



Conférence diplomatique sur la saisie conservatoire des navires

Distr.
GÉNÉRALE

A/CONF.188/3/Add.2
23 février 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS



Genève, 1er mars 1999
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

ÉLABORATION ET ADOPTION D'UNE CONVENTION SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES

Compilation d'observations et de propositions de gouvernements, d'organismes
intergouvernementaux et d'organisations non gouvernementales sur le projet
d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
INTRODUCTION	1
OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS	2 - 23
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	2 - 23

INTRODUCTION

1. On trouvera ci-après les observations et propositions du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatives au projet d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires, qui ont été reçues entre le 1er janvier et le 15 février 1999.

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS ¹

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Article premier, paragraphe 1)

2. Le projet de texte proposé pour la définition de la "créance maritime" au paragraphe 1) de l'article premier prévoit actuellement deux variantes, à savoir :

a) une liste exhaustive (les mots du chapeau du paragraphe 1) de l'article premier figurant actuellement entre crochets étant supprimés); ou

b) une description générale, suivie d'une liste d'exemples (le libellé actuel du paragraphe 1) de l'article premier étant maintenu après suppression des crochets).

3. La décision touchant la définition de la "créance maritime" est liée à des décisions sur d'autres questions clefs, en particulier les circonstances dans lesquelles un créancier peut obtenir la saisie d'un navire et les conséquences qui en résulteront pour le créancier. Avec d'autres éléments clefs, la forme de cette définition déterminera l'équilibre que la nouvelle convention entend établir entre les intérêts des propriétaires de navire et ceux des créanciers.

4. Le Gouvernement du Royaume-Uni préférerait que l'on prévoit, pour la définition de la "créance maritime", une liste exhaustive élargie (variante a)). Lorsqu'une telle créance existe, nous pensons cependant qu'une saisie ne devrait pas être indûment coûteuse pour le créancier.

5. Les négociations au sein du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes suggèrent que l'une et l'autre des deux variantes proposées au paragraphe 1) de l'article premier bénéficient d'un appui qui n'est cependant pas suffisant pour en permettre l'adoption conformément au règlement intérieur. La Conférence pourrait donc envisager une solution de compromis.

6. Le Gouvernement mexicain a déjà proposé une telle solution de compromis (document A/CONF.188/3, par. 35). Bien qu'il préfère une liste exhaustive, le Gouvernement du Royaume-Uni pourrait accepter cette solution de compromis si la Conférence tranchait la plupart des autres questions clefs en faveur des créanciers.

¹Observations initiales du Royaume-Uni avant la fin des procédures d'approbation.

7. Si elle décidait d'examiner une solution de compromis, la Conférence pourrait envisager une formulation plus simple que celle proposée par le Gouvernement mexicain. La Conférence pourrait, par exemple, supprimer les mots figurant entre crochets et les crochets du chapeau et ajouter à la fin du paragraphe 1) de l'article premier un nouvel alinéa, ce qui donnerait pour ce paragraphe le libellé suivant :

"Par 'créance maritime', il faut entendre toute allégation d'un droit ou d'une créance pour :

[a) - v)]; et

w) toute autre créance de nature analogue à celle des créances visées aux alinéas a) à v) ci-dessus."

8. Cette approche aurait l'avantage d'introduire un élément analogique dans la variante a) actuelle. La souplesse correspondante serait cependant moindre que celle qu'offre la variante b) actuelle.

Article 3

Introduction

9. Le Gouvernement du Royaume-Uni propose de modifier l'article 3 du projet de convention. Comme la proposition faite par le Comité maritime international (CMI), l'amendement proposé préciserait que la loi nationale déterminerait si un créancier peut obtenir la saisie d'un navire autre que celui auquel se rapporte la créance maritime. Cet amendement va cependant plus loin que la proposition du CMI en stipulant explicitement la saisie de navires "associés" (à savoir des navires relevant d'un même contrôle). Nous examinons également la définition du contrôle et la question de savoir si la convention devrait contenir des indications à cet égard.

Genèse de la question

10. La Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer a tenté d'établir un équilibre équitable entre les intérêts des propriétaires de navire et ceux des créanciers. Le paragraphe 1) de l'article 3 de la Convention de 1952 prévoit la saisie de navires "jumeaux". C'est ainsi que tout créancier peut saisir soit le navire auquel la créance maritime se rapporte, soit tout autre navire de celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte. Le paragraphe 2) de l'article 3 de la Convention de 1952 stipule que des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes.

11. Depuis 1952, le stratagème d'une compagnie n'ayant qu'un seul navire a été de plus en plus utilisé. En conséquence, peu de navires ont des navires "jumeaux" au sens de la Convention de 1952. La seule option dont disposent de nombreux créanciers est donc de saisir le navire auquel la créance se rapporte. L'équilibre que la Convention de 1952 a cherché à établir a penché de cette manière en faveur des propriétaires de navire.

12. De l'avis du Gouvernement du Royaume-Uni, le paragraphe 2) de l'article 3 du projet de convention traite ce problème en permettant implicitement aux États de spécifier quels navires sont propriété d'une même personne en vertu de la loi nationale. Nous estimons, comme le CMI, qu'il vaudrait mieux prévoir une clause explicite à cet égard. Nous irions même plus loin car nous pensons que le paragraphe 2) de l'article 3 devrait expressément prévoir la saisie de navires associés.

Proposition

13. Dans sa rédaction actuelle, la nouvelle convention permettrait la saisie tant du navire auquel la créance se rapporte que de tout autre navire appartenant à la personne responsable de la créance. Nous nous demandons néanmoins si une telle approche est suffisamment souple.

