

Distr.  
GENERALE

A/CONF.162/3/Add.3  
8 avril 1993

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

Genève, 19 avril 1993  
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

PREPARATION ET ADOPTION D'UNE CONVENTION SUR LES PRIVILEGES  
ET HYPOTHEQUES MARITIMES

Compilation d'observations et de propositions de gouvernements,  
d'organismes intergouvernementaux et d'organisations non gouvernementales  
sur le projet de convention sur les privilèges et hypothèques maritimes

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
I. INTRODUCTION .....	1
II. COMPILATION D'OBSERVATIONS ET DE PROPOSITIONS ....	2 - 69
<u>Organisations non gouvernementales</u>	
Chambre internationale de la marine marchande .....	2 - 16
Comité maritime international .....	17 - 69

## I. INTRODUCTION

1. Le présent document contient les observations et les propositions d'organisations non gouvernementales relatives au projet de convention sur les privilèges et hypothèques maritimes reçues entre le 5 et le 29 mars 1993. Ces observations ont été communiquées par les organisations ci-après : Chambre internationale de la marine marchande (ICS); Comité maritime international (CMI).

## II. COMPILATION D'OBSERVATIONS ET DE PROPOSITIONS

### Chambre internationale de la marine marchande

[Original : anglais]

2. Les transports maritimes sont, par nature, une activité internationale et l'importance que présente l'unification internationale du droit maritime est de ce fait largement reconnue. Cela vaut également pour le régime applicable aux privilèges et hypothèques maritimes.

3. De l'avis de l'ICS, le système existant de privilèges et hypothèques maritimes est, grosso modo, satisfaisant, mais une approche internationale plus cohérente permettrait d'y apporter des améliorations considérables. Le principal problème que pose le système existant est qu'il n'a pas recueilli l'adhésion générale.

4. On pourrait résoudre ce problème en adoptant une convention sur le modèle du projet mis au point à l'intention de la Conférence par le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts (CNUCED/OMI) sur la base d'un projet du CMI, mais seulement s'il apparaît que ce projet est susceptible de remporter une adhésion universelle.

5. Un régime des privilèges et hypothèques maritimes doit établir un équilibre judicieux entre les intérêts des détenteurs de privilèges maritimes, ceux des détenteurs d'hypothèques maritimes et autres droits, et ceux des armateurs-propriétaires.

6. Le gage le plus commode pour garantir les créances aux moindres frais est le navire lui-même, et un certain nombre de créances maritimes sont traditionnellement reconnues comme créances privilégiées pour certaines raisons d'ordre économique et social. L'octroi à une créance de la qualité de privilège maritime confère un certain nombre d'avantages importants au créancier : en particulier, ces privilèges passent avant les autres droits et il n'est pas nécessaire de les faire enregistrer. La haute priorité dont bénéficient les privilèges maritimes et l'insécurité qui en découle pour les acquéreurs de navires et les créanciers rendent nécessaire de limiter le nombre des créances auxquelles est accordée la qualité de privilège maritime.

7. Il est dans l'intérêt du commerce des navires de limiter strictement le nombre des privilèges maritimes. Si l'on accordait à trop de créances maritimes la qualité de privilèges maritimes, des différends au sujet de ces créances pourraient entraîner de fréquentes perturbations dans le commerce des

navires, et il pourrait devenir difficile d'acheter ou de vendre des navires. Cela dit, il semble qu'il ne soit guère justifié d'accorder un privilège maritime pour les droits de port, les droits de passage dans les canaux et autres voies navigables ou les frais de pilotage, puisque les services chargés de percevoir ces droits ont normalement leurs propres moyens de les recouvrer, par exemple en faisant saisir le navire.

8. Il est clair aussi qu'il est dans l'intérêt de ceux qui financent les achats de navires de limiter le nombre des privilèges maritimes. Un trop grand nombre de privilèges maritimes pourrait décourager les investisseurs de fournir les fonds nécessaires pour l'achat de navires neufs ou d'occasion parce qu'ils risqueraient constamment de voir diminuer la valeur de leur gage. Si l'on veut encourager le financement de navires, il faut protéger le prêteur en lui assurant le maximum de sécurité possible pour son investissement. Le système complexe des privilèges et hypothèques maritimes, qui donne à certaines créances la priorité sur d'autres, aboutit à faire du financement des navires une affaire de spécialistes et limite par là le nombre et le type des institutions qui sont prêtes à se lancer dans de tels investissements. Une nouvelle convention devrait encourager plutôt que décourager les activités de telles institutions.

