgré l'existence dans tout contrat considéré d'une clause attributive de compétence judiciaire ou arbitrale prévoyant de soumettre la créance maritime à l'origine de la saisie à l'examen au fond du Tribunal d'un Etat autre que celui dans lequel la saisie est effectuée, ou d'un tribunal arbitral, ou d'une clause prévoyant l'application de la loi d'un autre Etat à ce contrat.

(5) Sous réserve des dispositions de la présente convention, la procédure relative à la saisie d'un navire ou à sa mainlevée est régie par la loi de l'Etat dans lequel la saisie est ou a été demandée ou effectuée.

Article 3

Exercice du droit de saisie

(1) Peut être effectuée la saisie de tout navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée, si

(a) la créance est garantie par un privilège maritime et est comprise dans l'une des catégories suivantes :

- (i) les gages et autres sommes, y compris les cotisations d'assurance sociale, dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord, en vertu de leur engagement à bord du navire,
- (ii) les droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage,
- (iii) mort ou lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire,
- (iv) la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle en raison de perte ou de dommage matériels causés par l'exploitation du navire, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire,
- (v) assistance et sauvetage, relèvement d'épave et contributions aux avaries communes ; ou

- (d) the claim is not covered by (a), (b) or (c) above and if —
- (i) the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is personally liable for the claim and is owner of the ship when the arrest is effected, or
 - (ii) the bareboat charterer of the ship is personally liable for the claim and is bareboat charterer or owner of the ship when the arrest is effected.

(2) Arrest is permissible of any ship or ships which, when the arrest is effected, is or are owned by the person who is personally liable for the maritime claim and who was, when the claim arose : —

- (a) owner of the ship in respect of which the maritime claim arose ; or
- (b) bareboat charterer, time charterer or voyage charterer of that ship.

This provision does not apply to claims in respect of ownership or possession of a ship.

(3) Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, the arrest of a ship which is not owned by the person allegedly liable for the claim shall be permissible only if, under the law of the State where the arrest is demanded a judgment in respect of that claim can be enforced against that ship by judicial or forced sale of that ship.

Article 4

Release from arrest

(1) A ship which has been arrested shall be released when sufficient security has been furnished in a satisfactory form.

(2) In the absence of agreement between the parties as to the sufficiency and form of the security, the Court shall determine its nature and the amount thereof, not exceeding the value of the ship.

(3) Any request for the ship to be released upon security being provided shall not be construed as an acknowledgment of liability nor as a waiver of any defence or any right to limit liability.

(4) (a) If a ship has been arrested in non-party State and is not released although security has been given in a State party, that security shall be ordered released on application to

- (b) la créance est fondée sur une hypothèque enregistrée, un « mortgage » enregistré ou toute sûreté de même nature, enregistrée ; ou
 - (c) la créance est relative à la propriété ou à la possession du navire ; ou
 - (d) la créance n'est pas couverte par les alinéas (a), (b) et (c) ci-dessus et
 - (i) la personne qui était propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née est personnellement obligée à raison de cette créance et est propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée, ou
 - (ii) l'affréteur en coque nue du navire au moment où la créance maritime est née est personnellement obligée à raison de cette créance et est affréteur en coque nue ou propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée.
- (2) Peut être effectuée la saisie de tout navire ou de tous navires, qui au moment où la saisie est pratiquée est ou sont la propriété de la personne qui est personnellement obligée à raison de la créance maritime et qui, au moment où la créance est née, était :
- (a) propriétaire du navire auquel la créance maritime se rapporte ; ou
 - (b) affréteur en coque nue, affréteur à temps, ou affréteur au voyage de ce navire.
- Cette disposition ne s'applique pas aux créances relatives à la propriété ou à la possession d'un navire.
- (3) Nonobstant les dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent Article, la saisie d'un navire qui n'est pas la propriété d'une personne prétendument obligée à raison de la créance, ne pourra être autorisée que si selon la loi de l'Etat où la saisie est demandée, un jugement rendu en vertu de cette créance peut être exécuté contre ce navire par une vente judiciaire ou forcée de ce navire.

Article 4 **Mainlevée de la saisie**

(1) Un navire qui a été saisi devra être libéré lorsqu'aura été fournie une sûreté d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante.

(2) Si les parties intéressées ne parviennent pas à un accord sur l'importance et la forme de la sûreté, le Tribunal en déterminera la nature et le montant, qui ne pourra excéder la valeur du navire.

(3) Aucune demande tendant à la libération du navire contre la fourniture d'une sûreté ne peut être interprétée comme une

the Court in the State party save in exceptional cases where it would be unjust to do so.

(b) If in a non-party State the ship is released upon satisfactory security being provided, any security given in a State party shall be ordered released to the extent that the total amount of security given in the two States exceeds —

- (i) the claim for which the ship has been arrested, or
 - (ii) the value of the ship,
- whichever is the lower.

Such release shall, however, not be ordered unless the security given in the non-party State will actually be available to the claimant and will be freely transferable.

(5) Where pursuant to paragraph (1) of this Article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

Article 5

Right of re-arrest and multiple arrest

(1) Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship has already been given to secure a maritime claim, that ship shall not thereafter be rearrested or arrested in respect of the same maritime claim unless : —

- (a) the nature or amount of the security already obtained in respect of the same claim is inadequate, provided that the aggregate amount of security may not exceed the value of the ship ; or
- (b) the person who has already given the security is not, or is unlikely to be, able to fulfil some or all of his obligations ; or
- (c) the ship arrested or the security previously given was released either
 - (i) upon the application or with the consent of the claimant acting on reasonable grounds, or
 - (ii) because the claimant could not by taking reasonable steps prevent the release.

(2) Any other ship which would otherwise be subject to arrest in respect of the same maritime claim shall not be arrested unless : —

reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation à toute défense ou à tout droit de limiter sa responsabilité.

(4) (a) Si un navire a été saisi dans un Etat non-partie et n'est pas libéré malgré la fourniture d'une sûreté dans un Etat partie, la mainlevée de cette sûreté sera sur demande ordonnée par le Tribunal de l'Etat partie sauf en cas de circonstances exceptionnelles pouvant entraîner des conséquences injustes.

(b) Si dans un Etat non-partie le navire est libéré contre la fourniture d'une sûreté suffisante, la mainlevée de toute sûreté fournie dans un Etat partie sera ordonnée dans la mesure où le montant total de la sûreté fournie dans les deux Etats dépasse :

- (i) soit le montant de la créance du titre de laquelle la saisie a été pratiquée,
- (ii) soit la valeur du navire, la moins élevée des deux devant prévaloir.

Une telle mainlevée ne peut toutefois être ordonnée que dans la mesure où la sûreté demeurera effectivement disponible dans l'Etat non partie et librement transférable au profit du créancier.

(5) Toute personne qui a fourni une sûreté en vertu des dispositions du paragraphe (1) du présent Article peut à tout moment demander au Tribunal de réduire, modifier ou supprimer cette sûreté.

Article 5

Droit de nouvelle saisie et saisies multiples

(1) Lorsque dans un Etat un navire a déjà été saisi et libéré ou qu'une sûreté a déjà été donnée pour garantir une créance maritime, ce navire ne pourra faire l'objet d'aucune saisie fondée sur la même créance maritime, à moins que :

- (a) la nature ou le montant de la sûreté déjà obtenue en vertu de la même créance n'est pas suffisant, à condition que le montant total des sûretés ne dépasse pas la valeur du navire ; ou
- (b) la personne qui a déjà fourni la sûreté n'est ou ne paraît pas capable d'exécuter tout ou partie de ses obligations, ou
- (c) la mainlevée de la saisie ou la libération de la sûreté ne soit intervenue —
 - soit à la demande ou avec le consentement du créancier agissant sur des fondements raisonnables,
 - soit parce que le créancier n'a pu, par des mesures raisonnables, empêcher cette mainlevée ou cette libération.

(2) Tout autre navire qui serait susceptible d'être saisi en

- (a) the nature or amount of the security already obtained in respect of the same claim is inadequate ; or
- (b) the provisions of paragraph (1)(b) or (c) of this Article are applicable.

(3) "Release" for the purpose of this Article shall not include any unlawful release or escape from arrest

Article 6

Protection of owners and bareboat charterers of arrested ships

(1) The Court may as a condition of the arrest of a ship, or of permitting an arrest already effected to be maintained, impose upon the claimant who seeks to arrest or who has procured the arrest of the ship the obligation to provide security of a kind and for an amount, and upon such terms, as may be determined by that Court for any loss which may be incurred by the defendant as a result of the arrest, and for which the claimant may be found liable, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of : —
(a) the arrest having been wrongful or unjustified ; or
(b) excessive security having been demanded and obtained.

(2) The Courts of the State in which an arrest has been effected shall have jurisdiction to determine the extent of the liability, if any, of the claimant for loss or damage caused by the arrest of a ship, including but not restricted to such loss or damage as may be caused in consequence of : —
(a) the arrest having been wrongful or unjustified, or
(b) excessive security having been demanded and obtained.

(3) The liability, if any, of the claimant in accordance with paragraph (2) of this Article shall be determined by application of the law of the State where the arrest was effected.

(4) If a Court in another State or an arbitral tribunal is to determine the merits of the case in accordance with the provisions of Article 7, then proceedings relating to the liability of the claimant in accordance with paragraph (2) of this Article may be stayed pending that decision.

(5) Where pursuant to paragraph (1) of this Article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

vertu de la même créance maritime ne pourra être saisi à moins que :

- (a) la nature ou le montant de la sûreté déjà obtenue en vertu de la même créance n'est pas suffisant ; ou
- (b) les dispositions du paragraphe (1) (b) ou (c) du présent Article sont applicables.

(3) « Mainlevée », pour les besoins du présent Article exclut toutes manœuvres illégales ayant permis le départ ou la libération du navire.

Article 6

Protection des propriétaires et affréteurs en coque nue de navires saisis

(1) Le Tribunal peut, comme condition à l'autorisation de saisir un navire ou de maintenir une saisie déjà effectuée, imposer au créancier saisissant ou ayant déjà fait saisir le navire l'obligation de fournir une sûreté sous une forme, pour un montant et selon des termes qui seront fixés par ce Tribunal, pour tout dommage causé par la saisie susceptible d'être subi par le défendeur, et d'engager la responsabilité du créancier notamment la perte ou le dommage éventuels du défendeur à la suite :

- (a) d'une saisie abusive ou injustifiée, ou
- (b) d'une sûreté excessive demandée et obtenue.

(2) Les Tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été effectuée sont compétents pour déterminer l'étendue de la responsabilité éventuelle du créancier pour les pertes ou dommages causés par la saisie d'un navire, notamment pour ceux qui pourraient être subis à la suite :

- (a) d'une saisie abusive ou injustifiée, ou
- (b) d'une sûreté excessive demandée et obtenue.

(3) La responsabilité éventuelle du créancier, visée au paragraphe (2) du présent Article, est soumise à la loi de l'Etat où la saisie a été effectuée.

(4) Au cas où le litige est, conformément aux dispositions de l'Article 7, soumis à l'examen au fond d'un Tribunal d'un autre Etat ou d'un tribunal arbitral, la procédure relative à la responsabilité du créancier prévue au paragraphe (2) du présent Article peut être suspendue dans l'attente de la décision au fond.

(5) Toute personne qui a fourni une sûreté en vertu des dispositions du paragraphe (1) du présent Article peut à tout moment demander au Tribunal de réduire, modifier ou supprimer cette sûreté.

Article 7

Jurisdiction on the merits of the case

(1) The Courts of the State in which an arrest has been effected or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration.

(2) Notwithstanding the provisions of paragraph (1) of this Article, the Courts of the State in which an arrest has been effected, or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship, may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by the law of that State and a Court of another State accepts jurisdiction.

(3) In cases where a Court of the State where an arrest has been effected or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship : —

- (a) does not have jurisdiction to determine the case upon its merits ; or
- (b) has refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article,

such Court may, and upon request shall, order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before a competent Court or arbitral tribunal.

(4) If proceedings are not brought within the period of time ordered in accordance with paragraph (3) of this Article then the ship arrested or the security given shall, upon request, be ordered released.

(5) If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with paragraph (3) of this Article, or if proceedings before a competent Court in another State are brought in the absence of any such order, then unless such proceedings do not satisfy general requirements in respect of due process of law, any final decision resulting therefrom shall be recognized and given effect with respect to the arrested ship or to the security given in order to prevent her arrest or obtain her release.

(6) Nothing contained in the provisions of paragraph (5) of this Article shall restrict any further effect given to a foreign judgement or arbitral award under the law of the State where the arrest of the ship was made or security given to prevent her arrest or obtain her release.

Article 7

Compétence sur le fond du litige

(1) Les Tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été effectuée ou une sûreté donnée pour éviter la saisie ou obtenir la libération du navire sont compétents pour juger le litige au fond, à moins que les parties de façon valable ne conviennent ou ne soient convenues de soumettre le litige à tout Tribunal d'un autre Etat se déclarant compétent, ou à l'arbitrage.

(2) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1) du présent Article, les Tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été effectuée, ou une sûreté fournie pour prévenir une saisie ou obtenir la libération du navire, peuvent décliner leur compétence si leur loi nationale le leur permet et si tout Tribunal d'un autre Etat se reconnaît compétent.

(3) Lorsque tout Tribunal de l'Etat dans lequel une saisie a été effectuée ou une sûreté fournie pour prévenir une saisie ou obtenir la libération du navire,

- (a) n'est pas compétent pour statuer au fond sur le litige, ou
- (b) a décliné sa compétence en vertu des dispositions du paragraphe (2) du présent Article,

ce Tribunal peut d'office et, sur demande, doit, fixer au créancier un délai pour engager la procédure au fond devant le Tribunal ou la juridiction arbitrale compétents.

(4) Si au terme du délai fixé conformément au paragraphe (3) du présent Article la procédure au fond n'a pas été engagée la mainlevée de la saisie ou de la sûreté est, sur demande, ordonné.

(5) Si la procédure est engagée avant le terme du délai fixé conformément au paragraphe (3) du présent Article ou si la procédure devant le Tribunal compétent d'un autre Etat est engagée en l'absence de fixation d'un tel délai, toute décision définitive prononcée à l'issue de cette procédure, est reconnue et prend effet à l'égard du navire saisi ou de la sûreté fournie pour prévenir la saisie du navire ou obtenir sa libération, sous réserve de la conformité de cette procédure aux principes généraux régissant la conduite d'un procès.

(6) Aucune des dispositions du paragraphe (5) du présent Article ne peut porter atteinte à l'effet d'un jugement étranger ou d'une sentence arbitrale rendus selon la loi de l'Etat où la saisie a été effectuée ou une sûreté fournie pour prévenir une saisie du navire ou obtenir sa libération.

Article 8
Application

(1) This Convention shall apply to any sea-going ship, whether or not that ship is flying the flag of a State party.

(2) This Convention shall not apply to State-owned ships exclusively used for governmental non-commercial service.

(3) Nothing in this Convention shall be construed as creating a maritime lien.

(4) This Convention does not affect any rights or powers vested in any Government or its departments, or in any public authority, or in any dock or harbour authority, under any international convention or under any domestic law or regulation, to detain or otherwise prevent from sailing any ship within their jurisdiction.

(5) This Convention shall not affect the power of any State or Court to make orders affecting the totality of a debtor's assets.

(6) Nothing in this Convention shall affect the application of international conventions providing for limitation of liability, or domestic law giving effect thereto, in the State where an arrest is effected.

(7) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the States parties relating to the arrest of any ship physically within the jurisdiction of the State of her flag procured by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State, or by any other person who has acquired a claim from such person by subrogation, assignment or otherwise.

Article 9
Reservations

A State may, when signing, ratifying, accepting or acceding to this Convention, reserve the right to refrain from applying the Convention to ships not flying the flag of a State party.

Article 8

Application

(1) La présente Convention est applicable à tout navire battant ou non pavillon d'un Etat Partie.

(2) La présente Convention n'est pas applicable aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service non commercial.

(3) Aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme créant un privilège maritime.

(4) La présente Convention n'affecte aucun des droits ou prérogatives dévolus en vertu de toute convention internationale, de toute loi ou réglementation interne, permettant à un Etat ou à ses administrations, à un établissement public ou à une autorité portuaire, de retenir un navire ou d'en interdire le départ dans le ressort de leur juridiction.

(5) La présente Convention ne peut restreindre le pouvoir de tout Tribunal d'ordonner des mesures affectant l'ensemble du patrimoine d'un débiteur.

(6) Aucune disposition de la présente Convention ne peut affecter l'application de Conventions internationales ni d'aucune loi interne leur donnant effet, autorisant la limitation de responsabilité dans l'Etat où une saisie est effectuée.

(7) Aucune disposition de la présente Convention ne modifie ou n'affecte la loi interne des Etats Parties en ce qui concerne la saisie d'un navire dans la juridiction de l'Etat dont il bat pavillon, effectuée à la demande d'une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat, ou à la demande de toute autre personne qui aura acquis cette créance par la voie d'une subrogation, d'une cession ou par tout autre moyen.

Article 9

Réserve

Un Etat peut à la signature, la ratification, l'acceptation, l'adhésion à cette Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer la Convention aux navires ne battant pas le pavillon d'un Etat Partie.

6

LIST OF ATTENDANCE LISTE DES PARTICIPANTS

LIST OF ATTENDANCE LISTE DES PARTICIPANTS

ARGENTINA

Asociación Argentina de Derecho Marítimo

- J.A. ANDUIZA, Lawer - Haight, Gardner, Poor & Havens - One Street Plaza - New York - N.Y. 10004 - U.S.A.
- A.C. CAPAGLI, Lawyer - Manzano & Cappagli - Corrientes 538, piso 14 - 1043 Buenos-Aires.
- J. GLUSCHANKOF, Adjuster - Ascoli & Weil - Buenos-Aires.
- Dr. R.E. Revello LARENA, Legal Assessor - Yacimientos Petroliferos Fiscales of Argentina - Buenos-Aires.
- D.M. LOPEZ SAAVEDRA, Lawyer - Lopez Saavedra, Neira & Schuarzberg - 1043 Buenos-Aires.
- M.J. MENDIZABAL, Lawyer - Edye, Roche, de la Vega & Ray - 25 de Mayo 489, 5th Floor - Buenos-Aires.
- A.O. RAVINA, Abogado - Estudio Ravina y Asociados - Buenos-Aires.
- J.D. RAY, Lawyer, President of the Asociación Argentina de Derecho Marítimo Edye, Roche, de la Vega & Ray - 25 de Mayo 489, 5th Floor - Buenos-Aires.
- F. ROMERO CARRANZA, Legal Manager/Attorney-at-Law - Organization Techint - Buenos-Aires.
- Miss. H.S. TALAVERA, Advocate, Professor - Facultad de Derecho de Buenos-Aires - Buenos-Aires.

AUSTRALIA and NEW ZEALAND

The Maritime Law Association of Australia and New Zealand

- Justice K.J. CARRUTHERS, President of The Maritime Law Association of Australia and New Zealand - Supreme Court, Queens Square - Sydney - New South Wales.
- P.G. WILLIS, Solicitor, The Broken Hill Proprietary Company - G.P.O. Box 86A - 3001 Melbourne - Victoria.

BELGIQUE

Association Belge de Droit Maritime

- Claude BUISSERET, Avocat - Louizalastraat 32, b. 1 - B-200 Antwerpen.
J. COENS, Avocat - Meir 44 - B-2000 Antwerpen.

J. DE VOS, Avocat - Muiklaan 7 - B-9000 Gent.
L. DELWAIDE, Avocat - Markgravestraat 17 - B-2000 Antwerpen.
G.J. FLETCHER ,Dispacheur - Langlois & Co, s.p.r.l. - Frankrijklei 115 - B-2000 AAntwerpen.
Wim FRANSEN, Avocat - Gounodstraat 2/A - B-2000 Antwerpen.
V.H. JANSSENS, Legal Adviser - Compagnie Maritime Belge s.a. - St. Katedlijnevest 61 - B-2000 Antwerpen.
T. KEGELS, Avocat - Mechelsesteenweg 196 - B-2018 Antwerpen.
H. LANGE, Avocat - Schermersstraat 30 - B-2000 Antwerpen.
D.H. MEINERTZHAGEN, Avocat - Louizalaan 39, b. 6 - B-2000 Antwerpen.
R. ROLAND, Avocat - Antoon Van Dyckstraat 2, bus 5 - B-2018 Antwerpen.
Lionel TRICOT, Avocat - Président de l'Association Belge de Droit Maritime - Italiëlei 108 - B-2000 Antwerpen.
Ph. VAN HAVRE, Dispacheur - Langlois & Co., s.p.r.l. - Frankrijklei 115 - B-2000 Antwerpen.
Henri VOET Sr., Dispacheur - Henry Voet-Genicot, s.p.r.l. - Borzestraat 17 - B-2000 Antwerpen.
Henri VOET Jr., Dispacheur - Henry Voet-Genicot, s.p.r.l. - Borzestraat 17 - B-2000 Antwerpen.
R. WIJFFELS, Avocat - Maria Henriettalei 1 - B-2018 Antwerpen.
L. WIJFFELS, Avocat - Maria Henriettalei 1 - B-2018 Antwerpen.

BRASIL

Associação Brasileira de Direito Marítimo

P. CALMON, Advogado-Professor Universitário - Pedro Calmon Filho & Associados - Av. Franklin Roosevelt, 194/8º - Castelo - Rio de Janeiro - RJ 20021.
Miss M.C. PADILHA, Advogada - Cia de Navegação Marítima Netumar - Rio de Janeiro.
R. GOMEZ PEREIRA, Average Adjuster - Avenida Churchill 60 - GR 302304 CEP 20020 - Rio de Janeiro RJ.

BULGARIA

Association Bulgare de Droit Maritime

G. BOGDANOV, Bulgarian Maritime Law Association - 39, rue Moskovska - 1000 Sofia.
VI. GIVODINOV, Bulgarian Maritime Law Association - 39, rue Moskovska - 1000 Sofia.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Dr. G.J. ALBRECHT, Lawyer - Ahlers, Schottelius, Woelper - 2800 Bremen.
Dr. H. Chr. ALBRECHT, Lawyer - Hasche, Albrecht, Fischer - Valentinskamp 88 - 2000 Hamburg 86.

- Dr. J.F. BARTELS, Lawyer - Blaum, Dettmers, Rabstein - 5-6 Herrlichkeit - 2800 Bremen.
- Dr. G. COELER, Lawyer - 2000 Hamburg.
- Dr. W. DEHN, Lawyer - Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft - 2000 Hamburg.
- Dr. E. DETTMERS, Lawyer - Blaum, Dettmers, Rabstein - 5-6 Herrlichkeit - 2800 Bremen.
- Dr. P. EHLMERMAN, Lawyer - Partner Dr. Ehlerman & Jeschonek - 2000 Hamburg.
- Dr. R. HARNISCH, Lawyer - Dr. Schackow & Partner - 2800 Bremen.
- Dr. R. HERBER, Professor - Law of the Sea and Law Institute - Heimhuderstrasse 71 - 2000 Hamburg 13.
- Dr. G. KÖHLER, Lawyer - Dr. Schackow & Partner - 2800 Bremen.
- Dr. B. KRÖGER, Managing Director Verband Deutscher Reeder - 6 Esplanade - 2000 Hamburg 36.
- Dr. W.H. LAMPE, Ministerial Councillor - Ministry of Transportation - Wedel.
- Dr. E. LAU, Richter - 2000 Hamburg.
- Dr. V. LOOKS, Lawyer - Hasche-Albrecht-Fischer - Valentinskamp 88 - 2000 Hamburg 36.
- Dr. NÖLL, Attorney-at-Law - 6, Esplanade - 2000 Hamburg 36.
- Dr. G. PASSEHL, Attorney-at-Law - Dres. Da Belstein & Passehl - Rechtsanwälte - 2000 Hamburg.
- Dr. D. RABE, Attorney-at-Law - Schön & Pflüger - Spitalerstrasse 22 - 2000 Hamburg 1.
- Dr. W. RICHTER, President of the Deutscher Verein für Internationales Seerecht (Court of Appeal at Bremen) - Mackensenweg 4 - 2800 Bremen 33.
- Dr. H.G. RÖHREKE, Lawyer - Röhreke, Boye, Remé, von Weder - Balindamm 26 - 2000 Hamburg 1.
- Dr. J. TRAPPE, Lawyer - Berenberg, Gossler & Partner - 2000 Hamburg.
- Dr. B. VOGELER, Lawyer - Hasche, Albrecht, Fischer - Valentinskamp 88 - 2000 Hamburg 36.
- Dr. H. von BREVERN, Lawyer - Ernst Russ - 27 Alsterarkaden - 2000 Hamburg 36.

CANADA

Canadian Maritime Law Association Association Canadienne de Droit Maritime

- W.D. ANGUS - Partner Stikeman, Elliott, Tamaki, Mercier & Robb - 1155 Dorchester Blvd., West, Suite 3700 - Montréal - Quebec H313 SV2.
- W. BAATZ, Shipping Consultant - E-1 « Roxdene » Pitts Bay Road - Pembroke 5-62 - Bermuda.
- E. BAUDRY, Lawyer - Lavery, O'Brien - 1 Place Ville Marie, Suite 4000 - Montréal - Quebec H3B 4M4.
- D. BEARD, Lawyer - Beard, Winter, Gordon - 200 University Avenue - Toronto - Ontario, M5H 2K4.
- T. BISHOP, Lawyer - Brisset, Bishop, Davidson & Davis - 620 St. Jacques Street, Suite 600 - Montréal - Quebec, H3C 1C7.
- D. BRANDER-SMITH, Barrister and Solicitor - Bull, Housser & Tupper - 3000 Royal Centre, P.O. Box 11130 - Vancouver, B.C. V6E 3R3.