14. L'utilisation du concept d'un propriétaire commun pourrait limiter la portée de cette disposition. De la même manière que les compagnies n'ayant qu'un seul navire ont proliféré depuis 1952, l'évolution future des transports maritimes pourrait réduire l'utilité d'un tel concept.

15. Nous proposons donc que la disposition prévoit expressément la saisie de tout navire "associé". Nous proposons en outre qu'on utilise le concept de contrôle comme critère d'association. Nous estimons que l'on permettrait mieux ainsi à la loi nationale de faire face aux développements qui pourraient autrement empêcher de percer l'écran social.

16. Les amendements suivants de l'article 3 donneraient effet à ces propositions :

1) *[Sans changement.]*

2) *Peut également être effectuée la saisie de tout autre navire ou de tous autres navires sous le contrôle de la personne qui :*

a) *est prétendument obligée à raison de la créance maritime; ou*

b) *contrôle la compagnie prétendument obligée à raison de la créance maritime,*

et qui était, au moment où est née la créance maritime :

i) *la personne qui contrôlait le navire auquel la créance maritime se rapporte [; ou*

ii) *l'affrètement en dévolution, l'affrètement à temps ou l'affrètement au voyage de ce navire [ou d'une partie de ce dernier]].*

3) *Aux fins du présent article, une personne contrôle un navire si cette personne est propriétaire du navire ou contrôle la compagnie qui en est propriétaire. La loi nationale de l'État où la saisie est demandée déterminera si, à cet effet, une personne est propriétaire d'un navire ou contrôle une compagnie qui en est propriétaire.*

4) *Le paragraphe 2) du présent article ne s'applique pas aux créances relatives à la propriété ou à la possession d'un navire.*

5) *Nonobstant les dispositions du paragraphe 1) du présent article, la saisie d'un navire qui n'est pas contrôlé par la personne prétendument obligée à raison de la créance ne pourra être autorisée que si, selon la loi de l'État 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.*

17. Nous proposons ainsi des modifications quant au fond des paragraphes 2) et 3). Le nouveau paragraphe 4) est l'appendice du paragraphe 2) actuel. Le nouveau paragraphe 5) reprend le libellé du paragraphe 3) actuel auquel ont été apportées les modifications voulues.

18. Tout comme en vertu du libellé actuel du paragraphe 2) de l'article 3, un créancier ne pourrait pas saisir un navire associé qui serait affrété en dévolution, affrété à temps ou affrété au voyage à la personne obligée à raison de la créance maritime. Cependant, si une personne devient obligée à raison d'une créance maritime alors qu'elle affrète un navire, un créancier pourrait saisir tout navire contrôlé par cette personne (qu'elle en soit propriétaire ou qu'elle contrôle la compagnie qui en est propriétaire). Nous ne prétendons pas qu'un affrèteur en dévolution puisse être considéré comme une personne ayant, pour cette seule raison, le "contrôle" d'un navire.

19. Nous avons ajouté les mots "ou d'une partie de ce dernier" au nouveau paragraphe 2) b) de l'article 3 pour viser aussi les affréteurs par compartiment. Nous estimons que le libellé du paragraphe 1) de l'article premier, et notamment son alinéa f), sont suffisamment larges pour faire relever les créances à raison desquelles un affréteur par compartiment pourrait être obligé de la définition de la "créance maritime".

Définition du contrôle

20. Dans l'intérêt de l'uniformité du droit maritime international, la Conférence diplomatique pourrait souhaiter donner aux États quelques indications sur la manière dont la loi nationale pourrait définir le concept de "contrôle". Si la Conférence en décidait ainsi, nous suggérerions que ces indications comprennent une liste de critères, comme dans l'article 13 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance.

21. La Conférence pourrait souhaiter inclure de tels critères dans la Convention elle-même. Elle pourrait cependant préférer les indiquer à titre de modèles pour les lois nationales, au moyen peut-être d'une résolution. La Conférence pourrait examiner le texte suivant comme base de l'une ou l'autre de ces approches :

L'État dans lequel la saisie est demandée peut établir des critères dans sa loi nationale ou prévoir un examen au cas par cas afin de déterminer si une personne est propriétaire d'un navire ou contrôle une compagnie qui en est propriétaire. Tous les facteurs pertinents devraient être pris en compte, en ce qui concerne notamment la question de savoir si

les critères suivants (indépendamment de l'ordre dans lequel ils sont énoncés) s'appliquent au sujet des navires considérés :

- a) Même nom ou noms analogues;*
- b) Participation commune des compagnies propriétaires des navires;*
- c) Gestion commune des compagnies propriétaires des navires;*
- d) Arrangements financiers communs;*
- e) Garanties ou autres sûretés croisées entre les compagnies propriétaires des navires; et*
- f) Assurance sur la base d'une flotte de navires.*

Charge de la preuve

22. Une autre importante question que la loi nationale devrait régler est celle de la charge de la preuve. La loi nationale pourrait, par exemple, attribuer la charge de la preuve soit au créancier soit à la personne qui, selon le créancier, contrôlerait deux navires associés. Point n'est cependant besoin de le prévoir explicitement dans la Convention. La règle stipulée au paragraphe 5) de l'article 2 suffit : les questions de procédure relèvent de la loi nationale.

Mesures demandées à la Conférence diplomatique

23. La délégation du Royaume-Uni demande à la Conférence diplomatique :

- a) D'adopter les modifications à l'article 3 proposées au paragraphe 16 ci-dessus; et
- b) D'examiner la nécessité de donner des indications comme il est suggéré au paragraphe 20 ci-dessus.