9. Pour résumer, l'ICS appuie fermement les efforts en vue de l'adoption d'une nouvelle convention sur les privilèges et hypothèques qui unifierait vraiment ce secteur complexe du droit maritime international. Si l'on veut que cet instrument recueille l'adhésion générale, il faut qu'il représente un compromis équilibré entre les intérêts de ceux qui ont besoin de la protection particulière qu'offre un privilège maritime, les intérêts des autres créanciers et ceux des propriétaires. L'ICS croit que le projet de convention dont est saisie la Conférence constitue de façon générale un compromis équilibré de cette sorte, et elle espère que, s'il est adopté, il remportera l'adhésion universelle.

10. L'ICS voudrait faire les observations ci-après sur certaines dispositions du projet de convention :

#### Article 4 : Privilèges maritimes

11. Comme on l'a dit plus haut, l'ICS croit que la liste des privilèges maritimes devrait être aussi courte que possible. Les créances proposées dans le projet d'article 4 semblent appropriées, encore que les dispositions de l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article relatives aux créances du chef des droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que des frais de pilotage ne soient guère justifiées.

#### Article 6 : Autres privilèges

12. L'ICS croit qu'aucun privilège autre que ceux énumérés à l'article 4 ne devrait être qualifié de privilège maritime et ne devrait bénéficier du traitement préférentiel qui est accordé aux privilèges maritimes. Les termes "des privilèges maritimes ou autres" qui figurent entre crochets à la première ligne du projet d'article 6 devraient donc être supprimés.

Article 6 bis : Droits de rétention

13. Bien qu'on puisse se demander si une disposition sur les droits de rétention est bien à sa place dans un instrument sur les privilèges et les hypothèques, il semble qu'il y ait un certain intérêt à établir la priorité exacte dont bénéficient les droits de rétention par rapport aux privilèges maritimes et autres privilèges. L'ICS accepte les dispositions proposées aux articles 6 bis et 11 3) concernant les droits de rétention.

Article 7 : Caractéristiques propres aux privilèges maritimes

14. L'ICS croit fermement que seuls les privilèges maritimes définis dans le projet d'article 4 doivent suivre le navire même après un changement de propriété, un changement d'immatriculation ou un changement de pavillon. Il s'agit d'un avantage particulier qui ne doit être accordé à aucun autre privilège introduit dans le droit national conformément aux dispositions du projet d'article 6.

Article 8 : Extinction des privilèges maritimes par prescription

15. L'ICS approuve le libellé du projet d'article 8 qui dispose que les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un an.

Article 15 : Changement temporaire de pavillon

16. L'ICS se félicite de la disposition sur le changement temporaire de pavillon qui prévoit la réglementation nécessaire d'une pratique de plus en plus courante dans les transports maritimes.

Comité maritime international

[Original : anglais]

17. L'analyse et les observations qui suivent sont fondées sur les projets d'articles figurant en annexe au rapport final du Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes ci-après dénommé Groupe intergouvernemental conjoint d'experts et sont formulées dans l'espoir qu'elles pourront contribuer utilement aux travaux de la Conférence.

Article premier

18. Dans la phrase introductive, les mots "par leurs propriétaires pour garantir le paiement de sommes" qui figuraient après les mots "constitués sur des navires" dans le projet approuvé par le CMI à la Conférence de Lisbonne (ci-après dénommé projet de Lisbonne) en vue d'assurer que les autres droits avaient le même caractère et le même but que les hypothèques et "mortgages", ont été supprimés. Ces mots avaient été adoptés quand les droits en question étaient décrits comme "droits analogues susceptibles d'être inscrits". Après que ce membre de phrase eut été remplacé par "droits de même nature", il est devenu inutile et a à juste titre été supprimé.

19. Vu qu'il avait été établi que la prescription du paragraphe c) de l'article 1 de la Convention de Bruxelles de 1967 selon laquelle la somme garantie devait être indiquée dans le registre ou les actes visés au paragraphe b) du même article était une des raisons qui avaient empêché plusieurs Etats de ratifier la Convention, à la Conférence de Lisbonne du CMI il a été décidé de la supprimer. Pendant les sessions du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts, cette suppression a été vivement critiquée parce que dans certaines juridictions il était obligatoire d'indiquer la somme garantie.

20. On a donc à nouveau mentionné dans le texte le "montant maximal garanti" dont l'indication devient une condition de la reconnaissance dans les Etats parties des hypothèques, "mortgages" ou droits réels de même nature dans deux cas, à savoir :

- i) si elle est exigée par les lois nationales de l'Etat d'immatriculation, ou
- ii) si ce montant est expressément indiqué dans l'instrument instituant la garantie.