- J. BRISSET, President Canadian MLA - Brisset, Bishop, Davidson & Davis - 620 St. Jacques Street, Suite 600 - Montréal - Quebec, H3C 1C7.
- J. CARTON, Shipping Federation of Canada - Transworld Shipping Ltd. - 300 St. Sacrament Street, Suite 326 - Montréal, Quebec H2Y 1X4.
- P.G. CATHCART, Barrister and Solicitor - McMillan, Binch - Royal Bank Plaza, P.O. Box 38, South Tower - Toronto - Ontario M5J - 2J7.
- Miss K.A. CONNIDIS, Partner - Wright & McTaggart - 390 Bay Street, Suite 2600 - Toronto - Ontario M5H 2Y2.
- J.R. CUNNINGHAM, Lawyer - Campney & Murphy - P.O. Box 49190, 16th Floor, 3 Bentall Centre, 595 Burrard Street - Vancouver, B.C. V7X 1K9.
- M. de MAN, Stikelman, Elliott - 1155 Dorchester Boulevard West, Suite 3700 - Montréal - Quebec H3B 3V2.
- R.M. FERNANDES, Lawyer - Beard, Winter, Gordon - 200 University Avenue - Toronto - Ontario M5H 2K4.
- N. FRAWLEY, Lawyer - Paterson, MacDougall - 20, Queen Street, Suite 3504, Box 66 - Toronto - Ontario M5H 3R3.
- Miss J. GAUTHIER, Lawyer, - Ogilvy, Renault - 1981 McGill College Avenue, Suite 11 - Montréal - Quebec H3A 3C1.
- E. GOLD, Professor of Maritime Law, Director - Dalhousie Ocean Studies Programme - 1321 Edward Street - Halifax, N.S. B3H 3H5.
- J.E. GOULD, Barrister - McInnes, Cooper & Robertson - P.O. Box 730, 1673 Bedford Row - Halifax N.S. B3J 2V1.
- S. HARRINGTON, Lawyer - McMaster Meighen - 630 Dorchester Boulevard West, 7th Fl. - Montréal - Quebec H3B 4H7.
- J.L. JOY, Lawyer - Marshall, White, Ottenheimer & Green - P.O. Box 5457 - Royal Trust Bldg., 10th Fl., Water Street - St John's N. Foundland A1C 5W4.
- E.J. KIPNIS, Partner Chalker, Green & Rowe - St. John's N. Foundland.
- R. LANGLOIS, Lawyer - Langlois Trudeau Tourigny - 127 Rue St. Pierre - Montréal, Quebec H2Y 2L6.
- B. MALOTT - Canadian Maritime Law Association - 363 St. François Xavier Street, Suite 300 - Montréal - Quebec H2Y 3P9.
- A.B. OLAND, Lawyer - A. Barry Oland, Barrister & Solicitor - P.O. Box 11547 - Vancouver B.C. V6B 4N7.
- A. PILOTTE, Lawyer - Marler, Pratt, Sproule & Pilote - 276, St. Jacques Street, Suite 906 - Montréal - Quebec H2Y 1N3.
- V. PRAGER, Lawyer - Partner Stikeman, Elliott - 1155 Dorchester Boulevard, West, Suite 3700 - Montréal - Quebec H3B 3V2.
- Miss D. SILVERSTONE, Lawyer - Canadian Coast Guard - Place de Ville - Ottawa - Ontario K1A 0N7.
- R. SIMPSON, Marine Underwriter - Gerard Parizeau Limited - 410 St. Nicolas Street - Montréal - Quebec H2Y 2R1.
- W. TETLEY, Professor - McGill Law Faculty - 3644 Peel Street - Montréal - Quebec H3A 1W9.
- P.M. TROOP, Assistant Deputy Attorney General - Government of Canada, Department of Justice, Admiralty & Maritime Law - Wellington & Kent Streets - Ottawa - Ontario K1A 0H8.

CHILE

Asociación Chilena de Derecho Marítimo

E.F. CORNEJO Fuller - President of the Asociación Chilena de Derecho Marítimo - Ansietta Cornejo y Guzman - Prat 827, 12º Piso, Casilla 75 - Valparaíso.

J.T. GUZMAN Salcedo - Ansietta Cornejo y Guzman - Prat 827, 12º Piso, Casilla 75 - Valparaíso.

CHINA

China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT)

Gao JIANMING, Judge of Shanghai Maritime Court.

Xu SHIZHANG, Deputy General Director of China Global Law Office.

Xie XIAONAN, Member of Policy and Law Dept. of China Ocean Shipping Company.

Zhu ZENGJIE, Legal Advisor of China Ocean Shipping Company.

Gao ZHUNLAI, Deputy Director of Legal Affairs Dept. of CCPIT, China Council for the Promotion of International Trade - Fu Xing Men Wai Street - Beijing.

COLOMBIA

Asociación Colombiana de Estudios Marítimos

A. Maria OSORIO PIEDRAHITA, Lawyer - Flota Mercante Grancolombiana s.a. c/o Dr. G. Sarmiento-Rodriguez - Cale 12, Nº 7-32, Of. 1002, AA 14590 - Bogotá, D.E. 1.

S. RAMIREZ CARMONA, Lawyer - Flota Mercante Grancolombiana s.a. - Edificio « Grancolombiana » - Carrera 13, Nº 27-75 Z.P.1, Apartado 4482 - Bogotá.

CZECHOSLOVAKIA

Czechoslovak Commission for Maritime Law

Mrs. Jana DOSKOVA - Czechoslovak Commission for Maritime Law - Czechoslovak Chamber of Commerce & Industry - Argentinská 38 - 17005 Praha 7.

Bohuslav KLEIN, Dr. jur. - Czechoslovak Commission for Maritime Law - Czechoslovak Chamber of Commerce & Industry - Argentinská 38 - 17005 Praha 7.

DANMARK

Dansk Søretsforening (Danish Branch of Comité Maritime International)

J. ERLUND, Attorney - Gorrisen & Partners - Amaliegade 37 - DK 1256 Copenhagen K.

H.H. FISCHER, Attorney-at-Law - The East Asiatic Company Otd. A/S - DK Copenhagen K.

- Axel KAUFMANN, Barrister - Skoubogade 1 - DK 1158 København K.
H. LEVY, Assuranceforeningen Skuld - Frederiksborggade 15 - DK 1360 Copenhagen K.
Mrs. S. MARTENSEN-LARSEN - Head of Section, Ministry of Industrie - DK Copenhagen.
B. NIELSEN, Attorney - Reumert & Partners - 26 Bredgade - DK 1260 Copenhagen K.
A. PHILIP, President of the Danish Branch of C.M.I. - Professor, dr. jur. - 1, Frederiksgade - DK 1265 Copenhagen K.
Mrs. M. PHILIP, Lawyer - Reumert & Partners - 26 Bredgade - DK 1260 Copenhagen K.
K. PONTOPPIDAN, Deputy Director - Danish Shipowner's Association - 33, Amaliegade - DK 1256 Copenhagen K.

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK Gesellschaft für Seerecht der DDR

- Dr. R. RICHTER, Professor, President of the Gesellschaft für Seerecht der DDR - Wilhelm-Pieck-Universität Rostock - 26 Lagerstrasse - DDR (2500) Rostock.
Dr. N. TROTZ, Lawyer - Academy for Political Science and Law of the G.D.R. - 26 Lagerstrasse - DDR (2500) Rostock.

ESPAÑA Asociación Española de Derecho Marítimo

- E. ALBORS - Partner Goñi & Co., Maritime Lawyers - Serrano 91, 4º - Madrid 6.
J.M. ALCANTARA - Maritime Lawyers - 16, Miguel Street - Madrid 10.
I. ARROYO, Lawyer - Ramos & Arroyo, Maritime Lawyers - Paseo de Gracia 92 - Barcelona 8.
Miss. M. BALMASEDA - Partner Goñi & Co., Maritime Lawyers - Serrano 91, 4º - Madrid 6.
P. BENITO SERRES - State Council - Fernan Gonzalez 41-1º C - Madrid.
A. DIEZ - Legal Dept. Manager Petróleos del Mediterráneo (PETROMED) - Madrid.
D.J. EXPOSITO PARADELA - Association of Ships Agents - Serrano 76 - Madrid 6.
J.J. FOWLER, Maritime Lawyer - Madrid.
M. GOMES-ACEBO - Partner Goñi & Co, Maritime Lawyers - Serano 91, 4º - Madrid 6.
J.L. GOÑI - Senior Partner Goñi & Co, Maritime Lawyers - Serrano 91, 4º - Madrid 6.
F. MEANA GREEN - Senior Partner Fernando Meana Green & Co - Madrid.
J. RIBES - Board of Directors - Naviera de Castilla s.a. - Madrid.
L. SAN SIMON, Lawyer - Maritime Lawyers - Madrid.
J. SOLE-ARMENGOL - Partner De Benito, Gomes-Acebo, Sole - Madrid.

FINLAND

Finnish Maritime Law Association — CMI

- J. AMINOFF, Attorney-at-Law - Roschier-Homberg & Waselius - Bernhardinkatu 1B - 00130 Helsinki.
- N. PALMGREN, President of the Finnish Maritime Law Association - CMI - Effoa-Finland Steamship Co. Ltd. - P.O. Box 290 - 00131 Helsinki.
- O. RISKA, Professor of Law - Swedish School of Economics - Parkgatan 7b A8 - 00140 Helsingfors 14.
- A. SKOGSTER, Manager - Finnish Marine Insurance Co. Ltd. - P.O.B. 276 - 00101 Helsinki 10.

FRANCE

Association Française du Droit Maritime

- L. AISENSTEIN, Avocat - 234, Boulevard Saint-Germain - 75007 Paris.
- M.C.C. DUBOSC, Avocat - Boulevard de Strasbourg 157 - B.P. 1396 - 76066 Le Havre.
- P. GODIN, Avocat - Courtois, Bouloy, Lebel - 5, rue de Chaillot - 75116 Paris.
- L. GRELLET, Avocat - Courtois, Bouloy, Lebel - 5, rue de Chaillot - 75116 Paris.
- Mme M.J. HEITZLER-ILLIG, Directeur - Banque Française du Commerce Extérieur - 21, boulevard Haussmann - 75008 Paris.
- Cdt. P. HOUSSIN, Professeur - Université Maritime Mondiale - 93, rue Boileau - 75016 Paris.
- Jean JAMBU-MERLIN, Professeur - Université de Paris - 10, avenue du Colonel Bonnet - 75016 Paris.
- Mme L. JANBON, Avocat - 1, rue Saint-Firmin - 34027 Montpellier.
- J. LASSEZ, Avocat - S.C.P. Warot, Lassez & Associés - 51, avenue Montaigne - 75008 Paris.
- P. LATRON, Président de l'Association Française du Droit Maritime - Conseiller Juridique Comité Central des Assureurs Maritimes de France - 20, rue Vivienne - 75082 Paris Cedex 02.
- R. LE BRUN, Avocat - 51 rue Ange de Guernisac - B.P. 76 - 29202 Morlaix Cedex.
- Mme G. MATTEI-DAWANCE, Avocat - S.C.P. Fortunet et Mattei-Dawance - 51, avenue Georges Mandel - 75016 Paris.
- Mme G. PAGEARD, Avocat - S.C.P. Warot, Lassez & Associés - 51, avenue Montaigne - 75008 Paris.
- A. PIERRON - Comité des Assureurs Maritimes de Bordeaux - Bourse Maritime - Place Lainé - 33075 Bordeaux, Cedex.
- P. REMBAUVILLE-NICOLE, Avocat - Rembauville-Nicolle et Bureau - 113, boulevard Malesherbes - 75017 Paris.
- H. de RICHMONT, Avocat - 12bis, avanue Bosquet - 75007 Paris.
- E. du PONTAVICE, Professeur - 27, rue de Fleurus - 76006 Paris.
- J.S. ROHART, Avocat - S.A.P. Villeneau, Rohart & Simon - 38, rue Scheffer - 75016 Paris
- P.M. ROSSIGNOL, Avocat - c/o Gide, Loyrette, Nouel - 26, cours Albert I^{er} - 75008 Paris.
- A. TINAYRE, Avocat - 7, rue Moncey - 75009 Paris.
- J. VILLENEAU, Avocat - S.A.P. Villeneau, Rohart & Simon - 38, rue Scheffer - 75016 Paris.
- J. WAROT, Avocat - S.C.P. - Warot, Lassez & Associés - 51, avenue Montaigne - 75008 Paris.

GREAT BRITAIN
British Maritime Law Association

- S. BEARE, Solicitor - Richards Butler & Co - 5, Clifton Street - London EC2A 4DQ.
- G.H. BEETHAM - Legal Adviser - Department of Transport - London.
- W. BIRCH-REYNARDSON - Senior Partner of Thos R. Miller & Son - International House - 26, Creechurch Lane - London EC3A 5BA.
- A.G. BISCHOFF - Maritime Arbitrator - Reading.
- G. BRICE Q.C., Arbitrator - Lloyds Salvage - Queen Elizabeth Building - Temple - London EC4Y 9BS.
- S.A. COTTON - Director General Council of British Shipping - 30/32 - St. Mary Axe - London EC3A 8ET.
- Sir John DONALDSON - The Rt. Hon. Lord Justice - President of the British Maritime Law Association, Master of the Rolls - Royal Courts of Justice - Strand - London WC2.
- R. M.L. DUFFY, Solicitor, Legal Manager - General Council of British Shipping - 30/32, St. Mary Axe - London EC3A 8ET.
- P. GERRIE, Director/Insurance Broker - Gault Armstrong & Kemble Ltd. - Blomfield House 85 - London Wall - London EC2H 7AD.
- Charles W.H. GOLDIE - Partner Thos R. Miller & Son - International House - 26, Creechurch Lane - London EC3A 5BA.
- P. GRIGGS - Partner Ince & Co. - Knollys House - 11, Byward Street - London EC3R SEN.
- Neil M. HUDSON - Group Adjuster of Maritime Claims - Commercial Union Assurance Co. Ltd. - Latham House - 16, Minories - London EC3N 1DQ.
- P. KORONA - Associate West of England - International House - 1, St. Katherine's Way - London E1 9UE.
- P.G.F. LEADER - Partner of Charles Taylor & Co. - London
- S.J. MARTIN - Claims Executive of Steamship Underwriting Assoc. (Bermuda) Ltd. - London.
- D.R. O'MAY, Solicitor - Ince & Co. - Knollys House - 11, Byward Street - London EC3R SEN.
- R.P.T. RILEY, Senior Partner - Tindall, Riley & Co - Southwark Towers - 32 London Bridge Street - London SE1 9RR.
- R. SHAW, Solicitor - Shaw and Croft - 3-6 Bury Court, St-Mary Axe - London EC3A 5AA.
- Sir Barry SHEEN, Judge - Royal Courts of Justice - Strand - London WC2.
- D. STEEL, Queen's Council - London.
- D. TAYLOR - Solicitor Hill Dickinson & Co - Irongate House - 22/30, Duke's Place - London EC3A 7LP.
- T. TOBIN, Deputy Chairman - Seascope Insurance Services Ltd - London.
- D.J.L. WATKINS - 3, St. Helen's Place (5th floor) - London EC3A 6AU.
- L. WATSON - Manager - Lloyd's - London.
- W. WILLIAMS - Associate Partner Thos R. Miller & Son - International House - 26, Creechurch Lane - London EC3A 5BA.

GRECE

Helleniki Enosis Naftikou Dikaiou

- A. ANTAPASSIS, Lawyer, Lecturer at the Faculty of Law - Athens University - Skouzé 19 - Piraeus.
- D. ASTRAS, Lawyer - G. & N.L. Daniolos Law Firm - 29, J. Drossopoulou Street - Athens 112-57.
- P. CAMBANIS, Lawyer - Athens.
- G. DANIOLOS, Lawyer - G. & N.L. Daniolos Law Offices - 29, J. Drossopoulou Street - Athens 112-57.
- T.B. KARATZAS - Athens.
- P. MAVROYANNIS, Lawyer - Panos Mavroyannis & Partners - Piraeus.
- J.S. PERRAKIS, Avocat-Conseil - Vasilissis Sofias 120 - Piraeus 7.
- I. ROCAS, Professeur - Faculté de Droit de l'Université d'Athènes - Papa 4 - Athènes 601.
- N. SCORINIS, Lawyer - Scorinis Law Offices - Piraeus.
- P. SOTIROPOULOS, Lawyer - President of the Greek Maritime Law Association - Lykavittou 4 - 106 71 Athenes.
- Mrs. C. STAMOU, Advocate - Filothei - Costas Nicolakis.
- A.N. YIANNOPOULOS, Professor of Law - Tulane University, Law School - New Orleans - U.S.A.

INDIA

The Maritime Law Association of India

- S. BANNERJEE - Co-ordinator/Adviser Scindia Steamship Navigation Cy - Kempson House - Camomile Street - London EC3A 7AS - England.
- Mrs. S. MARARJEE - Chairman Scindia Steamship Navigation Cy - Bombay - Padma Vibhushan - India.

IRELAND

Irish Maritime Law Association

- D.S.C. BYRNE, Senior Counsel - Dublin.
- C. DORMAN, Secretarial Officer - British & Irish Steam Packet Cy Ltd. - Dublin.
- Miss P. McDONNELL, Solicitor - McCann Fitzgerald Roche & Dudley - Dublin.
- B.J. McGOVERN, Barrister-at-Law - Law Library - Four Courts - Dublin 2.
- J.N. McGOVERN, Barrister-at-Law - President of the Irish Maritime Law Association - O'odene - 166 Merion Road - Dublin 4.
- M. PEARSON, Solicitor - McCann Fitzgerald Roche & Dudley - Dublin.
- B.J. STRAHAN, Solicitor - Gerrard, Scallan and O'Brien - Dublin.

ISRAEL

Israel Maritime Law Association

- P.G. NASCHITZ, Advocate, Hon. Counsul of Iceland - Naschitz, Brandes & Co - Tel Aviv.

ITALIA

Associazione Italiana di Diritto Marittimo

- N. BALESTRA, Lawyer - Balestra Kielland Dardani - Piazza Corvetto 2-5 - 1622 Genova.
- R. BALESTRA, Industriel - Fincantieri-Cantieri Naval Italiani - Trieste.
- A. BERLINGIERI, Lawyer - Studio Legale Berlingieri - 10 Via Roma - 16121 Genova.
- Francesco BERLINGIERI, President of the Comité Maritime International - President of the Associazione Italiana di Diritto Marittimo - 10 Via Roma - 16121 Genova.
- R. BERLINGIERI, Lawyer - Studio Legale Berlingieri - 10 Via Roma - 16121 Genova.
- A. BOGLIONE, Lawyer - Genova.
- Miss G. BOI, Lawyer - Studio Legale Berlingieri - 10 Via Roma - 16121 Genova.
- F. BONELLI, Lawyer, Professor - Via Padre Santo 5/8 - 16122 Genova.
- G. GIOVANNINI.
- S. LA CHINA, Lawyer - Professor University of Genova - Via Assarotti 5/5 - 16122 Genova.
- C. MEDINA, Lawyer, Professor - Studio Medina - Genova.
- O. RAIMONDI, Lawyer - Roma.
- G.A. RIGHETTI, Lawyer, Professor - Monte-Carlo.
- S. TURCI, Lawyer - Studio Legale Turci - Genova.
- E. VINCENZINI, Lawyer - Studio Legale Vincenzini - Scali d'Azeglio 52 - 57100 Livorno.
- E. VOLLI, Lawyer - Via San Nicolò 30 - 34100 Trieste.

JAPAN

The Japanese Maritime Law Association

- S. ABE, Counselor-at-Law - Shiro Abe Law Office - 13-20 3-Chome - Jiyugaoka - Meguro-ku - Tokyo.
- Y. AOYAMA, Professor - Tokyo University - Tokyo.
- K. ENGASHIRA, Professor - University of Tokyo - 611 Shuwa-Sangubashi Residence - 4-23-16, Yoyogi - Shibuya-ku - Tokyo.
- H. KAWAKAMI, General Manager - Legal & Insurance Dept. - Mitsui O.S.K. Lines Ltd. - Tokyo.
- H. KAZUHIRO, Manager Hull Claims Dept. - The Tokyo Marine & Fire Insurance Co - Tokyo.
- H. MORIYA, Lawyer - Braun Mariya Hoashi & Kubota Law Offices - Tokyo.
- S. OCHIAI, Professor - Seikei University - Tokyo.
- Y. OGAWA, Attorney-at-Law - Yoshida & Partners - Tokyo.
- T. OHTORI, President of the Japanese Maritime Law Association - Professor University of Tokyo - 4-508 Hikarigaoka - 1-6 Nerima-ku - Tokyo.
- K. SHINYA - Manager Maritime Law Dept. - Nippon Yusen Kaisha Tokyo.
- A. TAKAKUWA, Attorney-at-Law - 24-4 Kichijoji-minamicho - 4-chome - Musashino-shi 180 - Tokyo.

- H. TANIKAWA, Professor Seikei University - 15-33-308 Shimorenjaku 4 - Mitaka City - Tokyo.
- A. YAMAMICHI, Attorney-at-Law - Law Offices of Yamamichi, Uono & Nakada - 2-10-22, Kugenuma Sakuragaoku - Fujisawa - Kanagawa - Tokyo.
- T. YAMASHITA, Associate Professor Kobe University - Frankfurt-am-Main.

MEXICO

Asociación Mexicana de Derecho Marítimo

- D. BASURTO, Lawyer - Asociación Nacional de Agentes Navieros, A.C. - Mexico.
- I. L. MELO, Lawyer - President of the Mexican Maritime Law Association - Asociación Nacional de Agentes « Consignatorios de Buques, A.C. » - Montes Urales 365 - 11000 Mexico D.F.
- H. PEREZ AGUILAR - Mexico.
- E. PÉREZ-REA, Lawyer - Asociación Nacional de Agentes Navieros, A.C. - Mexico.
- F. VIVEROS CASTANEDA, Asesoria - Marina Nacional 329 - Torre Pemex, Piso 24 - 11311 Mexico D.F.

NEDERLAND

Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoersrecht

- P. BLUSSÉ VAN OUD ALBLAS, Solicitor - Nauta Van Haersolte - Postbus 20750 - 3001 AD Rotterdam.
- G.M.C.C. BRUYNINCKX, Advocate - Nolst Trénite, Hoogenraad & Van Velzen - Gebouw Leuwesteyn - Korte Hoogstraat 30 - Postbus 21150 - AD 3001 Rotterdam.
- V.M. DE BRAUW, Solicitor - Nauta Van Haersolte - Postbus 20750 - 3001 JB Rotterdam.
- R.E. JAPIKSE, Advocate - Nauta Van Haersolte - Postbus 20750 - 3001 JB Rotterdam.
- H.M.J. PEEREN, Lawyer - Nederlandse Scheepshypotheek Bank n.v. - Rotterdam.
- J.C. SCHULTSZ, Barrister, Professor - President of the Netherlands Maritime and Transport Law Association - Blackstone, Rueb & Van Boeschoten - Pieter de Hoochstraat 42 - 1071 EG Amsterdam.
- G. VAN DER ZIEL, Lawyer - Royal Nedlloyd Group n.v. - Postbus 487 - 3000 Rotterdam.

NIGERIA

Nigerian Maritime Law Association

- F.G. ADEWOLE - Legal Practitioner - F.G. Adewole & Co. (Solicitors) - Lagos.
- M.A. AJOMALE, Chief Legal Adviser - Union Bank of Nigeria Ltd. - Lagos.
- B.O. BENSON, Senior Advocate of Nigeria - Babatunde Benson Law Office - Lagos.
- N.T. ETUK - Legal Practitioner - Nyong Imaobong Etuk & Co. (Solicitors) - Lagos.

- O. HUMPONU-WUSU, Solicitor & Notary Public - Hunponu-Wusu & Co. - Lagos.
- E.O.A. IDOWU, Barrister-at-Law - Chris Ogunbanjo & Co. (Solicitors) - Lagos.
- L.N. MBANEFO, Lawyer, Notary Public - Mbanefo & Mbanefo - Lagos.
- C. OGUNBANJO, President of the Nigerian Maritime Law Association - Chris Ogunbanjo & Co. - Box 245 - Lagos.
- A. OKUPE, Solicitor - Okupe & Co. - Lagos.
- Mrs. E. SAGOE, Legal Practitioner - Eniola Alakija & Co. - Lagos.
- F. SASEGBON, Legal Practitioner - Fola Sasegbon's Chambers - Box 245 - Lagos
- A.O. SOGBESAN, Senior Advocate of Nigeria - Abayomi Sogbesan & Co. - Lagos.

NORGE

Den Norske Sjørettsforening

- F.V. BORGERSEN, Deputy Managing Director - Den Norske Creditbank - Oslo.
- Miss K. BRUZELIUS, Attorney-at-Law - The Central Union of Marine Under writers - Hansteensgate 2 - 0253 Oslo 2.
- A. DITLEV-SIMONSEN, Lawyer - Vogt & Co. - Oslo.
- K.J. GOMBRII, Attorney-at-Law - Northern Shipowners Defense Club - Box 3000 Elisenberg - 0207 Oslo 2.
- N. HAMBRO, Solicitor - Northern Shipowners Defense Club - Oslo.
- M.J.S. Heffermehl - Oslo.
- O. LUND, President of the Norwegian Maritime Law Association - Nordisk Skibsrederforening - Box 3000 E1 - 0207 Oslo 2.
- H.P. MICHELET, Managing Director - The Norwegian Shipowners Mutual War Risks Insurance Association - Oslo.
- H. NYGAARD, Lawyer - H.R. Advokat Haakon Nygaard - Oslo.
- J.P. RAFEN, Lawyer - Bugge, Arentz-Hansen & Rasmussen - P.O. Box 1524 - Vika - 0117 Oslo 1.
- K. RASMUSSEN, Attorney-at-Law - Bugge, Arentz-Hansen & Rasmussen - P.O. Box 1524 - Vika - 0117 Oslo 1.
- E. STANG, Attorney-at-Law/Dept. Dir. General - GI (Norsk Garantiinstitutt for Skip or Borerartøyer) - Oslo.
- H. STANG LUND, Lawyer - Wikborg, Rein & Co. - P.O. Box 1511 - Vika - 0117 Oslo 1.

PANAMA

Asociación Panameño de Derecho Marítimo

- Lic. N. CARREYO, Judge of the Maritime Tribunal of the Republic of Panama - Panama.
- W. de CASTRO, Lawyer in Maritime Law - Panama.
- A. DUDLEY - Panam.
- J. MEDINA - P.O. Box 6-7336 - El Dorado - Panama.
- J.A. NORIEGA, Lawyer in Maritime Law - Professor - Panama.

PERU
Asociación Peruana de Derecho Marítimo

- F. ARCA - Partner Estudio Francisco Arca Patiño Abogados - Avenue Angamos 1011 - Lima 18.
- F. CADWALLADER, Professor - University of Wales - Institute of Science & Technology - Centre Marine Law and Policy - King Edward VII Av. - Cardiff CF1 3NU.
- E. MONCLOA, President of the Peruvian Maritime Law Association - Av. Paseo de la República nº 3587-1001 - Calle Chacarilla 485 - Lima 27.
- L. PORTUGAL, Supreme Court Judge - Supreme Court - Lima.
- Dr. P. URDAY BERENGUEL, Lawyer - Moncloa, Vigil del Rio & Urday - Chacarilla Nº 485 - Lima 27.

POLOGNE
Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego

- W. ADAMCZAK - Maritime Law Institute of the University of Gdańsk - Polish Maritime Law Association - c/o Mr. Z. Brodecki, Secretary General - Swierczewskiego Str. 27 - 81-831 Sopot.

PORTUGAL
Comissão de Direito Marítimo Internacional

- Dr. J.J. ALMEIDA BORGES, Judge Councillor - President of the Comissão de Direito Marítimo Internacional - Praça do Comércio - 1188 Lisboa.
- Dr. A. ANJOS HENRIQUES, Lawyer, Professor - Rua D. Aleixo Corte-Real - Lote 395-1º B - Olivais Sul - Lisboa.
- Dr. E. ARALA CHAVES, Judge Councillor - Attorney General's Office - Lisboa.
- M.P. BARROCAS - Portuguese Lawers Association - Largo S. Domingos 14-1 - 1100 Lisboa.
- Dr. M.F. BASTOS RAPOSO, Professor of the Law University - Minister of Justice - Lisboa.
- Capt. Dr. J.M. BAPTISTA da SILVA, Lawyer - General Directory of the Navy - Lisboa.
- Vice-Admiral RA J.P. BUSTORFF GUERRA, Vice-President of the Comissão de Direito Marítimo Internacional - Praça do Comércio - 1188 Lisboa Codex.
- M. Rui de CARVALHO, President of the « Portugese Insurance Association » - Av. Almirante Barroso 13-4 - 1000 Lisboa.
- Capt. V. Adriano CHUQUERE, Secretario Executivo Comissão Organizadora - Comissão de Direito Marítimo Internacional - Praça do Comércio - 1188 Lisboa.
- RA. Dr. G.G. CONCEICAO SILVA, Représentant de l'Etat-Major de la Marine - Rue Victor Cordon, 1, 4º Esq. - 1200 Lisboa.
- C. da CUNHA, Policopia - Comissão Organizadora - Lisboa.
- R. DINIS, Secretario Executivo Adjunto - Comissão Organizadora - Lisboa.
- R. FARIA AMARO, Secretario Executivo - Comissão Nacional da I.M.O. - Lisboa.