21. Il n'est peut être pas nécessaire de mentionner le premier cas, car il est déjà stipulé à l'alinéa a) que les hypothèques, "mortgages" et droits doivent avoir été constitués conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé.

22. La mention du deuxième cas semble superflue. En fait, la condition énoncée à l'alinéa c) est que certains renseignements doivent figurer soit dans le registre soit dans les actes visés à l'alinéa b).

23. Donc, en ce qui concerne ce cas, l'alinéa c) exigerait que l'acte instituant la garantie indique le montant maximal garanti ... quand c'est effectivement ce qu'il fait.

#### Article 2

24. Cet article, qui respecte le texte de la Convention de 1967, n'a pas été modifié.

#### Article 3

25. Paragraphe 1. Ce paragraphe envisage deux cas, à savoir :

- i) le changement volontaire de propriété, et
- ii) le changement volontaire d'immatriculation,

et dispose que lorsque l'un ou l'autre entraîne la radiation de l'immatriculation du navire du registre national de l'Etat partie, cet Etat partie ne doit autoriser le propriétaire à faire radier ce navire que si les conditions stipulées sont remplies. Cela vaut peut être la peine d'examiner chacun de ces deux cas séparément :

- i) Changement volontaire de propriété. Le changement volontaire de propriété (par exemple, une vente volontaire) peut entraîner la radiation du navire quand le nouveau propriétaire n'est pas autorisé à garder le navire sous son pavillon d'origine parce que lui-même ne remplit pas les conditions de nationalité. En pareil cas, toutefois, la radiation peut être la conséquence d'une décision de l'Etat du pavillon plutôt que d'une initiative du propriétaire. La disposition selon laquelle l'Etat du pavillon ne doit autoriser le propriétaire à faire radier ce navire que si certaines conditions sont remplies ne prend pas en compte le cas où c'est l'Etat du pavillon lui-même qui a l'intention d'effectuer la radiation.

Cette situation devrait également être envisagée par la convention, et on ne peut pas objecter que la radiation serait en pareil cas une question d'ordre public, pour laquelle la convention ne devrait pas intervenir. En fait, il est toujours loisible à l'Etat du pavillon, si la radiation ne se fait pas parce que les conditions énoncées dans ce paragraphe ne sont pas remplies, d'exiger que le navire soit vendu.

- ii) Changement volontaire d'immatriculation. Le changement volontaire d'immatriculation peut entraîner la radiation du navire, par exemple, quand le propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat sans le faire d'abord radier du registre où il était immatriculé à l'origine. En pareil cas l'Etat du registre d'origine exigera que le navire soit radié afin d'éviter une double immatriculation. Dans ce cas encore, la radiation ne sera pas effectuée par le propriétaire, mais par l'Etat - hypothèse qui n'est pas envisagée dans ce paragraphe.

26. Paragraphe 2. Ce paragraphe subordonne l'immatriculation d'un navire dans un Etat partie à sa radiation du registre précédent. Deux possibilités sont envisagées, à savoir : il a été délivré un certificat attestant que le navire a été radié; ou bien, il a été délivré un certificat attestant que le navire sera radié à la date à laquelle la nouvelle immatriculation aura lieu. A l'alinéa b), après l'énoncé de la deuxième possibilité, une phrase supplémentaire dit que "la date de l'immatriculation" dans le nouveau registre "est la date de la radiation du navire dans le premier Etat". Cette disposition ne semble pas cadrer avec la deuxième hypothèse selon laquelle c'est la radiation qui aura lieu quand la nouvelle immatriculation aura été effectuée. La dernière phrase devrait donc se lire comme suit :

La date de la radiation est la date de la nouvelle immatriculation du navire.

27. Une autre remarque : la concomitance entre la radiation et l'immatriculation est assurée dans la deuxième hypothèse, mais non dans la première, où la radiation intervient en premier et la nouvelle immatriculation intervient à un moment quelconque par la suite. Si l'on considère que la concomitance est une condition requise pour le changement d'immatriculation, il faut qu'elle soit toujours assurée; si ce n'est pas le cas, pourquoi l'exiger dans un cas seulement ?

Article 4

28. Dans la Convention de 1967 la phrase introductive de cet article était libellée comme suit :

Les créances suivantes sont garanties par un privilège maritime :

29. La disposition relative aux créances sur des personnes autres que le propriétaire immatriculé du navire a été insérée à l'article 7 - 1, qui déclare :

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

30. Cette disposition permettait de faire valoir les créances contre le navire également lorsqu'elles étaient à la charge de tout type d'affréteur, y compris l'affréteur à temps et l'affréteur au voyage. Lorsque le CMI a examiné cette disposition à Lisbonne, il a estimé qu'il convenait, à la lumière du principe admis selon lequel il faut réduire le plus possible les privilèges maritimes afin de renforcer les hypothèques et les "mortgages" et d'encourager ainsi le financement des navires, de réduire la possibilité de faire valoir des créances contre le navire quand le débiteur était une personne autre que le propriétaire. Il a donc été décidé de supprimer toute mention des affréteurs, autre que celle de l'affréteur coque-nue, qui doit être maintenue parce que l'équipage est employé par l'affréteur coque-nue et que, pour des raisons sociales, les créances de l'équipage au titre des gages doivent être garanties par un privilège maritime en toute circonstance, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper de savoir s'il est employé par le propriétaire ou par l'affréteur coque-nue.

31. Il a également été décidé de transférer la disposition de l'article 7 dans le préambule de l'article 4, car on estimait qu'une disposition spéciale n'était pas nécessaire. Le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts n'a pas modifié le libellé de la phrase introductive.

32. Il y a toutefois d'autres créances qui, également pour des raisons sociales, devraient être protégées alors qu'elles ne le sont peut-être pas à l'heure actuelle. Ce sont les créances du chef de mort ou de dommages corporels fondées sur un contrat, lorsque le transporteur n'est ni le propriétaire, ni l'affréteur coque-nue. En fait, l'affréteur à temps - sinon l'affréteur au voyage - peut conclure des contrats pour le transport de passagers et des contrats de croisière et devenir le transporteur contractuel. On peut peut-être soutenir que le propriétaire (ou l'affréteur coque-nue) est également responsable en tant que transporteur substitué, mais cela est douteux. Cela vaudrait donc peut-être la peine de réfléchir plus avant à la question de savoir s'il est bon de supprimer toute mention des affréteurs autres que l'affréteur coque-nue.

33. Une autre question que l'on pourra peut-être examiner est celle de savoir s'il est réellement nécessaire de mentionner, en plus de l'affrèteur coque-nue, l'affrèteur gérant et l'exploitant du navire. La distinction que l'on peut faire entre affrèteur gérant et exploitant est qu'alors que l'affrèteur gérant agit pour le compte d'une tierce partie, l'exploitant agit pour son propre compte. Si cela est exact, il ne devrait pas y avoir de créance à la charge de l'affrèteur gérant, mais seulement à la charge de la personne pour le compte de laquelle il agit, à savoir, l'exploitant. Quant à l'exploitant, il semblerait qu'il puisse agir en cette qualité, lorsqu'il n'est pas le propriétaire, que lorsqu'il a obtenu l'usage du navire du propriétaire, et le contrat par lequel cet usage est obtenu est normalement, sinon exclusivement, le contrat d'affrètement coque-nue 1/.

34. Les différents privilèges maritimes. La Convention de 1967 a considérablement réduit le nombre des privilèges maritimes énumérés dans la Convention de 1926 en excluant deux types de créances, à savoir, les créances pour perte de la cargaison ou dommage à la cargaison fondées sur un contrat et les créances résultant de contrats conclus ou d'actes faits par le capitaine, pour la conservation du navire ou la continuation du voyage. On a pensé en fait que la première catégorie de créances n'avait pas besoin de la protection spéciale qu'assurait un privilège maritime puisque le chargeur, outre qu'il est assuré, peut, s'il agit avec une prudence normale, choisir un transporteur solvable, et par conséquent on ne doit pas le faire passer avant le créancier hypothécaire ou le détenteur d'un mortgage s'il ne le fait pas. On a ensuite pensé qu'en garantissant les créances de la deuxième catégorie par des privilèges maritimes, on permettrait au propriétaire de trouver de nouveaux fonds, après avoir obtenu un prêt garanti par un droit enregistré, seulement parce que le nouveau prêteur (c'est-à-dire le fournisseur de services ou de provisions à crédit) obtenait la priorité sur le prêteur précédent. On a estimé également qu'un propriétaire qui avait besoin de crédit pour couvrir les frais d'exploitation courants ne méritait aucune protection, non plus que les créanciers qui lui accordaient ce crédit.