G.F. FONSECA, Procurador Geral da República Adjunto - Lisboa.
C. FERNANDES, Ministry for Foreign Affairs - Lisboa.
A.R.M. FERREIRA DE MELO, Lawyer - Ministry of the Sea - Lisboa.
M.P.B. LIMPO SERRA, Professor Maritime Law - Lisboa.
Miss Q. MARIA (Tina), Secretaria - Comissão Organizadora - Lisboa.
A.A.L. RIBEIRO MENDES, Professor of the Law University - Lisboa.
J.L. RODRIGUES PORTERO, Professor of Maritime Law - Navy Academy/Naval War College - Lisboa.
L.M.T.R. SACRAMENTO MONTEIRO, Captain - Lisboa.
A. SANTOS BRANDAO, Former Professor Maritime Law - President SECIL - Lisboa.
Mrs. M. SERRA LOPES, Advogada - Associação Direito Marítimo - Lisboa.
V.H. SILVA GONÇALVES - Tropical Scientific Research Institute - Lisboa.
A.L. SOUSA FRANCO, Professor of the Law University - Lisboa.
V.J.S. TABORDA FERREIRA, Lawyer - 67, rue Ampère - 75017 Paris - France.
E.A. VALADAO DO VALE, Lawyer - Fisheries State Secretary - Ministry of the Sea - Lisboa.
A.E. VICARIO PINHO - Portugal Insurance Institute - Lisboa.

SUISSE
Association Suisse de Droit Maritime

S. CUENI, Avocat et Notaire - Weigner Mathys Mosimann & Cueni - Aeschenvorstadt 55 - 4051 Bâle.
C.M. KELLER, Armateur - Président de Keller Shipping s.a. - Holbeinstrasse 68 - Bâle.
Dr. Walter MÜLLER, Avocat - St. Albangraben 8 - 4051 Bâle.
R. SARASIN, Président de l'Association Suisse de Droit Maritime - Directeur Général/Avocat - La Bâloise, Compagnie d'Assurances - 12 Im Baumgarten - 4125 Riehen.

SVERIGE
Svensk Förening för Internationell Sjörätt

L. BOMAN - Partner Advokatfirman Morssing & Nycander - Seavägen 31 - Box 3299 - 10366 Stockholm.
K. GRÖNFORS, Professor Gothenburg Institute of Legal Science - Vasagatan 3 - 411 24 Göteborg.
S. HÄGMAN - Banksolicitor Svenska Handelsbanken - 40110 Göteborg.
P.E. HEDBORG - President of the Swedish Association of International Maritime Law - Götabergsgatan 34 - 411 34 Göteborg.
B. HOLTZBERG - Vice-President Walleniusrederierna - Box 17086 - 104 62 Stockholm.
H. JENDER - Partner Advokatfirman Morssing & Nycander - Sveavägen 31 - Box 3299 - 10366 Stockholm.
B. LESTE - Senior Vice-President Sirius Insurance Cy. Ltd. - Stockholm.

H.G. MELLANDER - Vice-President and Head of Legal Department of Svenska Handelsbanken - Box 1530 - Göteborg.
C. PALME - Claës Palme & Co. - Hamngatan 11 - 111 47 Stockholm.
K. PINEUS - Maritime Consultant - Skeppsbrohuset - 41 118 Göteborg.
Jan RAMBERG, Professor of Law - Secretary General Executive of CMI - Vretvägen 13 - 183 63 Täby.
R. ROMLÖV - Lawyer Advokatfirman Vinge AB - Nils Ericsonsgatan 17 - Göteborg.
Chr. RUNE, Chief Justice of Appeal - Svea Hovrätt - Stenkullavägen 6 - 11 265 Stockholm.
J.M. SANDSTRÖM LL.D., Professor of Law - Average Adjuster - Box 148 - 401 22 Göteborg.

U.S.A.

The Maritime Law Association of the United States

R. BARNETT - Partner Haight, Gardner, Poor & Havens - One State Street Plaza - New York N.Y. 10004.
J.T. BIEZUP, Lawyer - Palmer Biezup & Henderson - Public Ledger Bldg. - 600 Chestnut Street - Philadelphia P.A. 19106.
BLUESTEIN Jr., Attorney - Fulbright & Jaworski - 910 Travis - Houston TX.
E.T. BRENNAN, Attorney - Brennan, Harris & Rominger - 300 Bull - Savannah GA.
J.D. CHEAVENS, Attorney - Baker & Botts - 3000 One Shell Plaza - Houston TX 77002.
M. COHEN, Maritime Lawyer - Burlingham Underwood & Lord - One Battery Park Plaza - New York N.Y. 10004.
M. DEMING, Maritime Lawyer - Haight, Gardner, Poor & Havens - One State Street Plaza - New York N.Y. 10004.
W.M. FARIS, Attorney - Faris, Ellis, Cutrone & Gilmore - 1207 Whitney Bldg. - New Orleans LA 70130.
R. FORCE, Professor of Law - Director Maritime Law Center - Tulane University School of Law - Joseph Merrick Jones Hall - New Orleans LA 70118.
J.A. FUSTE - Partner Jimenez & Fueste - San Juan - Puerto Rico.
G. GELPI, Attorney - Gelpi, Sullivan, Carroll & Laborde - 430 Notre Dame - New Orleans LA.
P.D. HARDY, Partner Holland & Knight - Exchange Bank Bldg - Tampa F1.
E.W. HARPER - Partner Lord, Day & Lord - 25 Broadway - New York N.Y. 10004.
R.M. HAYDEN Jr., Attorney - Haydn & Milliken, P.A. - Voral Gables - Ponce De Leon - Miami FL 5915.
G.W. HEALY III, Attorney - Phelps, Dunbar, Marks, Claverie & Sims - 1300 Hibernia Bank Building - New Orleans LA 70112.
N.J. HEALY, Adjunct Professor of Law - Healy & Baillie - 29, Broadway - New York N.Y. 10006.
N.D. HOBSON, Attorney - Milling, Benson, Woodward, Hillyer, Pierson & Miller - 1100 Whitney Building - New Orleans LA.
A.T. HOWARD Jr., Lawyer - Johnstone, Adams, Howard, Bailley & Gordon - Mobile.
D.A. JACOBSEN, Lawyer - Bigham, Englar, Jones & Houston - 14, Wall Street - New York N.Y. 10005.

- E.C. KALAIJDJIAN - Partner Thacher Proffitt & Wood - 40 Wall Street - New York N.Y.
- M. KASANIN, Attorney/Partner - McCutchen, Doyle, Brown & Enersen - Jerry Kaufman 3 - Embarcadero Center - San Francisco CA.
- M. KEATING - Partner Kirlin, Campbell & Keating - 120 Broadway - New York N.Y. 10271.
- M.W. LECKSZAS, Atortney - Ober, Kaler, Grimes & Shriner - 1600 Maryland National Bank Building - Baltimore MD.
- T.A. LE GROS, Lawyer - Le Gros, Buchanan, Paul & Whitehead - 1001 4th Avenue - Seattle WA.
- D.A. LINDQUIST, Attorney - Chaffe, McCall, Phillips, Toler & Sarpy - 1500 1st Nfe Building - New Orleans LA.
- H.M. LORD, Senior Partner - Burlingham Underwood & Lord - One Battery Park Plaza - New York N.Y. 10004.
- E. MADDY, Partner/Lawyer - Kirlin, Campbell & Keating - 120 Broadway - New York N.Y. 10271.
- G.E.C. MAITLAND, General Counsel and Head - Vessel Registration Depart. - Office of Deputy Commissioner of Maritime Affairs, R.L. - New York N.Y.
- H. McCORMACK, Attorney - Healy & Baillie - 29 Broadway - New York N.Y. 10006.
- J.C. McHOSE, Counsel - Lillick McHose & Charles - 707 Wilshire Boulevard - Los Angeles CA 90017.
- H.S. MEREDITH, Lawyer - Vandeventer, Black, Meredith & Martin - 1 Commercial Place - Norfolk VA.
- J.C. MOORE, Attorney, Haight, Gardner, Poor & Havens - One State Street Plaza - New York N.Y. 10004.
- J. MOSELEY, Attorney - Toole, Taylor, Moseley & Joyner - West Bay Street 501 - Jacksonville Fl. 32202.
- E.B. NIXON, Lawyer - Burlingham Underwood & Lord - One Battery Park Plaza - New York N.Y. 10004.
- F. NOLAN, Lawyer - Partner Nourse & Bowles - 39, Broadway - New York N.Y.
- F.J. O'BRIEN, Attorney-at-Law - Hill Rivkins Carey Loesberg O'Brien & Mulroy - 1 West Street - New York N.Y. 10006.
- D.R. OWEN, Attorney - Semmens, Bowen & Semmes - 10 Light Street - Baltimore - Maryland 21202.
- R.W. PALMER, Counsellor - Palmer Biezup & Henderson - Public Ledger Building - 600 Chestnut Street - Philadelphia PA 19106.
- G.W. PAULSEN, Attorney/Partner - Healy & Baillie - 29, Broadway - New York N.Y. 10006.
- P.M. POLIAK - Attorney - Madden, Poliak, MacDougall & Williamson - 4th Avenue - Seattle WA.
- K. ROBERTS, Lawyer - Schwabe, Williamson, Wyatt, Moore & Robert - Portland OR.
- J.E. ROSS, Lawyer - Ross, Griggs & Harrison - Houston TX.
- M.J. RYAN, Partner/Attorney - Hill, Betts & Nash - 1 World Trade Center - New York N.Y.
- E. SILVA, Patner/Lawyer - Vinson & Elkins - 1001 Fannin, First City Tower - Houston TX 77002.
- J.M. SIMS, Senior Partner/Attorney - Phelps, Dunbar, Marks, Claverie & Sims - 30th floor, Texaco Center - 400 Poydras Street - New Orleans
- E.A. SMITH, Partner/Lawyer - Krusen Evans and Byrne - Public Ledger Building - Philadelphia PA.

- G. STARING, President of the Maritime Law Association of the United States - Lawyer - Lillick McHose & Charles - Two Embarcadero Center - San Francisco CA 94111.
- Dewey R. VILLAREAL - Attorney - Fowler, White, Gillen, Boggs, Villareal & Banker P.A. - 501 East Kennedy Blvd, P.O. Box 1438 - Tampa Fl. 33601.
- K.H. VOLK, Attorney - Burlingham Underwood & Lord - One Battery Park Plaza - New York N.Y. 10004.
- G. WADDELL, Lawyer - Dorr, Cooper & Hays - 50 Francisco - San Francisco CA.
- F. WENTKER, Attorney - Lillick McHose & Charles - Two Embarcadero Center - San Francisco CA 94111.
- F.L. WISWALL Jr, Professor of Law Cornell & Tulane Universities - Reston Internaitonal Center - Reston - VA 22091.

U.S.S.R.

Soviet Maritime Law Association

- G.G. IVANOV, Head Legal Department - Ministry of Merchant Marine of the U.S.S.R. - Moscow.
- A.G. KALPIN, Senior Officer - Research Institute of Maritime Transport - Moscow.
- S.G. POKROVSKY, Director Legal Department - V/O « Sovfracht » - Moscow.

VENEZUELA

Comité Marítimo Venezolano

- P. AREVALO SUAREZ - C/O Maraven s.a. - P.O. Box 829 - Caracas.
- L. COVA ARRIA, Lawyer - Luis Cova Arria & Associados - Edificio Karam - Piso 7 - Oficina 713 - Av. Urdaneta, Ibarra A Pelota - Caracas 1010.
- C. MATHEUS G., Lawyer - Matheus & Ulloa, Asocs. - Caracas.
- A. TORRES PARTIDAS, President of the Comité Marítimo Venezolano - C.A. Venezolana de Navegación - Centro Ciudad Comercial Tamanaco, Of. A-805 - Chuao Caracas 1060.
- W. ULLOA, Lawyer - Matheus & Ulloa, Asocs. - Caracas.

YUGOSLAVIA

Jugoslavensko Udruzenje Za Pomorsko Pravo

- J. BABIC, Senior Legal Adviser - Banka Rijeka - Rijeka.
- V. BORCIC, Professor/Legal Adviser - Jadroagent Rijeka - M. Gorki 16 - P.O. Box 120 - 51000 Rijeka.
- V. FILIPOVIC, Professor - University of Zagreb, Faculty of Law - Trg. M. Tita 3 - 41000 Zagreb.
- H. KACIC, Lawyer Counselor - Atlantska Plovidba - Buiceva 2 - 5000 Dubrovnik.
- A. KARIZ - Splosna Plovba Piran Yugoslavia - Portoroz.

OBSERVERS — OBSERVATEURS

ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DISPACHEURS EUROPEENS — A.I.D.E.

G. HUDSON, President
Ernest Robert Lindley & Sons
Ibex House, Minories,
London EC3N 1EL

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT — U.N.C.T.A.D.

R. VIGIL, Chief Maritime Legislation
S. HAZELWOOD,
Palais des Nations, Room E. 10076
CH-1211 Geneva 10

INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE — I.U.M.I.

R. SARASIN, General Director
Stadthausquai, 5
CH-8001 Zürich

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION — I.M.O.

T.A. MENSAH, Assistant Secretary-General
4, Albert Embankment
London SE1 7SR

EGYPTIAN MARITIME SOCIETY

M.M. MOGAHED, Lawyer
Alexandria

THE BALTIC & INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE B.I.M.CO.

J. HØJER, Deputy Secretary General
19, Kristianiagade
DK-2100 Copenhagen

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING

B.J. PARKINSON
30/32 St. Mary Axe
London EG3A 8ET

GOUVERNEMENT FRANÇAIS

C. DOUAY

Avocat Général près la Cour d'Appel de Paris
Conseiller Juridique auprès du Secrétariat d'Etat chargé de la Mer
3, place de Fontenoy
75700 Paris

PORTUGUESE LAWYERS' ASSOCIATION

António OSORIO de CASTRO, Dean
Largo S. Domingos 14-1
1100 Lisboa

JUDGES ASSOCIATION

José Joaquim MARTINS da FONSECA, President
Palacio da Justica
1000 Lisboa

PORTUGUESE INSURANCE ASSOCIATION

Rui de CARVALHO, President
Av. Almirante Barroso, 13-4
1000 Lisboa

PORTUGUESE SHIOPWNERS ASSOCIATION

António Costa SILVA CARVALHO, President
Rua de S. Julião 80-2 - 1100 Lisboa

NATIONAL COMMISSION OF THE I.M.O.

António Joaquim FARIA AMARO, Secretary General

JOURNALISTS — JOURNALISTES

Raymond ACHARD
(Journal de la Marine Marchande)
Paris, France

Philippe BOISSON
(Bulletin du Bureau Veritas)
92077 Paris, La Défense, Cedex 44, France

Mrs. Lee COPPACK
(Lloyd's of London Press)
London, U.K.

CMI SECRETARIAT DU CMI

Mme M. VAN GRIMBERGEN
Borzeestraat, 17, 2000 Antwerpen, Belgique

Melle H. SCHRYNEMAKERS
Borzeestraat, 17, 2000 Antwerpen, Belgique

Mme A. PHILIPPART
Borzeestraat, 17, 2000 Antwerpen, Belgique

Mrs. S. RAIMONDI
Via Roma, 10, 16121 Genova, Italia

Mrs. P. LAWRENCE
Thos. R. Miller & Son, 26, Creechurh Lane,
London EC3A 5BA, U.K.

Mr. L. VAN GRIMBERGEN
Borzeestraat, 17, 2000 Antwerpen, Belgique

Mr. H. VOET Jr.
Borzeestraat, 17, 2000 Antwerpen, Belgique

7

**REPORT OF THE CMI
ON THE DRAFT REVISION
OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO MARITIME LIENS AND MORTGAGES**

BRUSSELS, 27th MAY 1967

**RAPPORT DU CMI
SUR LE PROJET DE REVISION
DE LA CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
RELATIVES AUX PRIVILEGES
ET HYPOTHEQUES MARITIMES**

BRUXELLES, 27 MAI 1967

**REPORT OF THE CMI
ON THE DRAFT REVISION
OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO MARITIME LIENS AND MORTGAGES**

done at Brussels, 27th May 1967

INTRODUCTION

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

The Assembly of the CMI held in Venice on 2nd June 1983 resolved to place both subjects on the Agenda of the Conference, scheduled to be held in Lisbon in May 1985.

2. The study on the revision of the two Conventions on Maritime Liens and Mortgages started with an investigation of the reasons why the 1926 Convention had not been ratified by common law countries, and the 1967 Convention had not even come into force, and a questionnaire was prepared by the Chairman of the International Sub-Committee (Doc. MLM 1926/1967-11). From the replies it appeared that the 1926 Convention was considered unsatisfactory by the National Associations of the countries which had not ratified it, and obsolete by many Associations of the countries which had ratified it. It also appeared that the 1967 Convention was considered satisfactory, save minor changes, by a great majority of the National Associations (Doc. MLM-1926/1967-27, Annex I and II).

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

**RAPPORT DU CMI
SUR LE PROJET DE REVISION
DE LA CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
RELATIVES AUX PRIVILEGES
ET HYPOTHEQUES MARITIMES**

Bruxelles, 27 mai 1967

INTRODUCTION

1. A la suite de la décision prise par l'OMI et la CNUCED de faire figurer sur leur programme de travail la révision des Conventions de Bruxelles de 1926 et de 1967, relatives aux priviléges et hypothèques maritimes, et de la Convention de Bruxelles de 1952 sur la saisie conservatoire des navires, le CMI décida d'offrir sa collaboration à ces deux organisations intergouvernementales ; deux sous-commissions internationales furent désignées par l'Assemblée sous la présidence respectivement du Président du CMI et du Professeur Alan Philip.

L'assemblée du CMI tenue à Venise le 2 juin 1983 décida de faire figurer les deux sujets au programme de la conférence, prévue pour prendre place à Lisbonne en mai 1985.

2. Les travaux portant sur la révision des deux Conventions relatives aux priviléges et hypothèques maritimes débutèrent par un examen approfondi des raisons pour lesquelles la Convention de 1926 n'avait pas été ratifiée par les pays de « Common Law » et la Convention de 1967 n'était pas encore entrée en vigueur ; un questionnaire fut préparé par le Président de la sous-commission internationale (doc. MLM 1926/1967-1). Les réponses firent ressortir que la Convention de 1926 était considérée comme non satisfaisante par les associations nationales des pays qui ne l'avaient pas ratifiée et comme désuète par beaucoup d'associations des pays qui l'avaient ratifiée. Il apparut également que la grande majorité des associations nationales considérait comme satisfaisante la Convention de 1967, sauf à lui apporter des changements mineurs (doc. MLM 1926/1967-27, annexes I et II).

Lors de la première réunion de la sous-commission internationale, tenue à Londres les 20 et 21 septembre 1983 (doc.

1967 Convention on Maritime Liens and Mortgages and in that on Arrest of Ships, it was also felt desirable to investigate whether it would have been preferable to merge the two conventions and, if so, to provide for the possible ratification or acceptance of one or more distinct sections of a global new convention, such as the section on mortgages, that on maritime liens or that on arrest of ships.

3. The Sub-Committee agreed that :

- a) long-term financing is essential for the development of merchant marine ;
- b) the security more readily available and less expensive is the vessel itself ;
- c) the need for uniform rules is increasing, for ship financing is becoming more and more international ;
- d) the essential features of a satisfactory security are :
 - i) the possibility of enforcement wherever the vessel may be found, and to this effect the security must be recognized in as many countries as possible through an international convention ;
 - ii) the possibility of sale of the vessel at the market price, and to this effect it is necessary to offer the prospective buyer a valid title wherever the ship may go after the forced sale ;
 - iii) the possibility of recovering the outstanding portion of the loan from the proceeds of the forced sale, and to this effect the claim of the lender must be granted the highest possible priority.

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

5. A second meeting of the International Sub-Committee was held in Brussels on 4th and 5th April 1984. A joint meeting with the International Sub-Committee on Arrest of Ships was

MLM - 1926/1967 - 32/X - 1983), on décida par conséquent de prendre la Convention de 1967 comme base des travaux ultérieurs et de faire un examen approfondi des modifications qui étaient souhaitables. En raison des liens étroits existant entre les questions traitées par la Convention de 1967 sur les priviléges et hypothèques maritimes et les questions traitées par la Convention sur la saisie conservatoire des navires, on estima également souhaitable de rechercher s'il était préférable de fusionner les deux Conventions, et, si oui, de créer, pour faciliter la ratification ou l'acceptation, une seule ou plusieurs sections distinctes d'une nouvelle Convention globale, comme par exemple une section sur les hypothèques, une autre sur les priviléges maritimes ou une autre sur la saisie conservatoire des navires.

3. Il fut convenu par la sous-commission que :

- a) le financement à long terme est essentiel pour le développement de la marine marchande ;
- b) la plus facilement disponible et la moins chère des sûretés est le navire lui-même ;
- c) on recherche de plus en plus des règles uniformes car le financement des navires est de plus en plus international ;
- d) les traits essentiels d'une sûreté satisfaisante sont :
 - 1) la possibilité d'une exécution, en quelque endroit que le navire puisse se trouver, et à cet effet la sûreté doit être reconnue dans autant de pays que possible par le moyen d'une Convention internationale ;
 - 2) la possibilité de vendre le navire au prix du marché et à cet effet il est nécessaire d'offrir à l'acheteur éventuel un titre valide, où que le navire se rende après la vente forcée ;
 - 3) la possibilité de recouvrer la partie non remboursée du prêt sur le produit de la vente forcée, et à cet effet, il faut accorder à la créance du prêteur le rang le plus élevé possible.

4. Pour connaître l'opinion des associations nationales sur ces questions, un second questionnaire fut émis (doc. MLM 1926/1967 - 33/X - 1983). Vingt associations nationales ont répondu : Argentine, Canada, Corée, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Démocratique Allemande, Royaume-Uni, Suède, URSS et Yougoslavie. Pour préparer la seconde réunion de la sous-commission internationale, le Président élabora un rapport (doc. MLM 1926/1967 - 44 Bis/III - 84) sur la base des réponses reçues à ce moment ; les ques-

held in the afternoon of 5th April, when matters of common interest were discussed, these matters being whether there should be one or two conventions and, in the negative, whether a better co-ordination should be ensured between them.

In the joint meeting it was decided that it was preferable to keep the two conventions separate, because otherwise States who do not wish to adopt, for example, the provisions on arrest of ships, would not ratify the global convention even if they would have been prepared to adopt the provisions on maritime liens and mortgages and vice versa. The possibility of having a global instrument, the various parts of which could be ratified separately, was not investigated, for it was felt that the problem was beyond the mandate of the Sub-Committee. It was however decided that the two conventions should be better co-ordinated.

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

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

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

- a) advisability to provide a more general description of mortgages and hypothecs, by adding the words "or similar registerable charges" ;
- b) need for the requirement in Article 1(c) to state the amount secured : the decision was to the effect that this requirement should be abolished ;
- c) possible amendment of Article 3 paragraph 1 in order to avoid its application in case deregistration is decided by Contracting States for public policy reasons ;
- d) whether a lien should be added for social insurance contributions ;

tions essentielles étaient analysées dans ce rapport. Un tableau synoptique de toutes les réponses fut établi par la suite (doc. MLM 1926/1967 - 61/VIII - 84).

5. La sous-commission internationale se réunit pour la seconde fois à Bruxelles les 4 et 5 avril 1984. La sous-commission tint une réunion commune avec la sous-commission internationale sur la saisie conservatoire des navires dans l'après-midi du 5 avril et on y discuta des questions d'intérêt commun, ces questions consistant à savoir s'il devrait y avoir une seule ou deux Conventions et, dans le second cas, s'il fallait assurer une meilleure coordination entre elles. Au cours de la réunion commune, on décida qu'il était préférable de maintenir deux Conventions distinctes, car sinon des Etats qui ne souhaitaient pas adopter par exemple les dispositions sur la saisie conservatoire des navires ne ratifieraient pas la Convention globale même s'ils avaient été prêts à adopter les dispositions relatives aux priviléges et hypothèques maritimes, et inversement. La possibilité d'avoir un document global, dont les différentes parties pourraient faire l'objet d'une ratification séparée, ne fut pas examinée, car on estima que la question excédait les pouvoirs de la sous-commission. On décida cependant que les deux commissions seraient mieux coordonnées.

La sous-commission discuta la nature et l'étendue d'une révision de la Convention de 1967. Il ressortit des débats que, sauf pour ce qui concerne la création d'un système d'enregistrement des priviléges maritimes, suggéré par la France et défendu par la Grèce, l'Inde et l'Espagne, mais combattu par toutes les autres associations, les modifications possibles étaient relativement de peu d'importance et n'aboutiraient certainement pas à altérer l'aspect de la Convention de 1967 (doc. MLM 1926/1967 - 60/VI - 84).

Les modifications décidées par la sous-commission, ainsi que celles qui avaient été suggérées par certains délégués, furent présentées sous forme de tableau dans l'annexe au rapport provisoire du Président, daté du 28 mai 1984 (doc. MLM - 1926/1967 - 58 et 59-VI - 84).

6. La sous-commission internationale tint une troisième réunion à Londres les 7 et 8 septembre 1984 (doc. MLM 1926/1967 - 63/X - 1984). Au cours de cette réunion, la discussion fut centrée sur les points suivants :

- a) l'opportunité de prévoir une description plus générale des « mortgages » et des hypothèques en ajoutant les mots « ou autres droits de même nature susceptibles d'être inscrits » ;

- e) whether the liens mentioned in paragraph 1(ii) and (iii) of Article 4 should be abolished or at least be given a lower priority: this second alternative met with the approval of the majority of the Sub-Committee;
- f) whether paragraph 1(iv) of Article 4 should be amended in order to avoid that claims against the actual carrier in respect of cargo damage be secured by a maritime lien: the decision was to the effect that the wording should be changed;
- g) whether the one year period of extinction in Article 8 should be extended and commencement of ordinary proceedings should be sufficient to avoid the extinction: both suggestions were rejected;
- h) whether the last sentence in paragraph 1 of Article 11 should be deleted: the deletion was decided by a great majority of the delegates;
- i) whether the wording of Article 12 paragraph 2 should be changed to bring it in line with other conventions: this was deemed appropriate;
- j) whether, under certain conditions, the immunity should be extended to State-owned ships affected to a commercial service: a proposal was made to this effect by the Soviet delegate but did not meet with the approval of the other members of the Sub-Committee.

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

7. A fourth meeting of the International Sub-Committee was held in London on 7th December 1984 (Doc. MLM-1926/1967-65/II-1985).