35. Il serait peut-être utile de rappeler brièvement quelques faits et de faire une analyse des différents privilèges maritimes :

a) Gages. Les membres des associations maritimes du CMI n'étaient pas d'accord sur le point de savoir si les termes de l'article 4, paragraphe 1 i), de la Convention de 1967 couvraient les cotisations d'assurance sociale et s'ils devaient ou non les couvrir. A Lisbonne, la majorité a estimé que ces cotisations n'étaient pas couvertes et qu'elles devraient l'être, mais seulement pour ce qui était de la partie des cotisations payables pour le compte de l'équipage. On a donc adopté le libellé ci-après :

---

1/ La mention de l'affrèteur gérant et de l'exploitant a été insérée dans le deuxième projet établi par le Sous-Comité international du CMI en 1964 (document HYPO-27, publié à la page 256 du volume sur la Conférence de New York de 1965), et acceptée par la Conférence de New York du CMI puis par la Conférence diplomatique, apparemment sans débat particulier.

Les gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage, en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte.

Ce libellé a été adopté par le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts qui a néanmoins cru devoir mentionner expressément, parmi les autres sommes dues en vertu de l'engagement à bord du navire du capitaine, des officiers et des autres membres de l'équipage du navire, les frais de rapatriement. Cela semble une addition utile.

b) Mort ou dommages corporels. Le libellé de l'article 4, paragraphe 1 iii), de la Convention de 1967 n'a pas été modifié à Lisbonne et a été ultérieurement adopté par le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts. Il n'appelle pas d'observation particulière.

c) Sauvetage. Dans la Convention de 1967 un privilège maritime était également accordé pour les créances nées de l'enlèvement d'épaves et de la contribution aux avaries communes. Le privilège maritime pour la contribution aux avaries communes existait dans la Convention de 1926 et on a estimé qu'il devait être conservé. Toutefois, à Lisbonne, ce privilège maritime a été discuté, même si à la fin il a été maintenu parce qu'il était de même nature que celui concernant le sauvetage. Il a été supprimé par le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts, en même temps que le privilège concernant l'enlèvement d'épaves. Peut-être pourrait-on réexaminer les raisons pour lesquelles ces deux privilèges ont été supprimés.

d) Droits de port, de canal et autres voies navigables et frais de pilotage. Toutes les créances à ces titres étaient garanties par un privilège maritime en vertu de la Convention de 1967 (art. 4 - 1 ii)) et cette disposition n'a pas été modifiée par le CMI à Lisbonne ni par le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts. Les droits de port, de canal et autres voies navigables sont garantis par un privilège maritime pour des raisons d'ordre public. On voit moins bien pourquoi les frais de pilotage devraient également être garantis par un privilège maritime, alors que les créances concernant le remorquage dans les ports ne le sont pas.

e) Pertes ou dommages matériels. Afin de limiter les créances pour dommages matériels à des créances non fondées sur des contrats, on a estimé nécessaire de préciser que les créances pour dommages matériels étaient garanties par un privilège maritime s'il s'agissait de créances délictuelles ou quasi délictuelles non susceptibles d'être fondées sur un contrat. On a assuré le lien avec l'exploitation du navire en déclarant que les créances garanties par un privilège maritime étaient celles survenant, sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire, en reprenant le même libellé que pour les créances du fait de mort ou de dommages corporels.

A Lisbonne, la Conférence du CMI a estimé que le libellé employé pour les créances pour dommages matériels était trop large, car il couvrait également les pertes économiques, tandis que les mots "non susceptibles d'être fondées sur un contrat" n'excluraient pas entièrement les créances en raison de pertes ou de dommages matériels à la cargaison transportée sur le navire. Le nouveau libellé adopté à Lisbonne a donc été le suivant :

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.

Ce libellé a été adopté par le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts et figure maintenant dans les projets d'articles.

f) Frais et dépenses de procédure. En ce qui concerne les frais et dépenses de procédure exposés pour conserver le navire après saisie et pour le faire vendre, on a estimé qu'ils ne devaient plus être garantis par un privilège maritime, mais devaient être prélevés sur le produit de la vente avant qu'il ne soit réparti entre les détenteurs de privilèges maritimes et autres créanciers. Les dispositions concernant ces créances ont donc été transférées à l'article 11 - 2 de la Convention de 1967.

36. Paragraphe 2. A l'origine, dans la Convention de Bruxelles de 1967 (art. 4 - 2) il était question de créances résultant de propriétés radioactives ou de la combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs. On estimait qu'il convenait de se référer à la cause du dommage plutôt qu'aux conventions internationales régissant la responsabilité pour de tels types de dommages. L'idée était d'exclure certaines créances en raison de leur nature, et non parce qu'elles étaient couvertes par d'autres conventions. Le CMI n'a pas modifié le texte de ce paragraphe à Lisbonne.

37. Pendant les sessions du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts on a estimé qu'il convenait d'ajouter une référence à un autre type de dommage, à savoir, les dommages dus à la pollution, mais cette fois on a fait référence à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) qui régit ce type de dommages. On peut se demander s'il convient d'adopter dans ces deux cas deux approches différentes.

#### Article 5

38. Paragraphe 1. Ce paragraphe a été conservé tel quel à Lisbonne, hormis la référence à des droits en sus des hypothèques et des "mortgages". Le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a retenu le texte approuvé à Lisbonne.

39. Paragraphe 2. Ce paragraphe a également été conservé en l'état, si ce n'est qu'il n'y est plus question des avaries communes ni du relèvement d'épave. Au cours des sessions du Groupe d'experts, on a débattu de la question de savoir pourquoi les créances du chef d'assistance devaient avoir la priorité. Or la raison en est claire : les services d'assistance conservent le navire et profitent donc à tous ceux dont les créances sont nées avant que lesdits services aient été fournis.

40. Paragraphe 3. Lorsque le principe du classement des hypothèques maritimes par voyage, adopté dans la Convention de 1926, a été aboli, notamment en raison de la difficulté qu'il y avait à définir la notion de voyage, il est resté le principe selon lequel les privilèges maritimes garantissant le même type de créances venaient en concours entre eux au marc le franc : ce principe, accepté par la Convention de 1967 pour tous les privilèges sauf ceux du chef d'assistance, et conservé en l'état, à Lisbonne, a été adopté par le Groupe d'experts. Une exception a été prévue dans le cas d'opérations d'assistance pour la même raison que celle qui fait qu'au paragraphe 2, de telles opérations ont la priorité sur tous les privilèges nés antérieurement.

41. Paragraphe 4. Cette disposition complète celles des deux paragraphes précédents : les privilèges maritimes garantissant les créances qui résultent de services ultérieurs prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de celui où ils sont nés. Une créance du chef de services d'assistance est considérée comme étant née à la date à laquelle chacune des opérations d'assistance est achevée. L'achèvement des services d'assistance correspond, selon la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, au moment où le navire a été conduit en lieu sûr. De fait, le paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention sur l'assistance dispose que le propriétaire a dès lors l'obligation d'en accepter la restitution.

#### Article 6

42. Le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a jugé souhaitable de scinder l'article 6 de la Convention de 1967 en deux articles distincts, le premier (art. 6) régissant le droit des Etats parties d'accorder d'autres privilèges, et le second (art. 6 bis) portant sur les droits de rétention. Cette décision a été prise après que plusieurs délégations eurent critiqué l'insertion dans la convention d'une disposition sur les droits de rétention dont, à leur avis, la nature juridique différait fondamentalement de celle des privilèges maritimes. Ce problème sera examiné au titre de l'article 6 bis. Les observations ci-après portent sur l'article 6 des projets d'articles.

43. L'article 6 reproduit la première partie du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention de 1967, qui a été conservée tel quel à Lisbonne. Cependant, au cours de la session du Groupe d'experts, on s'est demandé si les Etats parties devaient être autorisés à accorder d'autres privilèges ou, plus précisément, d'autres privilèges maritimes. Dans la Convention de 1967 (et dans le projet de Lisbonne), il est simplement question de "privilèges".

44. Certaines délégations ont fait valoir que la référence à des "privilèges" laissait planer un doute sur le type de privilèges que les Etats parties pouvaient accorder et que, pour faciliter la ratification de la future convention, ceux-ci devaient être autorisés à accorder également d'autres privilèges maritimes. De cette façon, les Etats dans lesquels les privilèges maritimes prévus dans le droit interne sont beaucoup plus nombreux que dans la convention adapteraient plus facilement leurs lois nationales au système uniforme introduit par la convention.

45. D'autres délégations ont fait remarquer que les privilèges maritimes, même s'ils prennent rang après les hypothèques et "mortgages", lèsent la sûreté des titulaires de tels droits inscrits, car ils peuvent suivre le navire aux mains d'un acquéreur de bonne foi.