The main questions discussed during that meeting were the following :

- (aa) need for the addition of the words "or similar registerable charges" to the words "mortgages and hypothèques": the decision was that they should be added;
- (bb) registration of maritime liens: the proposal, made by the French delegate and supported by the Spanish delegate, did not meet with the approval of the other members of the Sub-Committee; it was decided, however, that a text be prepared and included in the report which would be submitted to the Lisbon Conference;

- b) le besoin d'exiger à l'article C l'indication de la somme garantie : on décida que cette exigence devait être supprimée ;
- c) une modification possible de l'article 3 paragraphe 1 pour éviter qu'on l'applique dans les cas où la radiation de l'immatriculation serait décidée par les Etats contractants pour des raisons d'ordre public ;
- d) faut-il ajouter un privilège pour les cotisations d'assurance sociale ?
- e) les priviléges mentionnés aux paragraphes 1 (2) et (3) de l'article 4 doivent-ils être supprimés ou tout au moins faut-il leur donner un rang inférieur : la majorité de la sous-commission adopta le second terme de l'alternative ;
- f) faut-il modifier le paragraphe 1(4) de l'article 4 pour éviter que les demandes contre le transporteur de fait en raison de dommages à un bien bénéficiant d'un privilège maritime : on décida de modifier la rédaction ;
- g) fallait-il étendre le délai de prescription d'un an à l'article 8 et le fait d'entamer la procédure ordinaire devrait-il suffire pour éviter la prescription : les deux suggestions furent rejetées ;
- h) fallait-il supprimer la dernière phrase dans le paragraphe 1 de l'article 11 : une grande majorité des délégués décida la suppression ;
- i) fallait-il modifier la rédaction de l'article 12, paragraphe 2, pour en harmoniser le texte avec les autres Conventions : cette solution sembla appropriée ;
- j) l'immunité devait-elle, sous certaines conditions, être étendue aux navires dont un Etat est propriétaire et affectés à un service commercial : le délégué soviétique fit une proposition en ce sens mais il n'obtint pas l'approbation des autres membres de la sous-commission.

Un texte révisé de la Convention, avec les modifications approuvées par la sous-commission et celles qui étaient suggérées par des délégués fut annexé au rapport provisoire du Président daté du 20 octobre 1984 (doc. MLM - 1926/1967 - 63/X - 1984).

7. La sous-commission internationale se réunit une quatrième fois à Londres le 7 décembre 1984 (doc. MLM - 1926/1967 - 65/II - 1985).

Les principales questions discutées pendant cette réunion furent les suivantes :

- (aa) est-il besoin d'ajouter les mots « ou autres droits de même nature susceptibles d'être inscrits » aux mots « mort-

- (cc) possibility of providing a system of compulsory insurance, which might overcome the need for the registration of maritime liens : also this proposal did not meet with the approval of the Sub-Committee ;
- (dd) need for a lien in respect of claims for social insurance contributions : the majority was of the view that the text of the 1967 Convention should be confined to the claims of the master and crew or at least the claims of the social insurance institutions should come at the end of the list ;
- (ee) whether the lien in respect of loss or damage to property should include economic loss : a proposal to this effect was rejected ;
- (ff) whether the new text of Article 12 paragraph 2 was acceptable : it was pointed out that such new text might be in conflict with Article 8 paragraph 2 and that there was no actual need for this provision ;
- (gg) whether reference should also be made in Article 14 paragraph 2 to national legislations : it was pointed out that some countries give effect to international conventions without becoming parties thereto.

8. Delegates of the National Associations of Belgium, Brazil, Canada, Czechoslovakia, Democratic Republic of Germany, Federal Republic of Germany, Finland, France, Greece, India, Ireland, Italy, Japan, Netherlands, Nigeria, Norway, Poland, Portugal, Spain, Sweden, United Kingdom, United States of America, U.S.S.R. and Yugoslavia took part in the work of the International Sub-Committee.

9. Throughout the period during which the International Sub-Committee was doing its preparatory work, the CMI informed the Secretariats of IMO and UNCTAD of the progress of such work and provided them with copies of all documents.

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

10. The amendments suggested by the International Sub-Committee were submitted to the National Associations in the annex to the Final Report of the Chairman (Document MLM - 1926/1967-66), and were discussed at the Lisbon Conference. A summary of the debates is presented hereafter.

gages et hypothèques » : on décida que cette expression devait être ajoutée ;

- (bb) enregistrement des priviléges maritimes : la proposition faite par le délégué français et soutenue par le délégué espagnol, ne fut pas approuvée par les autres membres de la sous-commission ; on décida cependant de préparer un texte et de l'inclure dans le rapport qui serait soumis à la Convention de Lisbonne ;
- (cc) la possibilité d'établir un système d'assurance obligatoire, qui pourrait rendre inutile l'enregistrement des priviléges maritimes : cette proposition ne fut pas davantage approuvée par la sous-commission ;
- (dd) le besoin de conférer un privilège aux cotisations d'assurance sociale : la majorité fut d'avis que le texte de la Convention de 1967 devait être conservé et que, si un privilège devait être établi, il devrait être restreint aux créances du capitaine et de l'équipage ou à tout le moins les créances des institutions de sécurité sociale devraient figurer à la fin de la liste ;
- (ee) le privilège en raison de perte ou de dommages matériels aux biens devait-il s'étendre aux pertes de caractère économique : une proposition en ce sens fut rejetée ;
- (ff) le texte nouveau de l'article 12 paragraphe 2 était-il acceptable : on fit remarquer que ce texte nouveau pouvait être en contradiction avec l'article 8 paragraphe 2 et que cette disposition n'était pas véritablement utile ;
- (gg) fallait-il se référer dans l'article 14 paragraphe 2 également aux législations nationales : on fit remarquer que certains pays donnent effet aux Conventions internationales sans devenir parties à celles-ci.

8. Les délégués des associations nationales de Belgique, Brésil, Canada, Espagne, États-Unis, Finlande, France, Grèce, Inde, Irlande, Italie, Japon, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République Démocratique Allemande, République Fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni, Suède, Tchécoslovaquie, URSS et Yougoslavie participèrent aux travaux de la sous-commission internationale.

9. Pendant toute la période au cours de laquelle la sous-commission internationale mena ses travaux préparatoires, le CMI informa les Secrétariats de l'OMI et de la CNUCED de l'avancement de ces travaux et leur remit copies de tous les documents.

Les deux Secrétariats ont montré un grand intérêt aux travaux de la sous-commission internationale et ont toujours envoyé des observateurs à ces réunions.

SUMMARY OF THE DEBATES AT THE LISBON CONFERENCE OF THE CMI

Article 1. - Recognition and Enforcement of Mortgages, "hypothèques" and Charges

There was general agreement on the advisability of inserting, after the words "mortgages and hypothèques", other more general words which might enable States Parties to apply the provisions of the Convention also to charges described with other names, provided they correspond in their characteristics and scope to mortgages and hypothèques. It was also agreed that the possibility of registration was one of such characteristics, whilst a second one was the contractual nature of the charge, as opposed to the statutory nature of maritime liens, and that the purpose of the charge should be that of securing payment of monies.

However the word "similar" (registerable charges) suggested by the International Sub-Committee was considered too vague, for it may give rise to uncertainty of interpretation and to a different application in the various States Parties.

It was thus suggested to replace "similar" with "same" and such suggestion was adopted unanimously.

In order then to avoid a repetition throughout the convention of the characters of these charges, it was deemed proper to define them as « charges ».

The words "and registerable charges of the same nature, which registerable charges of the same nature will be referred to hereafter as "charges", effected (on seagoing vessels) by their owners to secure payment of monies" were therefore added.

The Sub-Committee had suggested to delete the reference to the amount secured by the mortgage or hypothèque as one of the basic information required as a condition for recognition and enforcement of mortgages and hypothèques in other States Parties for the reason that the amount secured is not indicated in open account mortgages and that the maximum amount which may be secured does not provide any information in respect of the amount of the indebtedness actually secured at the time of enforcement of the mortgage or hypothèque.

During the debate at the Conference it was clarified that the deletion of the words "the amount secured" did not in any way affect the domestic systems wherein the indication of that amount is required, but only compelled the States Parties to recognize and enforce foreign mortgages and hypothèques

10. Les modifications suggérées par la sous-commission internationale furent soumises aux associations nationales en annexe au rapport définitif du Président (documents MLM - 1926/1967 - 66), et furent discutées à la Conférence de Lisbonne. Un résumé des débats est présenté ci-après.

RÉSUMÉ DES DÉBATS A LA CONFÉRENCE DE LISBONNE DU CMI

Article 1. - Reconnaissance et exécution des hypothèques, « mortgages » et droits

Il y eut un consensus sur l'opportunité d'insérer, après les mots « hypothèques et mortgages » d'autres mots de caractère plus général, qui pourraient permettre aux Etats Parties d'appliquer les dispositions de la Convention également à des droits auxquels il est donné d'autres noms pourvu que leurs caractéristiques et leur champ d'application correspondent aux « mortgages » et aux hypothèques. Il fut aussi convenu que l'une des caractéristiques était la possibilité d'une inscription, une autre caractéristique étant la nature contractuelle du droit, contrastant avec la nature légale des priviléges maritimes et que le but du « droit » devait être de garantir le paiement de sommes d'argent.

Toutefois, le terme « similaire » (droits « similaires » susceptibles d'être inscrits), suggéré par la sous-commission internationale, fut considéré comme trop vague car il pouvait entraîner des incertitudes dans l'interprétation et faire l'objet d'applications différentes par les Etats Parties.

Il fut donc suggéré de remplacer « similaire » par « de même nature » et cette suggestion fut adoptée à l'unanimité.

Pour éviter de répéter à travers toute la Convention les caractères de ces « droits », il parut approprié de les définir comme des « droits ».

Les mots « et autres droits de même nature susceptibles d'être inscrits, ces derniers étant désignés ci-après par le mot « droits », constitués sur des navires par leurs propriétaires pour garantir le paiement de sommes », furent par conséquent ajoutés.

La sous-commission a suggéré de supprimer la référence à la somme garantie par le mortgage ou l'hypothèque comme l'une des informations de base requises, pour la reconnaissance et l'exécution des mortgages et des hypothèques dans les autres Etats Parties, car la somme garantie n'est pas indiquée dans les mortgages d'un montant illimité et le montant maximum qui peut être garanti ne fournit aucune information à l'égard du montant de l'endettement réellement garanti au moment de l'exécution du « mortgage » ou de l'hypothèque.

though the amount secured was not shown in the documents. This point was accepted, but it was suggested that, in order to make even more clear that States Parties were free to provide other requirements in their domestic legislation, the words "at least" should be inserted before the list of basic information set out in the text of the Convention. On the contrary, the suggestion of one Delegation that the maximum amount which is secured by the mortgage or hypothec be mentioned, was not supported by the other Delegations.

At the Plenary Session of the Conference this article was adopted with 33 votes in favour, none against, one abstention.

Article 2. - Ranking and Effects of Mortgages, "Hypothèques" and Charges

No change was suggested to the text of the 1967 Convention. This article was unanimously adopted.

Article 3. - Change of Ownership and Registration

Paragraph 1

In order to make clear that the rule whereby States Parties cannot permit deregistration of a vessel without the written consent of all holders of registered mortgages or hypothèques does not apply in case of forced sale, the words "subject to the provisions of Article 11" had been inserted in the 1967 Convention at the beginning of paragraph 1 of this article. It was however felt more appropriate to provide affirmatively that the rule in Article 3 applies in the event of a voluntary sale of the vessel.

Paragraph 2

The 1967 Convention provides under (b), as one of the alternatives in which a vessel is eligible for registration in a State Party, that of a certificate issued by the State of former registration to the effect that the vessel will be deregistered on the day when the new registration is effected. It was felt that it would be difficult for the registrar of the former State to undertake to deregister the vessel **on the day** when the new registration is effected. In fact he may only do so when a document stating that the vessel has been registered in the new register is produced to him, and this is unlikely to happen on the day the new registration is effected.

The U.S. Delegation pointed out that there are today cases in which a new registration of the vessel is effected without such vessel being deregistered from the former register. The example of vessels bareboat chartered and provisionally registered in the register of the State of which the charterer is a

Au cours des débats de la Conférence, on mit en évidence le fait que la suppression des mots « la somme garantie » n'affectait en aucune manière les systèmes de droit interne dans lesquels l'indication de la somme garantie est requise, mais obligeait seulement les Etats Parties à reconnaître et à exécuter les mortgages et hypothèques étrangères bien que la somme garantie ne figurât pas dans le document. Ce point fut accepté mais on suggéra, pour rendre encore plus évident le fait que les Etats Parties étaient libre d'établir d'autres exigences dans leur législation interne, que les mots « à tout le moins » soient insérés en tête de la liste des informations fondamentales exposées dans le texte de la Convention. Au contraire, les autres délégations n'adoptèrent pas la suggestion d'une délégation selon laquelle la somme maximum garantie par le mortgage ou l'hypothèque devrait être mentionnée.

Lors de la session plénière de la Conférence, cet article fut adopté avec 3 voix pour, aucune contre et une abstention.

Article 2. - Rang et effets des hypothèques, « mortgages » et « droits »

On ne suggéra aucune modification au texte de la Convention de 1967. Cet article fut adopté à l'unanimité.

Article 3. - Changement de propriété ou d'immatriculation

Paragraphe 1

Pour faire comprendre que la règle par laquelle des Etats Parties ne peuvent pas autoriser la radiation de l'immatriculation d'un navire sans le consentement écrit de tous les bénéficiaires d'hypothèques et de mortgages inscrits ne s'applique pas en cas de vente forcée, les mots « sous réserve des dispositions de l'article 11 » ont été insérés dans la Convention de 1967 au début du paragraphe 1 de cet article. Toutefois, on estima plus approprié de prévoir sous forme affirmative que la règle de l'article 3 s'applique en cas de vente volontaire du navire.

Paragraphe 2

La Convention de 1967 prévoit, comme l'un des cas dans lesquels un navire est susceptible d'être immatriculé dans un Etat Partie, le cas où un certificat délivré par l'Etat de la précédente immatriculation atteste que le navire sera radié le jour où cette nouvelle immatriculation aura eu lieu. On estima qu'il serait difficile pour le conservateur des hypothèques du premier Etat d'entreprendre de radier l'immatriculation du navire le jour même où la nouvelle immatriculation a eu lieu. En fait, il ne peut le faire que si on lui produit un document constatant que le navire a été immatriculé sur le nouveau registre et

national was cited. The U.S. Delegation therefore proposed to provide for such a situation by adding in paragraph 2 a third alternative, reading as follows :

- c) in case of bare-boat charter, the former State and all holders of registered mortgages, "hypothèques" or charges have consented to such new registration.

The proposal, which had some support, was rejected (6 Delegations voted in favour, 20 against and 4 abstained).

At the Plenary Session this Article, as amended, was unanimously approved.

Article 4. - Maritime Liens

Paragraph 1

The International Sub-Committee had been of the view that the claims in order to be secured by a maritime lien on the vessel, must be enforceable against the owner, as defined in the last sentence of this paragraph.

It thus suggested the insertion in the opening sentence of the words "against the owner" after the words "The following claims".

The U.S. Delegation did not approve this suggestion, pointing out that the claims may arise against persons other than the owner, as defined in this paragraph, and that in the 1967 Convention reference to the owner may be found only in the liens securing claims for loss of life and personal injury and property damage. It therefore suggested to strike the words "against the owner" which had been inserted in the opening sentence, as well as the definition of owner.

This proposal was rejected (10 Delegations voted in favour, 18 against and 3 abstained).

The definition of « owner » in the last sentence of this paragraph was then discussed and, following a proposal of the U.K. delegation, the words "or other" preceding the word "charterer" were deleted. The consensus on the deletion of these words did not seem however to be based on an identical assessment of the consequences of such deletion. Whilst in fact it was the unanimous view that claims against voyage charterers would thereby be excluded, some uncertainty existed in respect of claims against time charterers, for it was thought that, at least in some cases, the time charterer may be described as operator of the vessel. The U.K. proposal was adopted with 17 votes in favour, 11 against and 3 abstentions.

il est improbable que cela se fasse le jour même où la nouvelle immatriculation est effectuée.

La délégation des Etats-Unis fit remarquer qu'il y a aujourd'hui des cas dans lesquels une nouvelle immatriculation du navire est effectuée sans que ce navire soit radié du premier registre d'immatriculation.

On cita l'exemple de navires affrétés coque nue et provisoirement immatriculés sur le registre de l'Etat auquel appartient l'affréteur. La délégation des Etats-Unis proposa par conséquent de faire face à une telle situation en ajoutant au paragraphe 2, un troisième cas qui se lirait comme suit :

- c) En cas d'affrètement coque nue, le premier Etat et tous les bénéficiaires des « mortgages », hypothèques ou « charges » immatriculés ont consenti à cette nouvelle immatriculation.

La proposition, qui eut des partisans, fut rejetée (6 délégations votèrent pour, 20 contre et 4 s'abstinent).

Lors de la session plénière, cet article, ainsi modifié, fut approuvé à l'unanimité.

Article 4. - Priviléges maritimes

Paragraphe 1

La sous-commission internationale avait été d'avis que les créances, pour être garanties par un privilège maritime sur le navire, devaient pouvoir être exécutées contre le propriétaire, tel qu'il est défini dans la dernière phrase de ce paragraphe. On suggéra donc l'insertion dans la première phrase des mots « sur le "propriétaire" » après les mots « chacune des créances suivantes ».

La délégation des Etats-Unis n'approuva pas cette suggestion et fit remarquer que les créances peuvent naître contre des personnes autres que le propriétaire, tel que défini dans ce paragraphe, et que dans la Convention de 1967 on ne trouve la référence au propriétaire que pour les priviléges garantissant les créances du chef de mort ou de lésion corporelle et de dommage à un bien. On suggéra par conséquent de supprimer les mots « contre le propriétaire » qui avaient été insérés dans la première phrase aussi bien que la définition du propriétaire.

Cette proposition fut rejetée (10 délégations votèrent pour, 18 contre et 3 s'abstinent).

La définition de « propriétaire » dans la dernière phrase de ce paragraphe vint alors en discussion et à la suite d'une proposition de la délégation britannique, les mots « et tout autre » précédant le mot « affréteur » furent supprimés. Le

It was subsequently decided to insert in the opening sentence the reference to the demise charterer, manager or operator of the vessel, thereby avoiding the need of a definition of owner at the end of this paragraph.

The question whether a maritime lien should be granted to secure claims for social insurance contributions, which had already been discussed within the International Sub-Committee without a clear majority emerging from the discussion, was the object of a further debate. The issue was whether a maritime lien should be granted to all claims for social insurance contributions, whether the claimants were members of the crew or the insurers, or only to claims of the master and crew. The proposal to restrict the maritime lien to claims of the master and crew made by the U.K. Delegation was adopted with a large majority (26 votes in favour, 4 against and 1 abstention).

The wording suggested by the UK. Delegation :

wages and other sums, including social insurance contributions, due to the master and crew in respect of their employment on the vessel

was considered unsatisfactory by the Drafting Group. It was, in fact, felt that the part of social insurance contributions included in the salary is not necessarily due to the master and crew, for it may be added to the salary and thus is never "due to the master and crew", but is paid for their account. The Drafting Group suggested the following alternative wording :

Wages and other sums due to the master.. in respect of their employment, including social insurance contributions payable on their behalf.

However it was pointed out during the subsequent reading of the draft that the new text resulted in a change of substance, for it would lead to the interpretation that the social insurance contribution payable on behalf of the master and crew might include the claims of the insurers (usually Governmental Institutions) against the shipowner to the extent of the shipowner's obligation to withhold and pay such contribution to the insurers on behalf of the master and crew. The text proposed by the U.K. Delegation was consequently reinstated.

At the Plenary Session the text suggested by the Drafting Group was included in an amendment which was carried with 20 votes in favour, 8 against and 6 abstentions.

It was then pointed out that the reference to the master and crew was not satisfactory, because on board a ship there may be employed persons who are not part of the crew, such as, in a passenger vessel, waiters, maids, etc. It was thus suggested to replace "crew" by "other members of the vessel's complement" and this suggestion was accepted unanimously.

consensus réalisé pour supprimer ces mots ne paraissait pas cependant être fondé sur une appréciation identique des conséquences d'une telle suppression. Tandis que, en fait, le sentiment unanime était que les créances contre les affréteurs au voyage seraient par conséquent exclues, quelque incertitude existait à l'égard des créances contre les affréteurs à temps, car on pensait que, au moins dans certains cas, l'affréteur à temps peut être qualifié d'exploitant du navire. La proposition britannique fut adoptée avec 17 voix pour, 11 contre et 3 abstentions. On décida ultérieurement d'insérer dans la première phrase la référence au locataire coque nue, armateur gérant ou exploitant du navire, afin d'éviter qu'une définition du propriétaire ne soit nécessaire à la fin de ce paragraphe.

La question de savoir si un privilège maritime devrait être accordé pour garantir les créances de cotisations d'assurance sociale, qui avait déjà été discutée dans la sous-commission internationale sans qu'une majorité nette ne se dégageât de la discussion, fit l'objet d'un nouveau débat.

La question de savoir si un privilège maritime devrait être accordé à toutes les créances de cotisations d'assurance sociale, que les créanciers soient des membres de l'équipage ou les assureurs ou bien si le privilège maritime ne devait être accordé qu'aux créances du capitaine et de l'équipage. Cette proposition de restreindre le privilège maritime aux créances du capitaine et de l'équipage, faite par la délégation britannique, fut adoptée avec une large majorité (26 voix pour, 4 contre et 1 abstention).

La rédaction suggérée par la délégation britannique :

les gages et autres sommes, y compris les cotisations d'assurance sociale, dues au capitaine et à l'équipage en vertu de leur engagement à bord du navire,

fut considérée comme non satisfaisante par le comité de rédaction. Il estima en effet que la part des cotisations d'assurance sociale incluse dans le salaire n'est pas nécessairement due au capitaine et à l'équipage, car elle peut être ajoutée au salaire et de la sorte elle n'est jamais « due au capitaine et à l'équipage », mais est payée pour leur compte. Le comité de rédaction suggéra la variante suivante :

les gages et autres sommes dus au capitaine... en vertu de leur engagement, y compris les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte.

Toutefois, on fit remarquer au cours de la lecture ultérieure du projet que le nouveau texte aboutissait à une modification de fond, car il conduirait à l'interprétation selon laquelle les cotisations d'assurance sociale payables pour le compte du capitaine et de l'équipage pourraient inclure les créances des

The maritime lien in respect of claims for property damage had been restricted by the International Sub-Committee to physical damage by using the words "claims... in respect of destruction of or damage to property".

Two proposals were made in order to extend the scope of this lien. One by the Canadian Delegation, aiming at including all types of economic loss, whether or not related to, or arising out of, physical damage, and one by the U.K. Delegation, aiming at allowing a maritime lien in respect of economic loss arising out of physical loss or damage. The former proposal was rejected (7 Delegations voted in favour, 23 against, 1 abstained). The latter was adopted (26 Delegations voted in favour, 1 against, 4 abstained).

The suggestion of the International Sub-Committee to exclude claims in respect of loss of or damage to cargo and passengers' effects by express words to such effect instead of by using the words "not capable of being based on contract" was unanimously accepted.

As regards the order of priority, the International Sub-Committee had suggested to move the maritime lien in respect of port, canal, and other waterway dues and pilotage dues to the end of the list. The maintenance of the order of priority of the 1967 Convention was however proposed by several Delegations, and such proposal was carried (15 Delegations voted in favour, 8 against, 3 abstained).

Paragraph 2

The proposal to expressly exclude claims in respect of oil pollution was adopted without opposition.

The text of Article 4 as amended was approved with 23 votes in favour, 2 against and 9 abstentions.

Article 5. - Priority of Maritime Liens

During the works of the International Sub-Committee the French Delegate stated that his Association was still of the opinion that all difficulties regarding priority would be overcome if provision were made in the Convention for registration of maritime liens. To this end the French Association had suggested the addition of a new paragraph in this Article to the effect that when registration of maritime liens is provided for by the law of the State where the vessel is registered, the priority of the maritime liens set out in Art. 4 over registered mortgages and hypothecs should terminate if such registration is not effected within three months from the time when the claims secured thereby arose.

assureurs (habituellement des institutions gouvernementales) contre le propriétaire dans la mesure où le propriétaire est obligé de retenir et de payer cette cotisation aux assureurs pour le compte du capitaine et de l'équipage. Le texte proposé par la délégation des Etats-Unis fut en conséquence rétabli.

A la session plénière, le texte suggéré par le comité de rédaction fut inclus dans un amendement qui fut adopté avec 20 voix pour, 8 contre et 6 abstentions.

On fit alors remarquer que la référence au capitaine et à l'équipage n'était pas satisfaisante, parce qu'à bord d'un navire il peut y avoir des personnes employées qui n'appartiennent pas à l'équipage et par exemple dans un paquebot, les serveurs, femmes de chambre, etc. Il fut alors suggéré de remplacer le mot « équipage » par les mots « autres membres du personnel de bord » et cette suggestion fut acceptée à l'unanimité.

La sous-commission internationale restreignit le privilège maritime à l'égard des créances pour dommages aux biens, aux dommages matériels en utilisant les mots « créances à l'égard de la destruction ou du dommage au bien ».

Deux propositions furent faites pour étendre le champ d'application de ce privilège. L'une, émanant de la délégation canadienne, visait à inclure toutes les variétés de perte économique, quelles soient ou non en relation avec, ou qu'elles tirent leur origine d'un dommage matériel ; l'autre proposition émanant de la délégation du Royaume-Uni, visait à autoriser le privilège maritime à l'égard de la perte économique provenant de perte ou de dommage matériel. La première proposition fut rejetée (7 délégations votèrent pour, 23 contre, 1 s'abstint). La dernière fut adoptée (26 délégations votèrent pour, 1 contre, 4 s'abstinrent).

Une proposition de la délégation des Pays-Bas visant à restreindre le privilège maritime aux créances relatives à des dommages d'abordage et des dommages causés aux ouvrages portuaires, fut rejetée (5 délégations votèrent pour, 22 contre et 4 s'abstinrent).

La suggestion de la sous-commission internationale d'exclure expressément les créances en raison de pertes ou de dommages occasionnés à la cargaison et aux effets personnels des passagers au lieu d'utiliser les mots « non susceptibles d'être fondées sur un contrat » fut unanimement acceptée.

En ce qui concerne le rang, la sous-commission internationale avait suggéré de placer à la fin de la liste le privilège maritime relatif aux droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage. Toutefois, plusieurs délégations proposèrent le maintien de l'ordre de priorité établi par la Convention de 1967 et cette proposition l'emporta (15 délégations votèrent pour, 8 contre, 3 s'abstinrent).

At the Conference the Delegation of France stated that with a view to facilitating the widest possible agreement on the draft, they did not insist on their proposal.

Considering the great importance that the French Association attached to the idea of registration of maritime liens, this decision must be considered as a very nice gesture made in favour of international uniformity.

No change, therefore, has been made as respects the 1967 Convention. This Article was unanimously approved.

Article 6. - Other Liens and Rights of Retention

The French Delegation pointed out that in certain legal systems the legal nature of rights of retention differs from that of maritime liens and hypothèques, in that the right of retention is merely a right to retain the property in order to force the debtor to pay. The French Delegation consequently proposed to delete all references to rights of retention, but this proposal was rejected (9 Delegations voted in favour, 14 against, 7 abstained). Subsequently, at the Plenary Session, the French Delegation suggested that rights of retention should at least be regulated in a separate article.

The proposal of the Delegation of the Netherlands to refer to reconstruction, in addition to repairs, was considered to be a drafting point. The reference to reconstruction was inserted in paragraph 2(a) with the words "including reconstruction", so as to make it clear that all kinds of works on board a vessel were included, e.g. not only reconstruction, but also conversion.

This Article was approved, 30 Delegations voting in favour, 1 against and 4 abstaining.

Article 7. - Characteristics of Maritime Liens

The proposal of the U.S. Delegation, to strike paragraph 1 of this Article, rejected by the Committee, was adopted by the Plenary Session with the support of the four Scandinavian Delegations (29 Delegations voted in favour, 3 against, 3 abstained).

The reference to change of flag was inserted in paragraph 2, now the only paragraph of this Article (19 Delegations voted in favour, 2 against, 9 abstained).

The words "except in the case of a forced sale" were added at the end of the sentence following a proposal of the U.K. Delegation, in order to make it clear that the "droit de suite" does not exist in case of forced sale. This addition was considered to be a drafting point, and unanimously accepted.

Article 7 was adopted with 32 votes in favour, 4 against, no abstention.

Paragraphe 2

La proposition d'exclure expressément les créances du chef de la pollution par hydrocarbures fut adoptée sans opposition.

Le texte de l'article 4, tel qu'amendé, fut approuvé avec 23 voix pour, 2 contre et 9 abstentions.

Article 5. - Rang des priviléges maritimes

Au cours des travaux de la sous-commission internationale, le délégué français exposa que son association restait convaincue que toutes les difficultés concernant le rang des priviléges seraient surmontées si la convention contenait une disposition prévoyant l'enregistrement des priviléges maritimes. Dans ce but, l'association française a proposé d'ajouter un nouveau paragraphe dans cet article, disposant que, quand l'enregistrement des priviléges maritimes est prévu par la loi de l'Etat où le navire est immatriculé, la priorité des priviléges maritimes établie dans l'article 4 sur les « mortgages » et les hypothèques enregistrés cesserait si un tel enregistrement n'était pas effectué dans les trois mois du moment où les créances garanties de cette façon ont pris naissance.

Lors de la conférence, la délégation française exposa qu'afin de faciliter le plus large accord possible sur le projet, elle n'insisterait pas sur sa proposition.

Eu égard à la grande importance que l'association française attachait à l'idée de l'enregistrement des priviléges maritimes, cette décision doit être considérée comme un geste très délicat fait en faveur de l'uniformité internationale.

Par conséquent, aucun changement n'a été apporté au texte de la Convention de 1967. Cet article fut approuvé à l'unanimité.

Article 6. - Autres priviléges et droits de rétention

La délégation française fit remarquer que dans certains systèmes juridiques, la nature juridique des droits de rétention diffère de celle des priviléges et hypothèques maritimes, en ce que le droit de rétention est purement le droit de retenir le bien pour forcer le débiteur à s'acquitter. La délégation française, en conséquence proposa de supprimer toute référence aux droits de rétention, mais sa proposition fut rejetée (9 délégations votèrent pour, 14 contre et 7 s'abstinent). Ultérieurement, lors de la session plénière, la délégation française suggéra que les règles concernant les droits de rétention figurent à tout le moins dans un article distinct.

Article 8. - Extinction of Maritime Liens

Paragraph 1

The proposal of the British Delegation to extend from one to two years the period of extinction, on the grounds that this is the period of extinction of various rights secured by maritime liens, was rejected (6 Delegations voted in favour, 22 against, 1 abstained).

Also the proposal of the Dutch Delegation, to limit to six months the period of extinction of the maritime lien in respect of social insurance monies, was rejected (5 Delegations voted in favour, 21 against, 3 abstained).

The proposal of the Norwegian Delegation, to allow the interruption of the period of extinction by commencement of judicial proceedings in respect of claims for wages, was rejected on the grounds that, if the principle that only the arrest or seizure leading to the forced sale may prevent the extinction of maritime liens is departed from in one case, there is the risk that other exceptions may be added (11 Delegations voted in favour, 12 against, 6 abstained).

Paragraph 2

No amendment to the 1967 Convention was suggested, other than the addition of the word "seizure" after "arrest", to cover actions in execution of a judgment.

Article 8 was approved with 29 votes in favour, 3 against, 3 abstentions.

Article 9. - Assignment and Subrogation

No change to the 1967 text was suggested. This Article was unanimously approved.

Article 10. - Notice of Forced Sale

No change to the 1967 text was suggested. This Article was unanimously approved.

Article 11. - Effects of Forced Sale

Paragraph 1

Paragraph 1 of this Article states that, as a consequence of the forced sale, all encumbrances cease to attach to the vessel provided the vessel is, at the time of the sale, in the jurisdiction of the Contracting State where the sale is effected and the sale has been effected in accordance with the law of such State and the provisions of the Convention, i.e. those set out in Article 10

La proposition de la délégation des Pays-Bas de viser, outre la réparation, la reconstruction, fut considérée comme une question purement rédactionnelle. La référence à la reconstruction fut insérée dans le paragraphe 2(a) par les mots « y compris celles allant jusqu'à la reconstruction », afin de faire comprendre que toutes espèces de travaux à bord du navire étaient incluses, c'est-à-dire non seulement la reconstruction mais aussi la transformation.

Cet article fut approuvé, trente délégations votant pour, une contre et quatre s'abstenant.

Article 7. - Caractéristiques propres aux priviléges maritimes

La proposition de la délégation des Etats-Unis, de supprimer le paragraphe 1 de cet article, rejetée par la commission, fut adoptée par la session plénière avec le soutien des quatre délégations scandinaves (29 délégations votèrent pour, 3 contre, 3 s'abstinent).

La référence au changement de pavillon fut insérée au paragraphe 2, devenu le paragraphe unique de cet article (19 délégations votèrent pour, 2 contre, 9 s'abstinent).

Les mots « sauf en cas de vente forcée », furent ajoutés à la fin de la phrase à la suite d'une proposition faite par la délégation du Royaume-Uni, pour faire comprendre que le « droit de suite » n'existe pas en cas de vente forcée. Cette question fut considérée comme purement rédactionnelle et acceptée à l'unanimité.

L'article 7 fut adopté avec 32 voix pour, 4 contre et aucune abstention.

Article 8. - Extinction des priviléges maritimes

Paragraphe 1

La proposition de la délégation britannique de porter d'un an à deux ans le délai de prescription, au motif que c'est le délai de prescription de plusieurs droits garantis par des priviléges maritimes, fut rejetée (6 délégations votèrent pour, 22 contre, 1 s'abstint).

De même, la proposition de la délégation néerlandaise, de limiter à 6 mois le délai de prescription du privilège maritime relatif aux cotisations d'assurance sociale, fut rejetée (5 délégations votèrent pour, 21 contre, 3 s'abstinent).

La proposition de la délégation norvégienne de permettre l'interruption du délai de prescription par le déclenchement des procédures judiciaires à l'égard des créances pour gages, fut rejetée au motif que, si dans un cas, on s'écartait du principe que seules la saisie conservatoire ou la saisie exécution, conduisant l'une et l'autre à une vente forcée, peuvent empê-

and in paragraph 12 of Article 11. This provision is of great importance, for the recognition of the effect of the forced sale in all Contracting States substantially improves the prospects of sale of the vessel, and this is to the advantage of the creditors amongst whom the proceeds of the sale must be distributed.

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

The proposal of the Hellenic Delegation to strike subparagraphs a) and b) was rejected (1 Delegation voted in favour, 23 against, 4 abstained).

The proposal of the Japanese Delegation to insert again a provision to the effect that charter parties are not deemed to be a lien or encumbrance was rejected (12 voted in favour, 14 against, 5 abstained).

Paragraph 2

The addition of the words "and expenses" after "costs" at the beginning of the paragraph was suggested by the Drafting Group in order to avoid any danger of a restricted interpretation of "costs" such as to exclude the expenses of maintenance of the vessel after her arrest or seizure. If such expenses are not paid first out of the proceeds of the sale, nobody would be willing to take care of the maintenance of the vessel, and the lack of any maintenance would adversely affect the possibility of selling the vessel at the market price. The proposal of the Drafting Group was unanimously accepted.

The obligation to issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages, hypothèques or charges and of all liens and other encumbrances is made conditional in the 1967 Convention, also to the proceeds of the sale having been distributed in compliance of this paragraph. This requirement would discourage any prospective bidder, since it would be impossible to obtain such a certificate at the time of the payment of the purchase price. In fact the proceeds of the sale are distributed some time — frequently a long time — after the price is paid, and therefore the successful bidder would be forced to wait for a corresponding period in order to obtain the certificate which is essential for him in order to register the vessel in his own name in another register. Moreover, in some jurisdictions when the mortgagee is the purchaser, he is allowed to sett-off the amount of his credit against the purchase price, provided the holders of maritime liens are satisfied or their claims, if disputed, are secured.

cher l'extinction des priviléges maritimes, on courait le risque que d'autres exceptions s'ajoutent à ce premier cas (11 délé-gations votèrent pour, 12 contre, 6 s'abstinent).

Paragraphe 2

Aucune modification à la Convention de 1967 ne fut pro-posée si ce n'est l'addition du terme « saisie-exécution » après « saisie conservatoire » pour couvrir les mesures prises en exécution d'un jugement.

L'article 8 fut approuvé par 29 voix pour, 3 contre et 3 abstentions.

Article 9. - Cession et subrogation

On ne proposa aucun changement au texte de 1967. Cet article fut approuvé à l'unanimité.

Article 10. - Notification de la vente forcée

On ne suggéra aucun changement au texte de 1967. Cet article fut approuvé à l'unanimité.

Article 11. - Effets de la vente forcée

Paragraphe 1

Le paragraphe 1 de cet article prévoit que, en consé-quence de la vente forcée, toutes les charges cessent de grever le navire pourvu que celui-ci soit, au moment de la vente, dans la juridiction de l'Etat Partie où la vente est effec-tuée et pourvu que la vente ait été effectuée selon les dis-positions de la loi de cet Etat et les dispositions de la Conven-tion, c'est-à-dire celles qui sont établies à l'article 10 et au paragraphe 12 de l'article 11. Cette disposition est d'une grande importance, car la reconnaissance des effets de la vente for-cée dans tous les Etats Parties améliore de façon substantielle les perspectives de vente du navire, et cela est à l'avantage des créanciers entre lesquels les produits de la vente doivent être distribués.

Il est important d'insister sur le fait que la vente forcée produit ses effets à l'égard de toutes les charges existant sur le navire, qu'elles soient couvertes par la Convention ou par la loi nationale. La proposition de la délégation grecque de supprimer les sous-paragraphes a) et b) fut rejetée (1 déléga-tion vota pour, 23 contre, 4 s'abstinent).

La proposition de la délégation japonaise de rétablir une disposition prévoyant que les chartes parties ne seront pas considérées comme étant un privilège ou une charge fut reje-tée (12 votèrent pour, 14 contre, 5 s'abstinent).

Paragraphe 2

L'addition des mots « et dépenses » après « frais » au début

The proposal of the U.S. Delegation to delete this provision was carried (15 Delegations voted in favour, 6 against, 8 abstained).

Article 11 was adopted with 32 votes in favour, none against, 3 abstentions.

Article 12. - Scope of Application

Paragraph 1

The text has not been changed.

Paragraph 2

The words "Nothing in this Convention shall require any rights to the conferred against... any vessel, etc." were considered to be uselessly cumbersome and were replaced by "Nothing in this Convention shall create any rights in... any vessel, etc.".

The Soviet Delegation renewed the proposal, which had already been made to the International Sub-Committee, to insert a third paragraph providing as follows :

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

This proposal had no support and as a consequence the Soviet Delegation did not request that a vote be taken.

Article 12 was adopted with 34 votes in favour, none against, 2 abstentions.

Article 13. - Communications between States Parties

This Article has been left unaltered and was approved with 34 votes in favour, 1 against, no abstentions.

Article 14. - Conflict of Conventions

Paragraph 1 of the 1967 Convention, which provided that States Parties can "reserve the right" to give effect to the Convention either by giving it force of law or by including its

du paragraphe fut suggérée par le comité de rédaction pour éviter tout danger d'une interprétation restrictive des « frais » consistant par exemple à exclure les dépenses d'entretien du navire après sa saisie conservatoire ou sa saisie-exécution. Si ces dépenses ne sont pas payées en premier lieu, par prélèvement sur le produit de la vente, personne ne voudrait se soucier de l'entretien du navire, et l'absence de tout entretien affecterait gravement la possibilité de vendre le navire au prix du marché. La proposition du comité de rédaction fut acceptée à l'unanimité.

L'obligation de délivrer un certificat attestant que le navire est vendu libre de toutes hypothèques, de tous « mortgages » ou « droits » et de tous priviléges et autres charges est subordonnée, dans la Convention de 1967, également à la condition que le produit de la vente ait été distribué conformément aux dispositions de ce paragraphe. Cette exigence découragerait tout éventuel enchérisseur, puisqu'il serait impossible d'obtenir pareil certificat au moment du paiement du prix d'achat. En fait, les produits de la vente sont distribués quelque temps — et fréquemment longtemps — après que le prix ait été payé et par conséquent l'enchérisseur adjudicataire serait contraint d'attendre le temps correspondant pour obtenir le certificat, alors que celui-ci est indispensable pour qu'il demande l'immatriculation du navire à son propre nom sur un autre registre. Bien plus, devant certaines juridictions, quand le titulaire du « mortgage » est l'acheteur, il est autorisé à compenser le montant de sa créance avec le prix d'achat pourvu que les bénéficiaires des priviléges maritimes soient désintéressés et que leurs créances, en cas de contestation, soient garanties.

La proposition de la délégation des Etats-Unis de supprimer cette disposition fut approuvée (15 votèrent pour, 6 contre, 8 s'abstinent).

L'article 11 fut adopté par 32 voix pour, aucune contre et 3 abstentions.

Article 12. - Champ d'application

Paragraphe 1

Le texte de 1967 n'a pas été modifié.

Paragraphe 2

Les mots « à l'égard des navires dont un Etat est propriétaire, exploitant ou affréteur et affectés à un service public non commercial, aucune disposition de la présente Convention — d'une part n'impose que les droits soient attribués sur ou contre eux... à leur encontre »

furent considérés comme inutilement compliqués et furent remplacés par « à l'égard des navires dont un Etat est propriétaire, exploitant ou affréteur et affectés à un service public

provisions in their national legislation, was deleted on the grounds that this is not a reservation and that this provision is not necessary (24 Delegations voted in favour, 7 against, 1 abstained).

The need for a provision to the effect that a reservation to apply any international convention or national law relating to limitation of shipowners' liability was much debated.

The argument that this reservation is necessary, since the 1967 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims provides that the fund is distributed without regard of any priority, ultimately prevailed; reference to national laws was on the contrary deemed to be unjustified.

This Article was adopted with 25 votes in favour, 3 against and 6 abstentions.

FINAL REMARKS

The draft was approved by the Plenary Session of the Lisbon Conference with 25 votes in favour, none against and 8 abstentions.

From the table showing the votes on each article of the draft it appears that the provisions which provoked the abstentions were mainly those contained in Article 4, 6, 7, 8 and 14.

Table of votes

Article	Yes	No	Abstentions
1	33	—	1
2	34	—	—
3	35	—	—
4	23	2	9
5	34	—	—
6	30	1	4
7	32	4	—
8	29	3	3
9	35	—	—
10	35	—	—
11	32	—	3
12	34	—	2
13	34	1	—
14	25	3	6

It appears however that a very wide consensus emerged on all provisions of the draft, except perhaps Article 4, and on the draft as a whole.

non commercial, aucune disposition de la présente Convention d'une part ne vise de droits sur eux, ... etc. ».

La délégation soviétique renouvela sa proposition, qui avait déjà été faite devant la sous-commission internationale, d'insérer un troisième paragraphe rédigé comme suit :

« Aucune disposition de la présente convention ne permet l'exécution d'aucun droit à l'encontre des navires dont un Etat est propriétaire et qui sont utilisés à ce moment pour des buts commerciaux, pourvu que ces navires transportent un certificat émis par l'autorité compétente de l'Etat du registre du navire établissant que la responsabilité du navire pour une créance énumérée à l'article 4 est couverte. L'Etat prendra toutes les mesures nécessaires pour donner effet aux jugements ou sentences arbitrales concernant des créances relatives à ces navires. »

Cette proposition n'eut aucun soutien et en conséquence la délégation soviétique ne demanda pas la mise aux voix.

L'article 12 fut adopté par 34 voix pour, aucune contre et deux abstentions.

Article 13. - Communication entre Etats Parties

Cet article n'a pas été modifié et fut approuvé par 34 voix pour, une contre et aucune abstention.

Article 14. - Conflit de Conventions

Le paragraphe 1 de cet article dans la Convention de 1967, qui prévoyait que les Etats Parties peuvent « se réservent le droit » de mettre la présente Convention en vigueur soit en lui donnant force de loi, soit en incluant ses dispositions dans leur législation nationale, fut supprimé au motif que ce n'est pas une réserve et que cette disposition n'est pas nécessaire (24 délégations votèrent pour, 7 contre, 1 s'abstint).

On discuta beaucoup sur la nécessité d'une disposition prévoyant que les Etats se réservent d'appliquer toute convention internationale ou loi nationale relative à la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire. L'argument que cette réserve est nécessaire, puisque la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes prévoit que le fonds est distribué sans tenir compte d'une quelconque priorité, finit par prévaloir ; la référence aux lois nationales parut au contraire injustifiée.

Cet article fut adopté par 25 voix pour, 3 contre et 6 abstentions.

REMARQUES FINALES

Le projet fut approuvé par la session plénière de la Conférence de Lisbonne par 25 voix pour, aucune contre et 8 abstentions.

FUTURE WORK

The Observers for IMO and UNCTAD at the Lisbon Conference made the following joint statement at the Assembly of the CMI which took place immediately after the Closing Session of the Conference :

The draft revisions of the conventions on maritime liens and mortgages and arrest have been considered and adopted by the Conference in accordance with the traditional approach of the CMI.

The CMI has noted, however, that under the Agreement between IMO and UNCTAD referred to in Annex 2 of the Report of the International Sub-Committee, a new method of dealing with maritime liens and mortgages and related subjects has been adopted by the two inter-governmental bodies who will both be dealing with the matter after the Conference. The two inter-governmental bodies have expressly stated that they will take due and full account of the conclusions reached by the CMI. However IMO and UNCTAD have agreed to undertake further studies in order not only to determine the need for international legislation or other appropriate action but also the nature and scope of such action. This determination will be made by IMO and UNCTAD in close consultation and co-operation.

In the light of this new development the CMI may consider it helpful to express its willingness and readiness to co-operate with the two inter-governmental bodies in their further studies and discussions. The CMI may also find it useful to indicate clearly that it appreciates that the draft instruments prepared at the Lisbon Conference may not necessarily be considered, in IMO or UNCTAD, in the same way as previous draft conventions developed by the CMI have been considered.

However the CMI can expect and hope that the texts prepared by the Conference, together with the background discussions and documents relating thereto, will be of relevance and use to the Secretariats and member Governments when these matters are considered in IMO and UNCTAD. In these discussions the expertise and experience of the CMI and the national maritime law associations will be extremely helpful. IMO and UNCTAD will therefore welcome, and be greatly assisted by, any contribution which the CMI may find it possible and appropriate to give to the Secretariats of IMO and UNCTAD and to the relevant

Du tableau qui montre les votes sur chaque article du projet, il ressort que les dispositions qui provoquèrent les abstentions furent essentiellement celles qui sont contenues dans les articles 4, 6, 7, 8 et 14.

Tableaux de votes

Article	Oui	Non	Abstentions
1	33	—	1
2	34	—	—
3	35	—	—
4	23	2	9
5	34	—	—
6	30	1	4
7	32	4	—
8	29	3	3
9	35	—	—
10	35	—	—
11	32	—	3
12	34	—	2
13	34	1	—
14	25	3	6

Il apparaît cependant qu'un très large accord s'est dégagé sur toutes les dispositions du projet sauf peut-être l'article 4, et sur le projet globalement.

TRAVAUX FUTURS

Les observateurs de l'OMI et de la CNUCED à la Conférence de Lisbonne firent la déclaration commune suivante à l'Assemblée du CMI qui eu lieu immédiatement après la session de clôture de la Conférence :

« Les projets de révision des Conventions sur les priviléges et hypothèques maritimes et sur la saisie conservatoire ont été examinés et adoptés par la Conférence selon les méthodes traditionnelles du CMI. Le CMI a noté, cependant, qu'aux termes de l'accord entre l'OMI et la CNUCED auquel se réfère l'annexe 2 du rapport de la sous-commission internationale, les deux organisations intergouvernementales qui traiteront toutes deux le sujet après la Conférence, ont adopté une nouvelle méthode de traiter des priviléges et hypothèques maritimes et les questions connexes. Les deux organisations intergouvernementales ont déclaré expressément qu'elles tiendront totalement compte des conclusions auxquelles le CMI a abouti. Toutefois, l'OMI et la CNUCED sont convenues d'entreprendre des études complémentaires afin de déterminer non seulement le besoin d'une législation internationale ou d'une autre action appropriée mais aussi la nature et le champ d'application d'une telle action.

inter-governmental bodies at the various stages of their work. In particular it would greatly assist IMO and UNCTAD if the CMI were able to make suggestions, or to authorize the President and other officials of the CMI to make suggestions whenever appropriate, both as regards the studies to be undertaken by the Secretariats of IMO and UNCTAD and also in relation to the procedure to be followed in considering these reports.

These reports will take the fullest possible account of the work done by the CMI. It is essential that the discussions in IMO and UNCTAD are on the basis of the best possible expertise and practical experience available; and any ideas which the CMI may have as to the procedure for ensuring the best possible results will be greatly welcomed by IMO and UNCTAD and highly appreciated by the Legal Committee and the Working Group on Shipping Legislation.

The results of the Conference's work, on both arrest and maritime liens and mortgages reflect great credit on the CMI. The drafts prepared combine the highest professional knowledge with great technical skill and practical common sense.

It is important — indeed crucial — that these excellent drafts play a significant role in subsequent discussions which they merit. It is our hope that you will present them in such a way that Governments will accept them and agree to use them as an important basis of their future work.

The President of the CMI stated, *inter alia*, the following :

The first stage is now completed. The preparatory work done by the CMI will be considered by IMO and UNCTAD and further studies will be carried out by these Organizations.

The CMI offers its collaboration in these studies and in the in-depth investigation of any problem which IMO and UNCTAD may deem appropriate to consider. It is felt that, in these circumstances, the co-operation of the CMI should not only continue but should be strengthened.

In their Agreement the Secretariats of UNCTAD and IMO stated that in view of the very close link between maritime liens and mortgages it is essential that the

L'OMI et la CNUCED agiront en se consultant et en collaborant étroitement.

A la lumière de cette nouvelle évolution, il se peut que le CMI considère comme utile de faire savoir qu'il est disposé et prêt à collaborer avec les deux organisations intergouvernementales dans leurs études et discussions ultérieures. Le CMI peut aussi estimer utile d'indiquer clairement qu'il estime que les projets préparés à la Conférence de Lisbonne peuvent ne pas être nécessairement considérés, à l'OMI ou à la CNUCED de la même façon que l'ont été les précédents projets de révision mis au point par le CMI. Toutefois, on peut légitimement compter et espérer que les textes préparés par la Conférence, en même temps que les discussions et documents s'y rapportant seront tenus pour pertinents et utiles aux Secrétariats et aux Etats membres quand ces questions seront examinées au sein de l'OMI et de la CNUCED. Dans ces discussions, les connaissances techniques et l'expérience du CMI et des Associations nationales de droit maritime seront extrêmement utiles. L'OMI et la CNUCED par conséquent, accueilleront avec plaisir et seront grandement aidées par toute contribution que le CMI pourra trouver possible et appropriée de donner aux Secrétariats de l'OMI et de la CNUCED et aux organisations intergouvernementales compétentes aux différentes étapes de leurs travaux. En particulier le CMI apporterait une grande aide à l'OMI et à la CNUCED si elle était susceptible de faire des suggestions ou d'autoriser son Président et d'autres représentants officiels du CMI de faire des suggestions à tous moments appropriés, à la fois en ce qui concerne les études à entreprendre par les Secrétariats de l'OMI et de la CNUCED et également pour ce qui concerne la procédure à suivre dans l'élaboration de ces rapports.

Ces rapports prendront en compte le plus possible les travaux faits par le CMI. Il est essentiel que l'OMI et la CNUCED discutent sur la base de la meilleure technique possible et de l'expérience pratique disponible. Toute idée que le CMI pourrait avoir quant à la procédure pour assurer les meilleurs résultats possibles, sera accueillie chaleureusement par l'OMI et la CNUCED et hautement appréciée par la commission juridique et le groupe de travail sur la législation maritime.

Les résultats des travaux de la Conférence, à la fois sur la saisie conservatoire et sur les priviléges et hypo-

studies and examination within UNCTAD and IMO be co-ordinated to the maximum extent possible.

The CMI therefore suggests that IMO and UNCTAD should consider whether it might be feasible for them to jointly undertake, at least in the preparatory stage, studies on all the problems which arise in connection with maritime liens and mortgages and arrest of ships.

These studies should include the possibility of closer co-ordination between the two subjects, as well as the choice of the method whereby any change in the existing uniform rules may be best achieved, i.e. whether by means of an international treaty or by following a non-treaty approach.

If this suggestion proves acceptable, the CMI would be glad to give any assistance and co-operation that IMO and UNCTAD request.

This statement was approved unanimously by the Assembly.

Genova, 29 July 1985.

Francesco BERLINGIERI.

thèques maritimes font grandement honneur au CMI. Les projets préparés allient la plus haute science professionnelle à une grande habileté technique et un sens commun et pratique.

Il est important — crucial en vérité — que ces excellents projets jouent un rôle important dans les discussions ultérieures comme ils le méritent. C'est notre espoir que vous les présenterez d'une telle façon que les gouvernements les accepteront et consentiront à les utiliser comme une base importante de leurs travaux futurs ».

Le Président du CMI exposa, entre autres, les considérations suivantes :

« La première étape est maintenant achevée. Les travaux préparatoires faits par le CMI seront examinés par l'OMI et la CNUCED et des études complémentaires seront exécutées par ces organisations.

Le CMI offre sa collaboration à ces études et recherches approfondies concernant toute question que l'OMI et la CNUCED pourraient estimer utile d'examiner. On peut estimer que dans ces circonstances, la collaboration du CMI devrait non seulement continuer mais être renforcée.

Dans leur accord, les Secrétariats de la CNUCED et de l'OMI exposèrent qu'en raison des liens très étroits qui existent entre les priviléges maritimes et les hypothèques, il est essentiel que les études et l'examen à l'intérieur de la CNUCED et de l'OMI fassent l'objet de la coordination la plus étendue possible.

Le CMI, par conséquent, suggère que l'OMI et la CNUCED examinent s'il serait faisable pour eux d'entreprendre, au moins dans l'étape préparatoire, des études communes sur toutes les questions qui se présentent en rapport avec les priviléges et hypothèques et la saisie conservatoire des navires. Ces études devraient inclure la possibilité d'une coordination plus étroite entre les deux sujets aussi bien que le choix de la méthode pour mener à bien tout changement dans les règles uniformes existantes, le choix étant entre le recours à un traité international ou une méthode ne faisant pas appel à la technique des conventions internationales.

Si cette suggestion se révèle acceptable, le CMI serait heureux de fournir toute aide et collaboration que lui demanderaient l'OMI et la CNUCED.