46. Il semble utile de faire les observations suivantes :

- i) La formulation adoptée dans la Convention de 1967 n'est pas claire. De fait, la référence aux "privilèges" peut très bien être interprétée comme incluant les privilèges maritimes.
- ii) Le fait de mentionner expressément les privilèges maritimes offrirait l'avantage de soumettre les privilèges maritimes nationaux à certaines des dispositions de la Convention, notamment celles des articles 7, 8 et 11. En bonne logique, les privilèges maritimes nationaux devraient également être visés par le préambule de l'article 4, paragraphe 1. Cependant, si ce principe était accepté, il serait souhaitable de faire en sorte que celui-ci soit tout à fait clair, en insérant une clause restrictive à la fin de la première phrase de l'article 6.
- iii) Reconnaître aux Etats parties le droit d'accorder d'autres privilèges maritimes serait effectivement un moyen efficace d'encourager la ratification.

47. Si ces observations étaient prises en considération, l'article 6 pourrait être modifié comme suit :

Tout Etat partie peut accorder des privilèges maritimes ou autres pour garantir des créances autres que celles qui sont visées à l'article 2; toutefois :

- a) De tels privilèges maritimes peuvent uniquement garantir des créances sur le propriétaire, l'affrèteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire 2/;
- b) De tels privilèges maritimes ont les caractéristiques exposées à l'article 7 et sont soumis aux mêmes règles en matière d'extinction que celles qui sont prévues aux articles 8 et 11;
- c) De tels privilèges maritimes et autres prennent rang après les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et après les hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits qui répondent aux dispositions de l'article premier.

---

2/ Ce libellé devrait être modifié si la référence à l'armateur gérant et/ou à l'exploitant était jugée superflue.

Article 6 bis

48. L'observation selon laquelle les droits de rétention sont d'une nature juridique différente de celle des privilèges maritimes n'est pas contestée. Cependant, il est nécessaire d'inclure dans la convention des dispositions relatives aux droits de rétention pour protéger les bénéficiaires des privilèges maritimes visés à l'article 4 ainsi que les bénéficiaires de droits inscrits, en vue de réglementer l'extinction de tels droits de rétention et l'obligation d'abandonner la possession du navire en cas de vente forcée. C'est pourquoi il est vivement recommandé de maintenir l'article 6 bis dans la convention.

49. Cela étant, comme l'a suggéré le Président du Groupe d'experts, la première phrase du paragraphe 2 devrait être supprimée : à la place, il faudrait insérer dans l'article 11 une nouvelle disposition du type de celle qui figure dans la note 1 de la page 4 du document JIGE(VI)8-LEG/MLM/27. De fait, la règle selon laquelle le droit de rétention ne doit pas entraver l'exécution des privilèges maritimes s'applique au moment de la vente forcée : il est donc préférable qu'elle fasse partie des dispositions qui régissent les effets de la vente forcée. Le texte proposé par le Président sera étudié de façon plus détaillée dans la section consacrée à l'article 11.

Article 7

50. S'il est admis que les Etats parties peuvent également accorder des privilèges maritimes et qu'ils doivent appliquer à ceux-ci les dispositions pertinentes de la convention, la référence à l'article 4, figurant actuellement entre crochets, doit être supprimée. La mention du changement de pavillon a été ajoutée à Lisbonne, car on a estimé qu'il pouvait y avoir des situations dans lesquelles un navire change de pavillon sans changer de propriété ou d'immatriculation. Une telle situation se produit par exemple dans le cas d'un changement temporaire de pavillon faisant suite à un affrètement coque nue, lorsque le navire, même s'il est temporairement inscrit sur le registre du nouvel Etat de pavillon, reste immatriculé sur le registre initial.

Article 8

51. Paragraphe 1. Le libellé de ce paragraphe est celui de la Convention de 1967, auquel on a ajouté à Lisbonne le cas dans lequel le navire fait l'objet d'une mesure d'exécution. Il a été en effet estimé que, vu que la saisie conservatoire, selon la définition du paragraphe 2 de l'article 1 de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer, est simplement une mesure de sûreté et ne comprend pas "la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre", il fallait également faire état des mesures d'exécution. L'objet de cette règle, que le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts n'a pas modifiée, est de faire en sorte que, pour la protection de tous les autres créanciers, ainsi que des acheteurs potentiels, la période pendant laquelle les privilèges maritimes subsistent sans que des tiers en soient informés soit aussi restreinte qu'il est raisonnablement possible.

52. C'est la raison pour laquelle on a jugé que le délai devait être suspendu uniquement par une action dont des tiers auront certainement connaissance. La saisie conservatoire n'a pas été considérée comme suffisante en elle-même, car si elle est levée, il se peut que les ayants-droit ne le sachent pas. On a donc fait valoir que seule la réalisation effective de la sûreté devait empêcher le délai de courir. Par conséquent, la saisie conservatoire remplirait cette condition, de même que la saisie du navire pour l'exécution d'un jugement, si elle conduit à la vente forcée.