Cette déclaration fut approuvée à l'unanimité par l'Assemblée.
Genova, le 29 juillet 1985. Francesco BERLINGIERI.

**REPORT OF THE CMI
ON THE DRAFT REVISION
OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO THE ARREST OF SEAGOING SHIPS**

BRUSSELS, MAY 10th, 1952

**RAPPORT DU CMI
SUR LE PROJET DE REVISION
DE LA CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
RELATIVES A LA SAISIE DES NAVIRES DE MER**

BRUXELLES, LE 10 MAI 1952

**REPORT OF THE CMI
ON THE DRAFT REVISION
OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO THE ARREST OF SEAGOING SHIPS**

done at Brussels, May 10th, 1952

I. — INTRODUCTION

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

The Assembly of the CMI held in Venice on 2nd June 1983 resolved to place both subjects on the Agenda of the next CMI Conference, scheduled to be held in Lisbon in May, 1985.

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

2. The study on the revision of the 1952 Convention on Arrest of Seagoing Ships started with the distribution to National Associations of a questionnaire (Doc. Arrest - 1) drawn up by a working group and supplemented by a paper by Francesco Berlingieri containing an analysis of the 1952 Convention (1) and a paper by the chairman of the sub-committee on Maritime Jurisdiction in the EEC (2).

(1) Cf. "Essays on Maritime Liens and Mortgages and on Arrest of Ships", published by the CMI, 1985, p. 114 et seq.

(2) Cf. Allan Philip, "Maritime Jurisdiction in the EEC", Acta Scandinavica Juris Gentium 1977, p. 113 et seq.

**RAPPORT DU CMI
SUR LE PROJET DE REVISION
DE LA CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES
RELATIVES A LA SAISIE DES NAVIRES DE MER**

adoptée à Bruxelles, le 10 mai 1952

I. — INTRODUCTION

1. A la suite de la décision de l'OMI et de la CNUCED d'inscrire dans leur programme de travail la révision des Conventions de Bruxelles de 1926 et de 1967 sur les Priviléges et Hypothèques maritimes, et de la Convention de Bruxelles de 1952 sur la Saisie de Navires, le CMI a décidé d'offrir sa coopération à ces deux Organisations Intergouvernementales, et deux Commissions Internationales ont été désignées par l'Assemblée, sous la présidence respective du Président du CMI et du Professeur Allan Philip.

L'Assemblée du CMI qui s'est tenue à Venise le 2 juin 1983 a décidé d'inscrire les deux sujets à l'ordre du jour de la prochaine Conférence du CMI, qui devait se tenir à Lisbonne en mai 1985.

**II. — RÉSUMÉ DU TRAVAIL
DE LA COMMISSION INTERNATIONALE**

2. L'étude de la révision de la Convention de 1952 sur la saisie des navires de mer a débuté par la distribution aux Associations Nationales d'un questionnaire (document Saisie - 1) établi par un groupe de travail et complété par une note de Francesco Berlingieri contenant une analyse de la Convention de 1952 (1) et par une note établie par le Président de la Commission, étude consacrée à la compétence maritime dans la CEE (2).

(1) Cf. « Essays on Maritime Liens and Mortgages and on Arrest of Ships », published by the CMI, 1985, p. 114 et seq.

(2) Cf. Allan Philip, « Maritime Jurisdiction in the EEC », Acta Scandinavica Juris Gentium, 1977, p. 113 et seq.

The questionnaire raised especially the following questions :

1. Should the list of maritime claims be expanded ?
2. To which extent should arrest be possible when the claim for which arrest is requested is against someone other than the owner of the ship ?
3. What should be the future of the sister ship rule ?
4. Should the Convention be concerned with the consequences of wrongful arrest ?
5. Should the Convention regulate jurisdiction of courts in respect of cases concerning the underlying claim for which arrest is made and regulate recognition of judgments ?

Replies to the questionnaire were received from the following National Associations :

Argentina, Australia and New Zealand, Belgium, Canada, Czechoslovakia, France, German Democratic Republic, Italy, Japan, Korea, Portugal, The Soviet Union, Spain, Sweden, United Kingdom, United States, Yugoslavia.

3. Most National Associations thought that certain additions ought to be made to the list of maritime claims in the 1952 Convention. Views were divided as to the permissibility of arresting a ship for claims against persons other than the owner. Practically all Associations agreed that the sister ship rule should be continued. Many Associations believed that the Convention should contain rules about wrongful arrest. A majority thought that arrest should create jurisdiction and a considerable number thought that the Convention should provide for recognition and enforcement of judgments. The question of arrest of foreign government owned ships was raised by Italy and the Soviet Union.

4. On the 4th and 5th of April 1984 a meeting of the sub-committee was held in Brussels. In the absence of Prof. Philip, Prof. J.C. Schultsz took the chair. At that meeting the possibility was mentioned of replacing the list of maritime claims in art. 1 by a general clause. It was agreed that arrest should be possible also for claims against bareboat charterers. It was also agreed to include a provision permitting bilateral agreements on guarantees issued by a State to be deemed sufficient security to avoid arrest.

Le questionnaire a soulevé en particulier les questions suivantes :

1. La liste des créances maritimes devrait-elle être étendue ?
2. Dans quelle mesure la saisie devrait-elle être autorisée lorsque la créance pour laquelle la saisie est requise est dirigée contre une autre personne que le propriétaire du navire ?
3. Quel devrait être l'avenir de la règle du « sister ship » ?
4. La Convention devrait-elle traiter des conséquences de la saisie abusive ?
5. La Convention devrait-elle définir la compétence de tribunaux chargés de statuer au fond sur les créances ayant servi de base à la saisie ? Devrait-elle également régler la reconnaissance des jugements ?

Des réponses au questionnaire furent reçues des Associations Nationales suivantes :

Argentine, Australie et Nouvelle-Zélande, Belgique, Canada, Corée, Espagne, Etats-Unis, France, Italie, Japon, Portugal, République Démocratique Allemande, Royaume-Uni, Suède, Tchécoslovaquie, Union Soviétique et Yougoslavie.

3. La plupart des Associations Nationales ont estimé que certaines additions devraient être apportées à la liste des créances maritimes de la Convention de 1952. Les points de vue furent divisés quant à la possibilité de saisir un navire pour des créances contre des personnes autres que son propriétaire. Presque toutes les Associations sont tombées d'accord pour estimer que la règle du « sister ship » devrait être maintenue. Beaucoup d'associations ont considéré que la Convention devrait contenir des règles relatives à la saisie abusive. Une majorité d'entre elles a pensé que la saisie devrait engendrer la compétence au fond et un nombre considérable d'Associations a estimé que la Convention devrait contenir des dispositions relatives à la reconnaissance et à l'exécution des jugements. La question de la saisie des navires appartenant à des Etats étrangers a été soulevée par l'Italie et l'Union Soviétique.

4. Les 4 et 5 avril 1984 s'est tenue à Bruxelles une réunion de la Commission. En l'absence du Professeur Philip, le Professeur J.C. Schultsz a présidé cette réunion. Au cours de cette dernière fut évoquée la possibilité de remplacer la liste des créances maritimes de l'article 1 par une clause générale. Il fut convenu que la saisie devrait être rendue possible également pour les créances contre les affréteurs coque nue. Il fut également admis d'inclure une disposition permettant des

During the meeting in Brussels a joint meeting with the International Sub-committee on maritime liens and mortgages was held in the afternoon of the 5th April, when matters of common interest were discussed, especially whether there should be one or two Conventions and, if there were to be two, whether a better co-ordination should be ensured between them.

In the joint meeting it was by a very large majority decided that it was preferable to keep the two conventions separate, but that they should be better co-ordinated.

5. On the basis of the replies to the questionnaires and Mr. C. W. H. Goldie's report of the Brussels meeting (Doc. Arrest - 16) the chairman prepared a first report and draft convention (Doc. Arrest - 17 and 18) which were discussed at a meeting in Copenhagen on the 24th August 1984. Based upon the discussions and with the invaluable assistance of Mr. Goldie, the chairman prepared a new report and draft (Doc. Arrest - 21) which were distributed to National Associations for comments. Comments were received from the National Associations of Canada, Czechoslovakia, Federal Republic of Germany, France, Italy, Japan, Spain, Sweden, United Kingdom. A meeting of the International sub-committee was held in Copenhagen on the 11th January, 1985, to discuss the draft. In the light of these discussions a final report and draft (Doc. Arrest 31 and 32) was prepared by the chairman in conjunction with Mr. Goldie for submission to the Lisbon conference.

6. In the work of the International sub-committee delegates of the following National Associations have taken part: Belgium (L. Delwaide), Denmark (J. Erlund), Federal Republic of Germany (V. Looks), France (J. S. Rohart), Italy (E. Vincenzini), Japan (S. Ochiai), Netherlands (K.E. Japikse), Nigeria (F. Sasegbon), Norway (K.J. Gombrii), Poland (S. Suchorzewski), Portugal (J.T. Batista da Silva), Spain (E. Albors and J.L. Goñi), United Kingdom (C.W.H. Goldie), United States (Th. A. Le Gros), U.S.S.R. (I. Barinova and A. Kolodkin), Yugoslavia (Mr. Kapetanovic).

In addition Dr. R. Vigil of UNCTAD participated in the first meeting of the International Sub-Committee.

7. The draft convention proposed by the International Sub-Committee was submitted to the National Associations as an annex to the final report and was discussed at the Lisbon Conference in May of 1985. A summary of the debates is presented in chapter IV.

accords bi-latéraux relatifs à des lettres de garantie émises par un Etat et devant être considérées comme une garantie suffisante pour éviter la saisie.

Pendant la réunion de Bruxelles une réunion commune a été organisée dans l'après-midi du 5 avril avec la Commission Internationale sur les priviléges et hypothèques maritimes, réunion au cours de laquelle des sujets d'intérêt commun furent discutés, en particulier sur le point de savoir s'il devait exister une ou deux Conventions et, s'il devait y en avoir deux, si une meilleure coordination pouvait être assurée entre elles.

Au cours de cette session commune s'est dégagée une très large majorité en faveur de la conservation de deux conventions séparées, avec cependant une meilleure coordination entre elles.

5. Sur la base d'une part des réponses aux questionnaires et d'autre part du rapport de M. C.W.H. Goldie à la suite de la réunion de Bruxelles (Document Saisie - 16), le président de la Commission a préparé un premier rapport et un projet de convention (Documents Saisie 17 et 18) qui furent discutés lors d'une réunion tenue à Copenhague le 24 août 1984. A partir de ces discussions et avec l'inestimable assistance de M. Goldie, le président a préparé un nouveau rapport et un nouveau projet (Document Saisie 21) lesquels furent distribués aux Associations Nationales pour recevoir leurs commentaires. Des commentaires furent reçus des Associations Nationales du Japon, de la République Fédérale d'Allemagne, de la France, de la Suède, du Royaume-Uni, de la Tchécoslovaquie, de l'Espagne, du Canada et de l'Italie. Une réunion de la Commission Internationale fut alors à nouveau tenue à Copenhague le 11 janvier 1985 pour discuter de ce projet. A la lumière de ces discussions un rapport final et un projet final (Documents Saisie 31 et 32) furent préparés par le président avec l'aide de M. Goldie, pour être soumis à la Conférence de Lisbonne.

6. Ont pris part aux travaux de la Commission Internationale les délégués des Associations Nationales suivantes : Belgique (L. Delwaide), Danemark (J. Erlund), France (J.S. Rohart), République Fédérale d'Allemagne (V. Looks), Italie (E. Vincenzini), Japon (S. Ochiai), Pays-Bas (K.E. Japikse), Nigeria (F. Sasegbon), Norvège (K.J. Gombrii), Pologne (S. Suchorzewski), Portugal (J.T. Batista da Silva), Espagne (E. Albors et J.L. Goñi), Royaume-Uni (C.W.H. Goldie), Etats-Unis (Th. A. Le Gros), Union Soviétique (I. Barinova et A. Kolodkin), Yougoslavie (Mr. Kapetanovic).

En outre le Dr. R. Vigil de la CNUCED a participé à la première réunion de la Commission Internationale.

III. — THE ARREST CONVENTION, 1952

8. In most countries not parties to the 1952 Convention ships are subject to arrest regardless of the character of the claim for which arrest is made. The primary purpose of the 1952 Convention was to protect the interests of both ship and cargo in avoiding interruption of the voyage by arrest for claims without any relationship with the operation of the ship. A brief summary of the Convention is presented hereafter.

9. Art. 1 of the 1952 Convention lists a number of so-called maritime claims and art. 2 provides that arrest may be made in respect of such claims but for no other claims. This is the principal rule of the Convention.

According to art. 3 arrest may be made in most cases either of the ship in respect of which the maritime claim arose or of other ships in the same ownership. In the case of ships under bareboat charter and other cases where the owner is not liable for the claim, other ships in the same ownership may not be arrested but instead ships in the ownership of the bare-boat charterer or other person liable may be arrested.

Art. 3 also prevents arrest from being made twice. Art. 4 provides that ships may only be arrested under judicial authority and art. 5 contains rules on the release of a ship against security.

According to art. 6 procedural problems and all questions concerning liability for wrongful arrest are referred to the law of the **forum arresti**.

Art. 7 contains rules on jurisdiction in respect of the merits of the case and the recognition of foreign judgments with respect to any security given to obtain the release of the ship.

Art. 8 regulates the scope of the Convention based upon the principle of reciprocity and makes it possible for States to exclude certain cases from the Convention. And art. 9 provides that the Convention must not be construed as creating rights of action or maritime liens which do not exist under the law of the **forum arresti**.

10. The Convention has been ratified or acceded to by 63 countries.

7. Le projet de Convention établi par la Commission Internationale fut soumis aux Associations Nationales en annexe au rapport final et fut discuté à la Conférence de Lisbonne en mai 1985. Un résumé des débats est présenté ci-après au chapitre IV.

III. — LA CONVENTION SUR LA SAISIE DE 1952

8. Dans la plupart des pays non parties à la Convention de 1952 les navires sont susceptibles d'être saisis indépendamment de la nature de la créance au sujet de laquelle la saisie est pratiquée. Le propos initial de la Convention de 1952 était de protéger les intérêts à la fois du navire et de la cargaison en évitant l'interruption du voyage par des saisies relatives à des créances sans relation avec l'exploitation du navire. Un résumé succinct de la Convention sera présenté ci-après.

9. L'article 1^{er} de la Convention de 1952 énumère un certain nombre de créances dites « créances maritimes » et l'article 2 dispose que la saisie ne peut être effectuée qu'en vertu de telles créances mais en vertu d'aucune autre créance. Ceci constitue la règle principale de la Convention.

En vertu de l'article 3 il est possible, dans la plupart des cas, de pratiquer la saisie soit du navire au sujet duquel la créance maritime est née soit de tous autres navires appartenant au même propriétaire. Dans le cas de navires sous charte partie coque nue et dans d'autres cas où le propriétaire n'est pas personnellement obligé à raison de la créance, les autres navires appartenant au même propriétaire ne peuvent pas être saisis, en revanche des navires appartenant à l'affréteur coque nue ou à une autre partie personnellement obligée à raison de la créance, peuvent être saisis.

L'article 3 interdit également qu'une saisie soit pratiquée deux fois. L'article 4 dispose que les navires ne peuvent être saisis que par décision judiciaire et l'article 5 contient certaines règles relatives à la mainlevée d'une saisie de navire contre la fourniture d'une caution.

En vertu de l'article 6 les problèmes de procédure et toutes questions relatives à la responsabilité pour saisie abusive sont soumis à la loi du **forum arresti**.

L'article 7 contient certaines règles relatives à la compétence des juridictions pour statuer au fond et sur la reconnaissance des jugements étrangers à raison de toute caution fournie pour obtenir la libération du navire.

L'article 8 délimite le champ d'application de la Convention sur la base du principe de la réciprocité et permet aux Etats, dans certains cas, de ne pas appliquer la Convention. Et l'article 9 dispose que la Convention ne doit pas être considérée

IV. — THE DRAFT FOR REVISION OF THE 1952 CONVENTION

Summary of the draft and of the debates
at the Lisbon Conference.

11. The draft takes as its point of departure the 1952 Convention. However, it has not been found possible to limit the revision to a protocol containing certain additions or modifications. From the point of view of presentation, language, and substance it has been found that the Convention is in need of a thorough revision. A new Convention has been drafted using such parts of the old Convention as have been found acceptable. A conversion table between the articles of the old Convention and the draft is attached. The new Convention was adopted in Lisbon by 23 votes to 3 with 7 abstentions.

Article 1. - Definitions

12. Article 1 was adopted by 32 votes to 2 with 3 abstentions. It contains a number of definitions. Many of the important problems to which the Convention gives rise are problems which arise in connection with these definitions.

Maritime Claims

13. Article 1 paragraph (1) corresponds to the same paragraph in the 1952 Convention.

In the same way as in the 1952 Convention, in the new Convention the concept of maritime claim is decisive in describing the situation in which arrest of a ship may be made. The 1952 Convention contained an exhaustive list of maritime claims. The National Associations desired an extension of this list to include a number of claims such as claims for insurance premiums, stevedoring services, brokerage fees, etc.

14. Some associations proposed the replacement of the list by a general clause covering all claims in connection with the ownership, operation and management of a ship. The principal argument was the risk that new developments might cause an exhaustive list to become out of date in the same way as had happened to the 1952 Convention. It is difficult to revise Conventions.

Others argued that a general clause would give rise to different interpretations and, therefore, not ensure uniformity of interpretation. It was also argued by some delegations that the opportunities for arrest should not be extensive. A general

comme créant des droits d'action ou des priviléges qui n'existaient pas sous la loi du **forum arresti**.

10. La Convention a reçu les ratifications ou adhésions de 63 pays.

IV. — LE PROJET DE RÉVISION DE LA CONVENTION DE 1952

Résumé du projet et des débats de la Conférence de Lisbonne.

11. Le projet prend comme point de départ la Convention de 1952. Cependant il ne s'est pas avéré possible de limiter la révision à un protocole contenant certaines additions ou modifications. Du point de vue de la présentation, de la terminologie et du fond, il a été estimé nécessaire de procéder à une revision complète de la Convention. C'est donc une nouvelle Convention qui a été rédigée, en utilisant telle ou telle partie de l'ancienne Convention jugées acceptables. Une table de conversion entre les articles de l'ancienne Convention et le projet est annexée. La nouvelle Convention fut adoptée à Lisbonne par 23 voix contre 3 et 7 abstentions.

Article 1. - Définitions.

12. L'article 1^{er} fut adopté par 32 voix contre 2 et 3 abstentions.

Il comprend un certain nombre de définitions. Beaucoup de problèmes importants soulevés par la Convention sont des problèmes qui surgissent à propos de ces définitions.

Créances maritimes

13. L'article 1^{er} paragraphe (1) correspond au même paragraphe de la Convention de 1952.

De même que dans la Convention de 1952 le concept de créance maritime élaboré par la nouvelle Convention est décisif en ce qu'il décrit la situation dans laquelle la saisie d'un navire peut être effectuée. La Convention de 1952 contenait une liste exhaustive de créances maritimes. Les Associations Nationales souhaitaient étendre cette liste de manière à inclure un certain nombre de créances telles que celles relatives aux primes d'assurance, aux services de manutentionnaires, aux commissions de courtage, etc.

14. Certaines Associations ont proposé le remplacement de la liste par une clause générale couvrant toutes les créances en relation avec la propriété, l'exploitation et la gestion d'un navire. Leur principal argument était le risque d'obsolescence que des développements futurs pourraient faire connaître à une liste exhaustive, de la même manière que cela s'était passé pour la Convention de 1952. Il est difficile de réviser les Conventions.

clause would extend too much the area where arrest could be made.

15. Various possibilities were discussed : 1. The retention of an exhaustive list as in the 1952 Convention. 2. A general clause only. 3. A general clause followed by a non-exhaustive list.

16. The possibility mentioned as n. 3 was proposed in order to ensure a maximum degree of uniformity of interpretation and was thought of as a compromise between the two other possibilities.

17. The Lisbon Conference adopted the compromise solution. Originally, the general clause contained at the end the words : "including but not restricted to :" as an introduction to the list. This was thought to make the definition very open-ended and, on the suggestion of the British Association, these words were replaced by the words : "such as", which were thought to be somewhat more restrictive in that they would limit maritime claims to those within the categories exemplified in the list of claims.

18. In drafting the Convention the policy has been followed of using language as closely as possible similar to that used in the Convention on Maritime Liens and Mortgages also drafted at the Lisbon Conference. This appears for the first time in the general clause in the words : "a mortgage or an "hypothèque" or a charge of the same nature".

19. The list in many respects corresponds to the list in the 1952 Convention. It has been revised in order to resolve any doubts of interpretation that have arisen. In view of the purpose of the list no attempt has been made to avoid duplication between different subparagraphs and such duplication undoubtedly exists.

20. Subparagraph (d) is new and is designed in particular to cover claims in respect of preventive measures to avoid pollution damage.

21. Subparagraph (e) is also new. It covers the cargo whether it is still in the ship or not.

22. Some discussion took place as to whether the list of maritime claims was wide enough to cover any claims secured by maritime liens under existing conventions. This was found

D'autres Associations ont soutenu qu'une clause générale engendrerait différentes interprétations et, partant, n'assurerait pas une uniformité d'interprétation. L'idée fut également exprimée par certaines délégations qu'il ne convenait pas de faciliter exagérément la pratique des saisies. Une clause générale élargirait ainsi par trop le domaine dans lequel la saisie serait possible.

15. Différentes solutions furent discutées : 1. le maintien d'une liste exhaustive telle que celle figurant dans la Convention de 1952 ; 2. une clause générale exclusivement ; 3. une clause générale suivie par une liste non exhaustive.

16. La solution n° 3 fut proposée de manière à assurer un degré maximum d'uniformité d'interprétation et dans un esprit de compromis entre les deux autres solutions.

17. La Conférence de Lisbonne a adopté la solution de compromis. A l'origine, la clause générale se terminait par ce mot : « notamment » et se trouvait suivie par la liste elle-même. Ceci avait été conçu de manière à rendre la définition très ouverte et, sur la suggestion de l'Association britannique, ce mot fut remplacé par les mots « telle que », dans un sens en quelque sorte plus restrictif, en ce qu'il limiterait les créances maritimes à celles figurant dans les catégories visées par la liste des créances.

18. La méthode de rédaction de la Convention a été d'utiliser la terminologie la plus proche possible de celle utilisée dans la Convention sur les Priviléges maritimes et sur les Hypothèques également proposée à la Conférence de Lisbonne. Ceci apparaît dès l'abord dans la clause générale par les mots : « un mortgage ou une hypothèque ou un droit de même nature ».

19. A maints égards la liste correspond à celle de la Convention de 1952. Elle a été révisée de façon à dissiper tous les doutes d'interprétation qui avaient pu se manifester. Compte tenu du but recherché en établissant cette liste, aucune tentative n'a été faite pour éviter d'éventuelles interférences entre les différents sous-paragraphes et, dès lors, il est incontestable que ces interférences existent.

20. Le sous-paragraphe (d) est nouveau et il est destiné en particulier à admettre les créances relatives aux mesures de prévention contre les dommages de pollution.

21. Le sous-paragraphe (e) lui aussi est nouveau. Il a trait à la cargaison, qu'elle soit ou non encore à bord du navire.

to be the case. There was, therefore, no need for a catch-all clause in this respect. It was also discussed whether the list of maritime claims should start with an enumeration of the claims secured by maritime liens according to the Convention on Maritime Liens and Mortgages drafted at Lisbon, and then go on to enumerate such other claims as were to be recognized as maritime claims. This, however, was not found to be practical.

Arrest

23. Article 1 paragraph (2) corresponds to the same paragraph in the 1952 Convention.

24. The 1952 Convention only spoke of detention of a ship. The new draft also mentions restriction on removal. It had been argued that such restriction if not combined with physical detention was not covered by the concept of arrest in the 1952 Convention. Reference was made to the Mareva injunction in English law and similar injunctions in the law of other countries.

25. A majority of the delegations participating in the Conference found that for the purpose of the Convention no distinction should be made between cases where a ship was detained by physical possession and where the ship was simply prevented from sailing by order of a court. It was, however, felt that there might be a need to point out that where an order is not especially directed to a ship but affects the totality of a debtor's assets and only incidentally a ship amongst them, then the Convention shall not apply. (cf. Article 8 paragraph 5.)

26. The definition makes it clear that arrest for the purpose of the Convention only comprises cases where the ship is physically within the jurisdiction of the State of arrest. This means that rules of law of a State providing for measures to be taken against a ship flying the flag of the State, regardless where the ship is, by entering an order on the file of the ship in the ship's register of that State, do not come within the concept of arrest in the draft.

27. The definition in its second part makes it clear that it is not important what terminology is used in national law, e.g. the word attachment instead of the word arrest, as long as the measure in question is a conservatory measure as defined in the definition. On the other hand, measures taken in execution of an enforceable judgment or arbitral award are not arrest in the sense of the draft.

22. Une discussion s'est élevée sur le point de savoir si la liste des créances maritimes était assez large pour couvrir toutes les créances garanties par des priviléges maritimes en vertu des Conventions existantes. Cela s'est avéré être le cas. Il n'a donc pas été nécessaire de prévoir une disposition spéciale à cet effet. La discussion a également porté sur le point de savoir si la liste des créances maritimes devrait débuter par une énumération des créances garanties par des priviléges maritimes en vertu de la Convention sur les priviléges maritimes et hypothèques élaborée à Lisbonne, et continuer ensuite par l'énumération de toutes autres créances reconnues comme créances maritimes. Cette présentation n'a cependant, pour des raisons pratiques, pas été retenue.

Saisie

23. L'article 1 paragraphe (2) correspond au même paragraphe de la Convention de 1952.

24. La Convention de 1952 ne traitait que de l'immobilisation du navire. Le nouveau projet évoque également les restrictions au départ du navire. Il a été soutenu que de telles restrictions, si elles n'étaient pas accompagnées d'immobilisation physique, ne pouvaient être couvertes par la notion de saisie de la Convention de 1952. La référence a été faite à la « Mareva injunction » du droit anglais et aux mesures similaires existant dans le droit de certains autres pays.

25. La majorité des délégations participant à la Conférence a estimé que, pour les besoins de la Convention, aucune distinction ne devrait être faite entre les cas où le navire se trouve détenu par un processus de prise de possession matérielle et ceux où une décision judiciaire lui fait interdiction d'appareiller. Il a été cependant souligné qu'il serait peut être nécessaire de signaler que lorsqu'une telle décision n'affecte pas spécifiquement un navire, mais l'ensemble des biens d'un débiteur, et par conséquent parmi ceux-ci incidemment le navire, alors la Convention ne s'applique pas. (Cf. article 8 paragraphe 5).

26. La définition précise bien que la saisie au sens de la Convention ne vise que les cas où le navire se trouve physiquement à l'intérieur des limites de compétence de l'Etat où est effectuée la saisie. Cela signifie que sont exclues de la notion de saisie telle que l'envisage le projet de Convention, les dispositions prises par un Etat à l'encontre de tout navire battant son pavillon, et permettant, quel que soit l'endroit où le navire se trouve, de procéder à toute inscription sur la fiche de ce navire dans le registre d'immatriculation national.

27. La définition précise dans sa deuxième partie qu'il ne convient pas d'attacher d'importance à la terminologie employée

28. Where a judgment is not yet enforceable in a country any measure taken to enable its enforcement when it becomes enforceable is a conservatory measure and, therefore, covered by the draft.

29. In some countries an arrest not only prevents the physical removal of the ship but also results in a prohibition against disposal of the ship by sale or otherwise. The Conference did not find it reasonable to include such a requirement in the definition of arrest.

Other Definitions

30. Article 1 paragraphs (3) and (4) correspond to the same paragraphs in the 1952 Convention. Some drafting changes have been made.

31. Paragraph (5) is new but has only drafting significance.

32. It has not been found necessary to include a definition of ship in the Convention. It is left to the law of the forum to determine what is understood by that term.

Article 2. - Powers of Arrest.

33. Paragraph (1) corresponds to Article 4 of the 1952 Convention.

34. Paragraph (2) corresponds to the first sentence of Article 2 of the 1952 Convention. It contains the principal rule of the draft, viz. that a ship may be arrested in respect of a maritime claim but in respect of no other claim. The provision permits arrest for maritime claims; it does not impose an obligation to arrest whenever a maritime claim is asserted. Whether arrest is made when a maritime claim is asserted depends upon the **forum arresti**. It should be noted that even where a maritime claim is asserted arrest may only be made of ships fulfilling the conditions in article 3.

35. A provision corresponding to paragraph (3) may be found in Article 3 paragraph (1) of the 1952 Convention. It has been found useful to retain it in respect of the law of some countries where the opposite rule applies.

par les législations nationales par exemple le mot anglais **attachment** à la place du mot anglais **arrest**, pour autant que la mesure en question soit une mesure conservatoire telle que visée par la définition. Par ailleurs les mesures prises en exécution d'un jugement exécutoire ou d'une sentence arbitrale ne constituent pas une « saisie » au sens que donne à ce terme le projet.

28. Dès lors qu'un jugement n'est pas encore devenu exécutoire dans un pays, toute mesure prise en vue de permettre son exécution lorsqu'il sera devenu exécutoire, constitue une mesure conservatoire et se trouve de ce fait couverte par le projet.

29. Dans certains pays la saisie ne consiste pas seulement à interdire le départ du navire mais elle permet également d'empêcher qu'il soit disposé du navire, par vente ou autrement. La Conférence n'a pas estimé devoir inclure ce deuxième type de mesure dans la définition de la saisie.

Autres définitions

30. L'article 1 paragraphes (3) et (4) correspond aux mêmes paragraphes que la Convention de 1952. Certaines modifications de terminologie ont été apportées.

31. Le paragraphe (5) est nouveau mais n'apporte aucune innovation de fond.

32. Il n'a pas été jugé nécessaire d'inclure une définition du navire dans la Convention. Il appartiendra donc de se référer à la loi du tribunal saisi pour déterminer ce qu'il faut comprendre par ce terme.

Article 2. - Pouvoirs de saisie

33. Le paragraphe (1) correspond à l'article 4 de la Convention de 1952.

34. Le paragraphe (2) correspond à la première phrase de l'article 2 de la Convention de 1952. Il contient la règle principale du projet, à savoir qu'un navire ne peut être saisi qu'en vertu d'une créance maritime, mais non en vertu d'une autre créance. Cette disposition autorise la saisie pour les créances maritimes ; elle n'impose pas une obligation de saisie chaque fois qu'une créance maritime est alléguée. Il appartiendra au **forum arresti** de décider si la saisie peut être pratiquée dès lors qu'une créance maritime est alléguée. On notera à cet égard qu'il ne suffit pas qu'une créance maritime soit alléguée pour autoriser automatiquement une saisie : il faut encore que le navire remplisse les conditions visées à l'article 3.

35. Une disposition correspondant au paragraphe (3) peut être trouvée dans l'article 3 paragraphe (5) de la Conven-

36. Paragraph (4) is new.

37. Paragraph (5) corresponds to Article 6 paragraph 2 of the 1952 Convention.

Article 3. - Exercise of Right of Arrest.

38. Article 3 corresponds to article 3 paragraph (1), (2) and (4) of the 1952 Convention. It was adopted by 18 votes to 6 with 9 abstentions.

39. Article 3 is the article of the Convention which has given rise to most discussion and controversy during the preparatory discussions in the International Sub-Committee, in the comments of the National Associations and at the Conference in Lisbon. This is principally due to the existence of two points of view which are opposed to each other.

40. One opinion is that the ship is the focal point of all transactions and acts which give rise to maritime claims. According to this view, therefore, it should always be possible to arrest a ship in respect of which a maritime claim is asserted, regardless who is the owner of the ship and whether the owner is liable for the claim or not. This view is based partly on practical, partly on legal considerations.

41. On the basis of practical considerations the interests of third parties lead to this view. Third parties who have a claim or at least assert that a claim has arisen in connection with the operation of a ship, be it in contract or in tort, find it natural to be able to pursue this claim against the ship, regardless who the owner is. On a legal basis this approach could be said to derive from the doctrine of the "fortune de mer". In Anglo-American law the existence of the *in rem* procedure leads in this same direction.

42. The contrary opinion is that arrest of a ship for a maritime claim should only be possible if the claim is secured by a maritime lien or by a mortgage in the ship, or if the owner is personally liable for the claim. The argument is that if arrest is possible in cases where these conditions are not fulfilled that would amount to putting undue pressure on the owner of a ship to put up security for a claim for which he is not personally liable in order to obtain the release of his ship. Indirectly, the arrest would create a security, a maritime lien, to which the claimant would not otherwise have any right. This becomes especially clear considering that, in most jurisdic-

tion de 1952. Son maintien dans le projet a été considéré comme utile compte tenu du droit de certains pays où la règle contraire s'applique.

36. Une disposition correspondant au paragraphe (3) peut être trouvée dans l'article 3 paragraphe (5) de la Convention de 1952. Son maintien dans le projet a été considéré comme utile compte tenu du droit de certains pays où la règle contraire s'applique.

37. Le paragraphe (5) correspond à l'article 6 paragraphe 2 de la Convention de 1952.

Article 3. - Exercice du droit de saisie

38. L'article 3 correspond à l'article 3 paragraphes (1), (2) et (4) de la Convention de 1952. Il a été adopté par 18 voix contre 6 et 9 abstentions.

39. L'article 3 est l'article de la Convention qui a donné naissance au plus grand nombre de discussions et de controverses durant les travaux préparatoires de la Commission Internationale, dans les commentaires des Associations Nationales ainsi qu'au cours de la Conférence de Lisbonne. C'est l'existence de deux points de vue diamétralement opposés qui explique la survenance de ces controverses.

40. Selon le premier point de vue le navire est à l'origine de tous les actes juridiques et commerciaux générateurs de créances maritimes. C'est pourquoi selon cette conception il devrait toujours être possible de saisir un navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée, quel que soit le propriétaire du navire et que celui-ci soit ou non personnellement obligé à raison de la créance. Cette conception est fondée en partie sur des considérations pratiques, en partie sur des considérations juridiques.

41. Sur le plan des considérations pratiques, ce sont les intérêts des tiers qui conduisent à cette conception. Les tiers qui ont, ou au moins prétendent avoir, sur une base contractuelle ou délictuelle, une créance en relation avec l'exploitation d'un navire, trouvent naturel d'être autorisés à poursuivre cette créance contre le navire, quelle que soit l'identité de son propriétaire. D'un point de vue juridique on pourrait dire que cette approche est influencée par la doctrine de la « fortune de mer ». Dans le droit anglo-américain l'existence de la procédure dite **in rem** va dans le même sens.

42. Selon l'opinion contraire, la saisie d'un navire pour une créance maritime ne pourrait être pratiquée que si la créance est garantie par un privilège maritime ou par une hypothèque sur le navire, ou que si le propriétaire se trouve personnellement obligé à raison de la créance. L'argument ici

tions, if the owner were not to put up security, the arrest of a ship for a claim which is not secured by a maritime lien or mortgage in the ship and for which the owner is not personally liable cannot lead to a forced sale. Thus, the only purpose of the arrest is to put pressure on the owner to provide security for the debts of a third party.

43. During the discussions in the International Sub-Committee, and even during the discussions at committee level in the Conference in Lisbon, it was not possible to find a majority for either of these views.

Alternative solutions were, therefore, proposed. One solution — which was finally adopted by the plenary session of the Conference — was to require the personal liability of the owner (or of the bareboat charterer) as a condition for arrest. The other solution was not to put such a condition and to permit arrest regardless of the personal liability of the owner (or bareboat charterer) provided that the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is still the owner of the ship when the arrest is effected. This solution would, therefore, exclude a **droit de suite**, a right to pursue the ship even into the hands of a new owner. Although the outcome was uncertain until the last moment, at the plenary session the solution which was adopted was passed by 23 votes against 6 votes for the other alternative and with 4 abstentions.

44. Another point which was the subject of considerable controversy related to the question of which maritime liens may be invoked as a basis for arrest. The solution adopted which was mentioned above provides that arrest is always permissible if a maritime claim is asserted and the owner (or the bareboat charterer) of the ship is personally liable. If he is not personally liable arrest is only permissible if there is a maritime lien or a mortgage and, therefore, it becomes of great importance which maritime liens are accepted as a basis for arrest.

45. Several possibilities were discussed. Only the more important are mentioned here.

46. The International Sub-Committee in its draft has proposed to limit the liens which as such may make arrest permissible to those recognized in the draft for the revision of the Convention on Maritime Liens and Mortgages. The reason for proposing this more restrictive rule was that a rule accepting a greater number of maritime liens would so to speak bring

est que si l'on autorisait la saisie dans des cas où ces conditions ne sont pas réunies, cela permettrait d'exercer des pressions non justifiées sur le propriétaire d'un navire, pour le contraindre à fournir une caution à raison d'une obligation qu'il n'a pas personnellement contractée, alors que son seul but est d'obtenir la libération de son navire. Ainsi la saisie créerait-elle indirectement une sûreté, une sorte de privilège maritime, que le créancier en d'autres circonstances n'aurait aucun droit à obtenir. Cela devient particulièrement manifeste lorsque l'on sait que, dans la plupart des juridictions, la saisie d'un navire à raison d'une créance non assortie d'un privilège maritime ou d'une hypothèque sur le navire et à raison de laquelle le propriétaire n'est pas obligé personnellement, ne peut aboutir à une vente forcée si le propriétaire ne fournit pas de caution. Le seul propos de la saisie sera dès lors d'exercer une pression sur le propriétaire pour l'amener à fournir une caution pour les dettes d'un tiers.

43. Au cours des discussions de la Commission Internationale, et même au cours des discussions tenues par l'Assemblée lors de la Conférence de Lisbonne, il ne s'est pas avéré possible de trouver une majorité pour retenir l'une ou l'autre de ces deux conceptions.

D'autres solutions ont donc été proposées. Une première solution — qui fut finalement adoptée par la session plénière de la Conférence — était de requérir la responsabilité personnelle du propriétaire (ou de l'affréteur coque nue) comme condition de la saisie. L'autre solution était de ne pas imposer de telle condition, et d'autoriser la saisie indépendamment de la responsabilité personnelle du propriétaire (ou de l'affréteur coque nue) pourvu que la personne propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née se trouve être le propriétaire du navire au moment où la saisie est effectuée. Cette solution excluerait donc un **droit de suite**, un droit d'action contre le navire même passé entre les mains d'un nouveau propriétaire. Bien que le résultat fût incertain jusqu'au dernier moment, c'est la première solution qui fut adoptée à la session plénière par 23 voix contre 6 pour la seconde solution et 4 abstentions.

44. Une autre controverse importante a été soulevée sur le point de savoir quels priviléges maritimes pourraient servir de fondement à une saisie. La solution adoptée comme on l'a vu ci-dessus, prévoit qu'il sera toujours permis de pratiquer une saisie dès lors qu'est alléguée une créance maritime et que le propriétaire (ou l'affréteur coque nue) du navire est personnellement obligé à raison de cette créance. S'il n'est pas obligé personnellement, la saisie ne sera permise qu'en présence d'un privilège maritime ou d'une hypothèque et dès lors il est de très

these in through the back door, cf. the argument above in paragraph 42.

47. The Belgian delegation in Doc. Arrest-23 proposed to accept as a basis for arrest maritime liens recognized by either of the Conventions on maritime liens and mortgages of 1926 and 1967 and in addition those to be recognized in a future Convention based upon the Lisbon draft. This proposal was rejected by 30 votes to 11 with 2 abstentions.

48. Other proposals, even more far reaching than that of Belgium, were for acceptance of any maritime lien recognized in the **forum arresti**. The argument for the Belgian and these other proposals was that without a possibility of arrest it would not be possible to enforce these liens in cases where neither the owner nor the bareboat charterer was personally liable for the claim underlying the lien.

49. The Conference adopted the original proposal of the International Sub-Committee.

50. Following the above report on the main points of controversy with respect to Article 3 comments are set out below on certain of the provisions of that Article.

51. Both paragraphs (1) and (2) of Article 3 provide that "arrest is permissible" in certain cases. The purpose of this phraseology is to make it clear that in these cases the Convention does not impose an obligation to arrest but rather makes arrest permissible in these cases provided arrest is possible under national law, and prohibits arrest in any other cases, cf. also Article 2 paragraph (2).

52. Paragraph (1) (a) of Article 3 imposes the requirement, as a condition for making arrest permissible, that the maritime claim for which arrest is demanded must fall within one of the categories listed in the text and, in addition, that according to the applicable law the claim is secured by a maritime lien. Although the categories of claims listed correspond to the list of maritime claims recognized by the draft for the revision of the Convention on Maritime Liens and Mortgages as claims secured by a maritime lien, there is no necessary link between the two Conventions. A State having ratified the Arrest Convention but not the Lien Convention may arrest a ship under Article 3 (1) (a) if according to its law, including

grande importance de déterminer les priviléges maritimes pouvant donner lieu à une saisie.

45. Plusieurs possibilités ont été discutées. Seules les plus importantes d'entre elles seront évoquées ci-après.

46. La Commission Internationale avait dans son projet proposé de limiter les priviléges pouvant comme tels donner lieu à une saisie, à ceux reconnus par la Convention sur les priviléges maritimes et hypothèques qui serait adoptée à Lisbonne. La raison d'être de cette règle plus restrictive était d'éviter qu'une règle plus extensive ne permette par le biais de reconnaître un plus grand nombre de priviléges maritimes, cf. l'argument évoqué ci-dessus au paragraphe 42.

47. La Délégation belge, dans le document (Saisie 23) a proposé que soient acceptés comme ouvrant droit à une saisie les priviléges reconnus par l'une quelconque des Conventions sur les priviléges maritimes et hypothèques de 1926 ou de 1967 ainsi que ceux qui seraient reconnus dans la future Convention adoptée sur la base du projet de Lisbonne. Cette proposition fut rejetée par 30 voix contre 11 et 2 abstentions.

48. D'autres propositions, allant encore plus loin que celle de la Belgique, tendaient à faire accepter tout privilège maritime reconnu par le **forum arresti**. Au soutien de la proposition belge et de ces autres propositions, on faisait valoir que sans une possibilité de saisie, il serait impossible d'exécuter lesdits priviléges dans des cas où ni le propriétaire ni l'affréteur coque nue ne seraient personnellement obligé à raison de la créance assortie d'un tel privilège.

49. La Conférence a adopté la proposition initiale de la Commission Internationale.

50. Ce résumé des points principaux de controverse sur l'article 3 étant fait, voici quelques remarques sur certaines des dispositions dudit article.

51. Les deux paragraphes (1) et (2) de l'article 3 disposent que « la saisie peut être effectuée » dans certains cas. Le propos de ces termes est de bien préciser que, dans lesdits cas, la Convention n'impose pas l'obligation de saisir, mais plutôt rend alors la saisie possible pourvu que la loi nationale le permette, et elle prohibe la saisie dans tous les autres cas, cf. également article 2 paragraphe (2).

52. Le paragraphe (1) (a) de l'article 3 impose, comme condition essentielle pour permettre d'effectuer une saisie que la créance maritime pour laquelle la saisie est requise entre dans l'une des catégories énumérées par le texte, et, en outre, que, en vertu de la loi applicable, la créance soit garantie par un privilège maritime. Bien que la liste des catégories

its rules of conflict of law, the claim is secured by a maritime lien.

53. The enumeration of maritime liens in Article 3 paragraph (1) (a) corresponds to the list of maritime liens recognized by the draft for the revision of the Convention on Maritime Liens and Mortgages. Any later changes in that draft should, therefore, be followed by corresponding changes in the present draft Convention. The national liens accepted by Article 6 of the draft for revision of the 1967 Convention with priority after mortgages are not accepted as liens which may give rise to arrest according to the Arrest Convention.

54. Paragraph (1) (d) of Article 3 provides for the permissibility of arrest if either the owner or the bareboat charterer is liable for the claim. However, a **droit de suite** is not permitted. Arrest is only possible if the owner is still owner when arrest is effected or if the bareboat charterer is still bareboat charterer or has become owner when the arrest is effected.

55. It was generally accepted by the Conference that arrest should be permissible with respect to claims against the bareboat charterer even where the owner is not personally liable for the claim. However, paragraph (3) should be taken into consideration in this connection.

56. With respect to the time element this was subject to some discussion. The term used, "when the arrest is effected", connotes the moment when the arrest is actually made effective by the seizure of the ship or by other means according to national law, e.g. notification to the master, the port authorities or the owner. Thus, it does not refer to the decision to arrest which in some countries may be taken prior to arrival of the ship, in other countries at a stage subsequent to the seizure.

The "sistership" rule

57. Under the 1952 Convention it is always possible to arrest the particular ship in respect of which the maritime claim has arisen regardless against whom the claim is made. Only when it comes to other ships than the ship in respect of which the maritime claim has arisen does the 1952 Convention take the personal liability into consideration. Ships other than the particular ship in respect of which the maritime claim has arisen

de créances corresponde à celle des créances maritimes reconnues par la Convention de Lisbonne sur les priviléges maritimes et hypothéques comme créances garanties par un privilège maritime, il n'existe aucun lien nécessaire entre les deux Conventions. Un Etat ayant ratifié la Convention sur la saisie mais non la Convention sur les priviléges, peut donc saisir un navire en vertu de l'article 3 (1) (a) si, en vertu de sa propre loi et, y compris de ses propres règles de conflit de lois, la créance est considérée dans cet Etat comme garantie par un privilège maritime.

53. L'énumération des priviléges maritimes de l'article 3 paragraphe (1) (a) correspond à la liste des priviléges maritimes reconnus par la Convention de Lisbonne sur les priviléges maritimes et hypothéques. Toute modification ultérieure de cette Convention devrait par conséquent être suivie d'une modification correspondante dans la présente Convention. Les priviléges nationaux qui, selon l'article 6 de la Convention sur les priviléges viennent s'inscrire après les hypothèques ne sont pas reconnus comme des priviléges pouvant donner lieu à une saisie en vertu de la Convention sur la saisie.

54. Le paragraphe (1) (d) de l'article 3 prévoit la possibilité d'effectuer une saisie dès lors que soit le propriétaire soit l'affréteur coque nue se trouve personnellement obligé à raison de la créance. Cependant, un **droit de suite** n'est pas autorisé. La saisie ne peut être effectuée que si le propriétaire est encore propriétaire lorsque la saisie est effectuée ou que si l'affréteur coque nue est encore l'affréteur coque nue ou est devenu le propriétaire du navire lorsque la saisie de celui-ci est effectuée.

55. Il a été accepté de manière générale par la Conférence que la saisie devrait être rendue possible pour les créances contre l'affréteur coque nue même si le propriétaire du navire n'est pas personnellement obligé à raison de cette créance. Cependant, le paragraphe 3 devrait être pris en considération à cet égard.

56. La question de la contemporanéité a soulevé quelques discussions. Le terme utilisé, « au moment où la saisie est pratiquée », indique bien le moment où la saisie est rendue effective par une prise de possession du navire ou par tous moyens existants en vertu des lois nationales, par exemple, une notification au capitaine, aux autorités portuaires, ou au propriétaire. Il n'y a donc dans ce terme aucune référence à l'autorisation de saisir qui, dans certains pays peut être donnée dès avant l'arrivée du navire, dans d'autres pays à un stade ultérieur à l'immobilisation du navire elle-même.

which are owned by the owner of that ship may be arrested only if the owner is personally liable for the claim. On the other hand, if somebody else, be it the bareboat or other charterer or any other party, is personally liable for the claim, any ships owned by such charterer or other party may be arrested for the claim.

58. Paragraph (2) of Article 3 provides for a rule practically identical to the situation under the 1952 Convention. Sisterships belonging to the owner may be arrested if the owner is liable for the claim. Any ships belonging to the bareboat, time or voyage charterer may be arrested if that charterer is liable for the claim. However, such ships may not be arrested if the claim is for the ownership or possession of a ship. Then only that ship may be arrested. This is also in conformity with the 1952 Convention. A proposal was made that this restriction should be deleted, but it was upheld by the Conference.

59. The relevant time with respect to ownership of the sistership is the time when the arrest is effected.

60. There is no limitation on the number of ship that may be arrested other than that when sufficient security has been obtained to cover the whole of the claim no more ships may be arrested.

61. The International Sub-Committee made an attempt to draft a rule in relation to the sistership rule permitting the lifting of the veil between several companies owning ships when those companies are owned or controlled by the same persons. The 1952 Convention contained a not very clear provision of this nature in Article 3 paragraph (2). The Conference found that this problem is of a more general nature and that a solution should not be attempted with specific application in arrest situations but that the problem would have to be left to national law.

62. Paragraph (3) of Article 3 relates to those cases, first of all in respect of ships under bareboat charter, where a ship may be arrested even though the owner is not personally liable for the claim. It provides that such arrest may only be made if under the law of the **forum arresti** a judgment may be enforced by the sale of the ship. This is to ensure that the arrest is not used only as means of putting pressure on the owner to obtain security.

La règle du « sistership »

57. Aux termes de la Convention de 1952 il est toujours possible de saisir le navire même, au sujet duquel la créance maritime est née, quelle que soit la personne contre laquelle est exercée cette créance. Ainsi la Convention de 1952 ne prend-elle la responsabilité personnelle en considération que lorsqu'elle en vient à évoquer le sort des navires autres que celui au sujet duquel la créance maritime est née. Les navires autres que le navire même au sujet duquel la créance maritime est née, et qui appartiennent au propriétaire dudit navire, ne peuvent être dès lors saisis que si le propriétaire est personnellement obligé à raison de la créance. Par ailleurs, si quelqu'un d'autre, qu'il soit affréteur coque nue ou tout autre affréteur, ou toute autre partie, se trouve personnellement obligé à raison de la créance, tous les navires qui appartiennent à un tel affréteur ou à une telle autre partie peuvent être saisis à raison de cette créance.

58. Le paragraphe (2) de l'article 3 contient une règle pratiquement identique à la situation qui existait sous la Convention de 1952. Les autres navires du même propriétaire peuvent être saisis si ce propriétaire est personnellement obligé à raison de la créance. Et les navires appartenant à l'affréteur coque nue, à l'affréteur à temps ou à l'affréteur au voyage peuvent tout autant être saisis si cet affréteur est personnellement obligé à raison de la créance. De tels navires ne peuvent toutefois faire l'objet d'une saisie si la créance est relative à la propriété ou à la possession d'un navire. Dans ce cas, seul le navire considéré pourra faire l'objet d'une saisie. Cette solution est également conforme à la Convention de 1952. Une proposition fut émise, selon laquelle cette restriction devrait être supprimée, mais elle fut rejetée par la Conférence.

59. L'élément de temps à prendre en considération à l'égard du titre de propriété du navire est le moment où la saisie est effectuée.

60. Il n'existe aucune limitation quant au nombre de navires qui peuvent être saisis, autre que celle consistant à prévoir que dès lors qu'une caution suffisante a été fournie pour garantir le plein de la créance, aucun autre navire ne peut être saisi.

61. La Commission Internationale s'est efforcée d'établir un article relatif à la règle du « sistership » qui aurait permis de lever le voile pouvant exister entre plusieurs sociétés propriétaires de navires lorsque ces sociétés appartiennent ou sont contrôlées par les mêmes personnes. Dans son article 3 paragraphe (2), la Convention de 1952 contenait une disposition semblable assez peu claire. La Conférence a estimé que

Article 4. - Release from arrest

63. Article 4 corresponds to art. 5 of the 1952 Convention. It has not been found necessary to uphold the distinction in that article between ownership disputes and other disputes. Article 4 was adopted by 27 votes with 7 abstentions.

64. There are no mandatory requirements relating to an agreement between the parties with respect to security, whether or not that agreement affects the form of the security or its amount or the place where it is deposited. Unless the parties agree otherwise, the security cannot exceed the value of the ship. Similarly, unless the parties agree otherwise, the security must be given in the country of arrest.

Security in the sense of art. 4 includes a limitation fund according to one of the Conventions on global limitation of liability.

65. When a ship has been arrested, Article 5 prevents its re-arrest in a Contracting State. No such assurance exists against rearrest in a non-contracting State. Paragraph (4), therefore, provides for the release of security already given in a Contracting State if the ship is arrested in a non-contracting State or released there only after security has been given. An exception is made where it would be unjust to release the security, such as when the security in the non-contracting State is not available to the claimant. The provisions on exceptions are based upon similar provisions in the Conventions on global limitation. However, the need in individual cases to protect the claimant may not always be the same in the Arrest Convention since the claimant can avoid release in the Contracting State by himself releasing the security in the non-contracting State.

66. There may be a need for further co-ordination between this article and the Conventions on global limitation, cf. also Article 8 paragraph (6).

Article 5. - Right of re-arrest and multiple arrest

67. Article 5 corresponds to Article 3 paragraph (3) of the 1952 Convention. It was adopted by 25 votes to 1 with 7 abstentions.

68. Article 5 seeks to strike a balance between, on the one hand, the interest of the owner to avoid a situation in which

ce problème était d'une nature plus générale et qu'il n'y avait pas lieu de rechercher à y donner une solution avec une explication spécifique aux situations relatives à la saisie, cette solution devant être laissée aux législations nationales.

62. Le paragraphe (3) de l'article 3 traite des cas où des navires, et en tout premier lieu des navires sous charte partie coque nue, peuvent être saisis même si leur propriétaire n'est pas personnellement obligé à raison de la créance. Il dispose qu'une telle saisie ne pourra être effectuée que si, en vertu de la loi du **forum arresti**, un jugement peut recevoir exécution par la vente du navire. Cette règle permet ainsi d'assurer que la saisie ne soit pas utilisée comme un moyen de pression sur le propriétaire afin de l'amener à fournir une caution.

Article 4. - Mainlevée de la saisie

63. L'article 4 correspond à l'article 5 de la Convention de 1952. Il n'a pas été jugé nécessaire de maintenir dans le nouveau texte la distinction qui existait entre les litiges relatifs à la propriété et les autres litiges. L'article 4 a été adopté par 27 voix et 7 abstentions.

64. Aucune condition n'est requise quant à l'établissement d'un accord entre les parties au sujet de la caution, de sa forme, de son montant, ou de l'endroit où elle sera déposée. A moins que les parties n'en conviennent autrement, la caution ne peut dépasser la valeur du navire. De même, à moins que les parties n'en conviennent autrement, la caution doit être fournie dans le pays de la saisie.

La caution au sens de l'article 4 inclut un fonds de limitation déposé en vertu de l'une des Conventions sur la limitation globale de responsabilité.

65. Quand un navire a été saisi, l'article 5 interdit sa nouvelle saisie dans un Etat contractant. Aucune assurance de la sorte n'existe contre une nouvelle saisie dans un Etat non contractant. Le paragraphe (4) prévoit en conséquence la mainlevée de la caution déjà fournie dans un Etat contractant si le navire est saisi dans un Etat non contractant ou s'il est libéré dans cet Etat uniquement sur présentation d'une caution. Une exception a cependant été faite, dans le cas où il serait injuste de libérer la caution, notamment lorsque dans l'Etat non contractant la caution ne peut être tenue à la disposition du créancier. Des clauses similaires existent dans les Conventions sur la limitation globale, sur lesquelles a été calquée cette disposition d'exception. Cependant, il peut y avoir dans certains cas particuliers un besoin de protéger le créancier, qui ne se retrouvera pas toujours dans la Convention sur la saisie, puisque le créancier pourra éviter une mainlevée dans l'Etat contrac-

the same ship or his other ships are arrested continuously for the same claim and, on the other hand, the creditor's reasonable interest in getting security for the whole of his claim. The Article distinguishes between re-arrest of the same ship (paragraph (1) and arrest of other ships (paragraph (2)).

Article 6. - Protection of owners and bareboat charterers of arrested ships

69. Article 6 corresponds to Article 6 paragraph (1) of the 1952 Convention. It provides rules with respect to wrongful arrest. It was adopted with 25 votes to 1 with 7 abstentions.

70. The draft submitted to the Lisbon Conference contained alternative proposals on this point. One proposal was to leave the decision on whether security should be provided for wrongful arrest to the complete discretion of the judge. Another proposal was to make it the principal rule that security for wrongful arrest should be given and give the judge a possibility in exceptional cases to dispense with the security. The Conference chose the former alternative. Even a proposal that security should be obligatory in cases other than those where the claim is secured by a maritime lien was rejected.

71. The provisions of paragraphs (2) to (4) do not prevent the parties from agreeing to submit the question of compensation for wrongful arrest to the court or arbitral tribunal to which they have agreed to submit the merits of their case for decision, cf. Article 7.

Article 7. - Jurisdiction on the merits of the case

72. Article 7 corresponds to Article 7 of the 1952 Convention. It was adopted by 21 votes to 1 with 10 abstentions.

73. Paragraph (1) confers jurisdiction upon the courts of the **forum arresti** to determine the case upon its merits unless the parties agree otherwise. This jurisdiction is not exclusive and the ordinary rules on jurisdiction of the countries concerned continue to apply. In this connection it may be noted that where several ships have been arrested in different countries for the same claim because the claim exceeds the value of the ship first arrested there will be jurisdiction in each of these countries under Article 7.

tant en donnant lui-même mainlevée de la caution dans l'Etat non contractant.

66. Il s'avèrera peut-être nécessaire ultérieurement d'harmoniser cet article avec les Conventions sur la limitation globale, cf. également article 8 paragraphe (6).

Article 5. - Droit de nouvelle saisie et saisie multiple

67. L'article 5 correspond à l'article 3 paragraphe (3) de la Convention de 1952. Il a été adopté par 25 voix contre 1 et 7 abstentions.

68. L'article 5 vise à réaliser un équilibre entre d'une part, le souci du propriétaire d'éviter une situation dans laquelle le même navire ou les autres navires lui appartenant sont continuellement saisis pour une même créance et, d'autre part, l'intérêt raisonnable que le créancier peut obtenir une caution pour le montant total de sa créance. Cet article opère une distinction entre la nouvelle saisie du même navire (paragraphe (1)) et la saisie d'autres navires (paragraphe (2)).

Article 6. - Protection des propriétaires et affréteurs coque nue des navires saisis

69. L'article 6 correspond à l'article 6 paragraphe (1) de la Convention de 1952. Il contient des règles relatives à la saisie abusive. Il a été adopté par 25 voix contre 1 et 7 abstentions.

70. Le projet soumis à la Conférence de Lisbonne contenait sur ce point une proposition alternative. La première solution proposée consistait à laisser à la complète discrétion du juge le soin de décider si une caution devait être fournie à raison du caractère éventuellement abusif de la saisie. Selon la seconde proposition, la fourniture d'une caution pour saisie abusive devait devenir la règle, le juge conservant la possibilité d'en dispenser le saisissement dans des cas exceptionnels. La Conférence a retenu la première solution. Elle a même écarté une autre proposition, selon laquelle la caution serait obligatoire dans tous les cas où la créance n'est pas assortie d'un privilège maritime.

71. Les dispositions des paragraphes (2) à (4) n'interdisent pas aux parties de trouver un accord pour soumettre la question de l'indemnisation des dommages résultant d'une saisie abusive au tribunal, judiciaire ou arbitral, auquel ils sont convenus de soumettre le fond de leur litige. Cf. article 7.

Article 7. - Compétence sur le fond du litige

72. L'article 7 correspond à l'article 7 de la Convention de 1952. Il a été adopté par 21 voix contre 1 et 10 abstentions.

74. Paragraph (2) permits the courts which have jurisdiction under paragraph (1) to refuse to exercise that jurisdiction if such refusal is permitted under the law of the forum and the courts of another country accept jurisdiction. The refusal may be made e.g. for reasons of **forum non conveniens**. Countries which do not know or do not wish to introduce this rule are free not to apply it.

75. Paragraphs (3) and (4) have the purpose of ensuring that proceedings to determine the merits of the case are undertaken so that a decision may be obtained within a reasonable time and the ship or security may either be used for fulfilling the claim or be released. In some countries the case must be brought before the court within a time limit fixed by law and, then, the rule is superfluous. Where such a rule does not exist the list in paragraph (3) of cases where an order should be made may be too short. The need to have a decision within a reasonable time seems to exist regardless where it should be made. Consideration may be given to deleting subparagraphs (a) and (b) and making the rule one of general application.

76. In countries where foreign judgments are not recognized, or recognized only under certain conditions, there is a need for a rule on recognition and enforcement of foreign judgments in cases where arrest has been made or security given but the case is determined on its merits in another country. Without a provision of this nature arrest seems meaningless. Enforcement under the provision of paragraph (5) is, however, limited to the ship or security. The judgment may, of course, be enforced on other assets of the debtor if other rules of the **forum arresti** so provide, cf. paragraph (6).

Article 8. - Application

77. Article 8 corresponds to Articles 2, 8 and 9 of the 1952 Convention. It was adopted by 29 votes to 1 with 3 abstentions.

Reciprocity

78. In accordance with the general trend in modern Conventions on uniform law, but contrary to the rule in the 1952 Convention, it follows from paragraph (1) that the Convention

73. Le paragraphe (1) donne compétence aux tribunaux du **forum arresti** pour statuer au fond sur le litige à moins que les parties n'en soient convenues autrement. Cette compétence n'est pas exclusive et les règles ordinaires de compétence des pays intéressés continueront à s'appliquer. A cet égard il peut être noté que si plusieurs navires ont été saisis dans différents pays à raison de la même créance dès lors que cette créance excède la valeur du premier navire saisi, les tribunaux de chacun de ces pays seront compétents en vertu de l'article 7.

74. Le paragraphe (2) autorise les tribunaux qui ont compétence aux termes du paragraphe (1) à refuser d'exercer compétence si ce refus est conforme aux dispositions de leur loi et si les tribunaux d'un autre pays acceptent leur compétence. Ce refus peut être fait notamment sur la base du **forum non conveniens**. Les pays qui ne connaissent pas cette règle ou qui ne désirent pas l'introduire sont libres de ne pas l'appliquer.

75. Les paragraphes (3) et (4) ont pour but d'assurer que des procédures au fond soient entreprises de telle manière qu'une décision puisse être rendue dans un délai raisonnable et que le navire ou la caution puissent être soit utilisés pour répondre de la créance soit libérés. Dans certains pays, le litige doit être porté devant les tribunaux dans un certain délai fixé par la loi et, dès lors, cette règle y est superflue. Mais lorsqu'une telle règle n'existe pas, la liste, prévue par le paragraphe (3), des cas où un délai sera fixé par le Tribunal pour engager la procédure au fond devant le Tribunal compétent, peut s'avérer trop limitée. Le besoin d'avoir une décision au fond rendue dans un certain délai paraît exister indépendamment du pays où elle sera rendue. Peut-être y aurait-il lieu de supprimer les sous paragraphes (a) et (b) et de prévoir que la règle soit d'application générale.

76. Dans les pays où les jugements étrangers ne sont pas reconnus, ou reconnus seulement sous certaines conditions, il est nécessaire qu'une règle prévoie la reconnaissance et l'exécution de jugements étrangers dans des cas où une saisie y a été faite et une caution fournie alors que le litige doit être jugé au fond dans un autre pays. En l'absence d'une disposition de cette nature la saisie semble sans aucun effet. L'exécution en vertu des dispositions de ce paragraphe (5) sera, toutefois, limitée au navire ou à la caution. Le jugement pourra, bien sûr, être exécuté sur d'autres biens du débiteur si d'autres règles du **forum arresti** le permettent, cf. paragraphe (6).

is of general application and that its application does not depend upon reciprocity. However, upon the proposal of the delegation of The Netherlands Article 9 was added by 13 votes against 11 and with 9 abstentions. This provides that States may reserve the right not to apply the Convention to ships from non-contracting States.

State-owned ships

79. It follows from paragraph (2) that the Convention also applies to ships which are state-owned except if they are exclusively used for non-commercial service.

80. The International Sub-Committee has proposed a rule permitting States to enter into bilateral agreements to provide that a guarantee issued by a State for ships owned by that State should be sufficient security for claims in respect of such ships. Arrest should then not be possible but all other provisions of the Convention should apply.

81. The Soviet delegation had proposed to the International Sub-Committee deletion of the requirement for a bilateral agreement, so that the rule described in paragraph 80 above would apply directly as a rule of the Convention. The Soviet delegation repeated this proposal at the Conference. The International Sub-Committee had drafted the more restrictive rule requiring a bilateral agreement because it assumed that governments might well be willing to enter into bilateral agreements with foreign governments of its own choice but that they would not undertake a general obligation to accept government guarantees. There are already several bilateral agreements of this kind in force.

82. The Conference rejected both the Soviet proposal and the proposal by the International Sub-Committee.

Other provisions

83. The purpose of paragraph (6) is to avoid any conflicts between Conventions.

Article 8. - Application

77. L'article 8 correspond aux articles 2, 8 et 9 de la Convention de 1952. Il a été adopté par 29 voix contre 1 et 3 abstentions.

Réciprocité

78. Conformément au courant d'esprit général des conventions modernes sur l'uniformisation du droit, mais contrairement à la règle posée par la Convention de 1952, il résulte du paragraphe (1) que la Convention est d'application générale et que cette application ne dépend pas de la réciprocité. Cependant, sur la proposition de la délégation néerlandaise, qui fut accueillie par 13 voix contre 11 et 9 abstentions, un article 9 a été ajouté, disposant que des Etats peuvent réservé leur droit de ne pas appliquer la Convention aux navires d'Etats non contractants.

Navires d'Etat

79. Il résulte du paragraphe (2) que la Convention s'applique également aux navires appartenant à un Etat, à l'exception de ceux qui sont réservés exclusivement à un service non commercial.

80. La Commission Internationale avait proposé une règle permettant aux Etats de conclure des accords bi-latéraux prévoyant qu'une garantie émise par un Etat pour des navires qui sont sa propriété devrait être considérée comme une caution suffisante pour garantir des créances relatives aux dits navires. Leur saisie ne serait dès lors plus possible mais toutes les autres dispositions de la Convention resteraient en vigueur.

81. La délégation soviétique avait proposé à la Commission Internationale de supprimer le préalable d'un accord bi-latéral, de telle sorte que la règle décrite par le paragraphe 80 ci-dessus s'appliquerait directement en tant que règle de la Convention. La délégation soviétique a renouvelé cette proposition lors de la Conférence. La Commission Internationale avait dans son projet maintenu la règle plus restrictive établissant comme condition un accord bi-latéral, dans l'idée que les gouvernements souhaiteraient peut être signer de tels accords bi-latéraux avec des gouvernements étrangers de leur choix, mais qu'ils n'étaient pas prêts à s'engager de manière générale à accepter toutes les garanties gouvernementales. Plusieurs accords bi-latéraux de cette nature sont déjà en vigueur.

82. La Conférence a rejeté à la fois la proposition soviétique et la proposition de la Commission Internationale.

Autres dispositions

83. Le but du paragraphe (6) est d'éviter tout conflit entre les Conventions.

Draft

1952 Convention

art. 1 para 1	art. 1 para 1
art. 1 para 2	art. 1 para 2
art. 1 para 3	art. 1 para 3
art. 1 para 4	art. 1 para 4
art. 1 para 5	-----
art. 2 para 1	art. 4
art. 2 para 2	art. 2
art. 2 para 3	art. 3 para 1
art. 2 para 4	-----
art. 2 para 5	art. 6 para 2
art. 3	art. 3 paras 1, 2 and 4
art. 4	art. 5
art. 5	art. 3 para 3
art. 6	art. 6 para 1
art. 7	art. 7
art. 8 para 1	art. 8 paras 1 to 3
art. 8 para 2	-----
art. 8 para 3	art. 9
art. 8 para 4	art. 2
art. 8 para 5	-----
art. 8 para 6	-----
art. 8 para 7	art. 8 paras 4 and 5
art. 9	art. 8 para 1

Prof. Allan PHILIP

Projet**Convention 1952**

art. 1 para 1	art. 1 para 1
art. 1 para 2	art. 1 para 2
art 1 para 3	art. 1 para 3
art. 1 para 4	art. 1 para 4
art. 1 para 5	-----
art. 2 para 1	art. 4
art. 2 para 2	art. 2
art. 2 para 3	art. 3 para 1
art. 2 para 4	-----
art. 2 para 5	art. 6 para 2
art. 3	art. 3 paras 1, 2 et 4
art. 4	art. 5
art. 5	art. 3 para 3
art. 6	art. 6 para 1
art. 7	art. 7
art. 8 para 1	art. 8 paras 1 à 3
art. 8 para 2	-----
art. 8 para 3	art. 9
art. 8 para 4	art. 2
art. 8 para 5	-----
art. 8 para 6	-----
art. 8 para 7	art. 8 paras 4 et 5
art. 9	art. 8 para 1

Prof. Allan PHILIP

9

**LIST OF CONFERENCES
OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

**LISTE DES CONFERENCES
DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

CONFERENCES OF THE INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

I. BRUSSELS - 1897

President : Mr. Auguste BEERNAERT.

Subjects : Organization of the International Maritime Committee — Collision. — Shipowner's Liability.

II. ANTWERP - 1898

President : Mr. Auguste BEERNAERT.

Subject : Liability of Owners of sea-going vessels.

III. LONDON - 1899

President : Sir Walter PHILLIMORE.

Subjects : Collisions in which both ships are to blame. — Shipowner's liability.

IV. PARIS - 1900

President : Mr. LYON-CAEN.

Subjects : Assistance, salvage and duty to tender assistance. — Jurisdiction in collision matters.

V. HAMBURG - 1902

President : Dr. Friedrich SIEVEKING.

Subjects : International Code on Collision and Salvage at sea. — Jurisdiction in collision matters. — Conflict of law as to ownership of vessels. — Mortgages and Liens on ships.

VI. AMSTERDAM - 1904

President : Mr. E.N. RAHUSEN.

Subjects : Conflicts of law in the matter of Mortgages and Liens on ships. — Jurisdiction in collision matters. — Limitation of Shipowner's Liability.

VII. LIVERPOOL - 1905

President : Sir William R. KENNEDY.

Subjects : Limitation of Shipowner's Liability. — Conflict of Laws as to Maritime Mortgages and Liens. — Brussels Diplomatic Conference.

VIII. VENICE - 1907

President : Mr. Alberto MARGHIERI.

Subjects : Limitation of Shipowner's Liability. — Maritime Mortgages and Liens. — Conflict of laws as to Freight.

IX. BREMEN - 1909

President : Dr. Friedrich SIEVEKING.

Subjects : Conflict of laws as to Freight. — Compensation in respect of personal injuries. — Publication of Maritime Mortgages and Liens.

CONFERENCES DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL

I. BRUXELLES - 1897

Président : M. Auguste BEERNAERT.

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

II. ANVERS - 1898

Président : M. Auguste BEERNAERT.

Sujet : Responsabilité des propriétaires de navires de mer.

III. LONDRES - 1899

Président : Sir Walter PHILLIMORE.

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

IV. PARIS - 1900

Président : M. LYON-CAEN.

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

V. HAMBOURG - 1902

Président : Dr. Friedrich SIEVEKING.

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

VI. AMSTERDAM - 1904

Président : M. E.N. RAHUSEN.

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

VII. LIVERPOOL - 1905

Président : Sir William R. KENNEDY.

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

VIII. VENISE - 1907

Président : M. Alberto MARGHIERI.

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

IX. BREME - 1909

Président : Dr Friedrich SIEVEKING.

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

X. PARIS - 1911

President: Mr. Paul GOVARE.

Subjects: Limitation of Shipowner's Liability in the event of loss of life or personal injury. — Freight.

XI. COPENHAGEN - 1913

President: Dr. J.H. KOCH.

Subjects: London Declaration 1909. — Safety of Navigation. — International Code of Affreightment. — Insurance of enemy property.

XII. ANTWERP - 1921

President: Mr. Louis FRANCK.

Subjects: International Conventions relating to Collision and Salvage at sea. — Limitation of Shipowner's Liability. — Maritime Mortgages and Liens. — Code of Affreightment. — Exonerating clauses.

XIII. LONDON - 1922

President: Sir Henry DUKE.

Subjects: Immunity of State-owned ships. — Maritime Mortgages and Liens. — Exonerating clauses in Bills of lading.

XIV. GOTHENBURG - 1923

President: Mr. Eliel LÖFGREN.

Subjects: Compulsory insurance of passengers. — Immunity of State-owned ships. — International Code of Affreightment. — International Convention on Bills of Lading.

XV. GENOA - 1925

President: Dr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects: Compulsory insurance of passengers. — Immunity of State-owned ships. — International Code of Affreightment. — Maritime Mortgages and Liens.

XVI. AMSTERDAM - 1927

President: Mr. B.C.J. LODER.

Subjects: Compulsory insurance of passengers. — Letters of indemnity. — Ratification of the Brussels Conventions.

XVII. ANTWERP - 1930

President: Mr. Louis FRANCK.

Subjects: Ratification of the Brussels Conventions. — Compulsory insurance of passengers. — Jurisdiction and penal sanctions in matters of collision at sea.

XVIII. OSLO - 1933

President: Mr. Edvin ALTEN.

Subjects: Ratification of the Brussels Conventions. — Civil and penal jurisdiction in matters of collision on the high seas. — Provisional arrest of ships. — Limitation of Shipowner's Liability.

X. PARIS - 1911

Président : M. Paul GOVARE.

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

XI. COPENHAGUE - 1913

Président : Dr. J.H. KOCH.

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

XII: ANVERS - 1921

Président : M. Louis FRANCK.

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

XIII. LONDRES - 1922

Président : Sir Henry DUKE.

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

XIV. GOTHEMBOURG - 1923

Président : M. Eliel LÖFGREN.

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

XV. GENES - 1925

Président : Dr. Francesco BERLINGIERI.

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

XVI. AMSTERDAM - 1927

Président : M. B.C.J. LODER.

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

XVII. ANVERS - 1930

Président : M. Louis FRANCK.

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

XVIII. OSLO - 1933

Président : M. Edvin ALTEN.

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

XIX. PARIS - 1937

President : Mr. Georges RIPERT.

Subjects : Ratification of the Brussels Conventions. — Civil and penal jurisdiction in the event of collision at sea. — Provisional arrest of ships. — Commentary on the Brussels Conventions. — Assistance and Salvage of and by Aircraft at sea.

XX. ANTWERP - 1947

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Ratification of the Brussels Conventions, more especially of the Convention on Immunity of State-owned ships. — Revision of the Convention on Limitation of the Liability of Owners of sea-going vessels and of the Convention on Bills of Lading. — Examination of the three draft conventions adopted at the Paris Conference 1937. — Assistance and Salvage of and by Aircraft at sea. — York and Antwerp Rules. — Rate of interest.

XXI. AMSTERDAM - 1949

President : Prof. J. OFFERHAUS.

Subjects : Ratification of the Brussels International Conventions. — Revision of the York-Antwerp Rules 1924. — Limitation of Shipowner's Liability (Gold Clauses). — Combined Through Bills of Lading. — Revision of the draft Convention on provisional arrest of ships. — Draft of creation of an International Court for Navigation by Sea and by Air.

XXII. NAPLES - 1951

President : Mr. Amadeo GIANNINI.

Subjects : Brussels International Conventions. — Draft convention relating to Provisional Arrest of Ships. — Limitation of the liability of the Owners of Sea-going Vessels and Bills of Lading (Revision of the Gold clauses) — Revision of the Convention of Maritime Hypothecations and Mortgages. — Liability of Carriers by Sea towards Passengers. — Penal Jurisdiction in matters of collision at Sea.

XXIII. MADRID - 1955

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Limitation of Shipowner's Liability. — Liability of Sea Carriers towards passengers. — Stowaways. — Marginal clauses and letters of indemnity.

XXIV. RIJEKA - 1959

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Liability of operators of nuclear ships. — Revision of Article X of the International Convention for the Unification of certain Rules of law relating to Bills of Lading. — Letters of Indemnity and Marginal clauses. — Revision of Article XIV of the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea. — International Status of Ships in Foreign ports. — Registry of operators of ships.

XIX. PARIS - 1937

Président : M. Georges RIPERT.

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

XX. ANVERS - 1947

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Ratification des Conventions de Bruxelles, plus spécialement de la Convention relative à l'immunité des navires d'Etat. — Revision de la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de la Convention sur les connaissances. — Examen des trois projets de conventions adoptés à la Conférence de Paris de 1937. — Assistance et sauvetage de et par avions en mer. — Règles d'York et d'Anvers. — Taux d'intérêt.

XXI. AMSTERDAM - 1949

Président : Prof. J. OFFERHAUS.

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

XXII. NAPLES - 1951

Président : M. Amedeo GIANNINI.

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

XXIII. MADRID - 1955

Président : M. Albert LILAR.

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

XXIV. RIJEKA - 1959

Président : M. Albert LILAR.

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

XXV. ATHENS - 1962

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Damages in Matters of Collision. — Letters of Indemnity. — International Status of Ships in Foreign Ports. — Registry of Ships. — Coordination of the Conventions on Limitation and on Mortgages. — Demurrage and Despatch Money. — Liability of Carriers of Luggage.

XXVI. STOCKHOLM - 1963

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Bills of Lading. — Passengers' Luggage. — Ships under construction.

XXVII. NEW YORK - 1965

President : Mr. Albert LILAR.

Subject : Revision of the Convention on Maritime Liens and Mortgages.

XXVIII. TOKYO - 1969

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : « Torrey Canyon ». — Combined Transports. — Coordination of International Conventions relating to Carriage by Sea of Passengers and their Luggage.

XXIX. ANTWERP - 1972

President : Mr. Albert LILAR.

Subject : Revision of the Constitution of the International Maritime Committee.

XXX. HAMBURG - 1974

President : Mr. Albert LILAR.

Subjects : Limitation of Liability. — York/Antwerp Rules. — Hague Rules. — Shipbuilding Contracts. — Arbitration.

XXXI. RIO DE JANEIRO - 1977

President : Mr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects : Draft International Convention for the unification of certain rules concerning civil jurisdiction, choice of law, and recognition and enforcement of judgments in matters of collision. — Draft Convention on Off-Shore Mobile Craft. — Draft Charterparty (Laytime) Definitions.

XXXII. MONTREAL - 1981

President : Mr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects : Revision of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea and Protocol of signature of 1910. — Draft Convention on Salvage. — Draft Articles for a Convention on Liability and Compensation in connection with the carriage of noxious and hazardous substances by sea.

XXXIII. LISBON - 1985

President : Mr. Francesco BERLINGIERI.

Subjects : Revision of the International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages. — Revision of the International Convention for the unification of certain rules relating to Arrest of sea-going ships.

XXV. ATHENES - 1962

Président : M. Albert LILAR.

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

XXVI. STOCKHOLM - 1963

Président : M. Albert LILAR.

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

XXVII. NEW YORK - 1965

Président : M. Albert LILAR.

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

XXVIII. TOKYO - 1969

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : « Torrey Canyon ». — Transport combiné. — Coordination des Conventions relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

XXIX. ANVERS - 1972

Président : M. Albert LILAR.

Sujet : Révision des Statuts du Comité Maritime International.

XXX. HAMBOURG - 1974

Président : M. Albert LILAR.

Sujets : Limitation de la responsabilité. — Règles d'York et d'Anvers. — Règles de La Haye. — Contrats de construction de navires de mer. — Arbitrage.

XXXI. RIO DE JANEIRO - 1977

Président : M. Francesco BERLINGIERI.

Sujets : Projet de Convention Internationale pour l'unification de certaines règles concernant la compétence civile, le choix de la loi, la reconnaissance et l'exécution des jugements en matière d'abordage. — Projet de Convention sur les engins mobiles « Off-Shore ». — Projet de définitions concernant les Chartes-Parties (Staries).

XXXII. MONTREAL - 1981

Président : M. Francesco BERLINGIERI.

Sujets : Revision de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et protocole de signature de 1910. — Projet de Convention sur le sauvetage. — Etude de la responsabilité relative au transport par mer de substances nocives et dangereuses.

XXXIII. LISBONNE - 1985

Président : M. Francesco BERLINGIERI.

Sujets : Revision de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux Priviléges et Hypothèques maritimes. — Revision de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire de navires de mer.

INDEX

LISBOA II

1.	Agenda and Officers of the Conference	4
	<i>Ordre du jour et Bureau de la Conférence</i>	5
2.	Opening Session	9
	<i>Séance Inaugurale</i>	9
3.	Closing Session	21
	<i>Séance de clôture</i>	21
4.	Draft International Convention on Maritime Liens and Mortgages	28
	<i>Projet de Convention Internationale sur les Privilèges et Hypothèques Maritimes</i>	29
5.	Draft International Convention on Arrest of seagoing Ships	42
	<i>Projet de Convention Internationale sur la Saisie conservatoire des navires de mer</i>	43
6.	List of Attendance	59
	<i>Liste des Participants</i>	59
7.	Report on the Draft International Convention on Maritime Liens and Mortgages	80
	<i>Rapport sur le Projet de Convention Internationale sur les Privilèges et Hypothèques Maritimes</i>	81
8.	Report on the Draft International Convention on Arrest of seagoing Ships	118
	<i>Rapport sur le Projet de Convention Internationale sur la Saisie conservatoire des navires de mer</i>	119
9.	List of Conferences of the International Maritime Committee	156
	<i>Liste des Conférences du Comité Maritime International</i>	157

Additional copies of this booklet may be purchased from
THE ALMQVIST & WIKSELL PERIODICAL COMPANY, P.O.
Box 45.150 - S-10430 Stockholm-Sweden - Tlx 12430 Almqwik S.

D'autres exemplaires de cet opuscule peuvent être achetés
chez ALMQVIST & WIKSELL PERIODICAL COMPANY, P.O.
Box 45.150 - S-10430 Stockholm - Suède - Tlx : 12430 Almqwik S.

Verantwoordelijke Uitgever :
Secretariaat C.M.I.
Firma Henry VOET-GENICOT
Borzeestraat 17
B-2000 Antwerpen