53. Paragraphe 2. Cette disposition complète celle du paragraphe 1. La suspension ou l'interruption d'un délai est en fait une situation dont des tiers n'ont pas connaissance. La seule exception à cette règle stricte est le cas dans lequel le créancier privilégié est empêché par la loi de faire valoir sa sûreté par la saisie conservatoire du navire ou une mesure d'exécution. On a pensé que, dans ce cas, il serait contraire à la justice d'appliquer la règle de base énoncée dans ce paragraphe.

#### Article 9

54. Cette disposition, qui a été conservée telle quelle, confirme une règle générale en vigueur dans un grand nombre de systèmes juridiques et n'appelle aucun commentaire.

#### Article 10

55. C'est là la première des deux clauses qui régissent la vente forcée des navires. Vu que la vente forcée entraîne l'extinction de toutes les sûretés, il était nécessaire de faire en sorte que leurs titulaires bénéficient d'une protection maximale. Ainsi, on a pensé que :

- a) La vente devait être effectuée au prix le plus élevé possible;
- b) Le produit de la vente devait être réparti entre les bénéficiaires de créances garanties selon leur rang de priorité;
- c) Les ayants droit devaient avoir les meilleures chances possibles de participer à la vente forcée.

Les dispositions de cet article sont analysées ci-après.

56. Paragraphe 1. Ce paragraphe indique à quelles personnes la notification doit être adressée. Ces personnes sont celles qui figurent déjà à l'article 10 de la Convention de 1967, article conservé tel quel à la Conférence du CMI de Lisbonne. Cependant, l'ordre dans lequel elles sont énumérées a été modifié, de même que le libellé.

- a) Dans l'article 10, paragraphe 1 c), de la Convention de 1967, il est fait état du "conservateur" dans le texte français et du "registrar" dans le texte anglais, alors qu'ici, il est question de l'"autorité chargée du registre". Cette expression est plus générale et donc préférable. Le fait est que, dans plusieurs pays, l'autorité chargée du registre n'a pas le titre de conservateur ou de "registrar";
- b) Le libellé n'a pas été modifié et semble satisfaisant;

- c) Il y a eu deux modifications par rapport au texte adopté dans la Convention de 1967. La première a consisté à remplacer les mots "aux bénéficiaires ... dont les créances ont été signifiées ..." par "à tous les bénéficiaires ... sous réserve que l'autorité compétente ... reçoive notification ...". Les deux expressions sont équivalentes et celle qui est utilisée dans le cas présent semble également acceptable. La seconde modification réside dans le fait que l'autorité à laquelle la notification doit être adressée est identifiée comme étant "l'autorité compétente chargée de procéder à la vente forcée". Dans le préambule de l'article 10 (premier alinéa) de la Convention de 1967, les termes employés sont "l'autorité compétente" et l'alinéa b) renvoie au préambule par les mots "ladite autorité". Le fait de préciser qu'il s'agit de l'autorité chargée de procéder à la vente peut constituer une amélioration par rapport au texte initial, mais si cette formulation est adoptée, qualifier cette autorité de "compétente" est non seulement superflu, mais également dangereux, car on pourrait supposer que si la notification est adressée à l'autorité qui procède à la vente mais que celle-ci n'est pas compétente, ladite notification peut ne pas être opérante. Les ayants droit ne devraient pas avoir l'obligation de déterminer si l'autorité procédant à la vente est compétente ou non.

57. Or, dans la première phrase, les termes employés sont, comme dans la Convention de 1967, "l'autorité compétente". Cette différence dans la formulation ne semble pas justifiée, car l'autorité qui doit veiller à ce que la notification de la vente soit adressée aux personnes énumérées ci-après ne peut pas être une autre autorité que celle qui procède à la vente.

58. Paragraphe 2. Si l'article 10 de la Convention de 1967 disposait simplement qu'il fallait notifier au moins 30 jours à l'avance la date et le lieu de vente, les projets d'articles proposent (entre crochets) une variante pour le contenu de la notification, celle-ci devant mentionner les renseignements "que l'Etat où se déroule la procédure juge suffisants pour protéger les intérêts des personnes habilitées à recevoir notification". La formulation adoptée dans la Convention de 1967 et reprise dans ce paragraphe à l'alinéa a) impose un contenu minimal, alors que la variante laisse à la lex fori le soin de déterminer la teneur de la notification. Il semblerait que, pour la protection des créanciers en général et des créanciers privilégiés en particulier, le contenu minimal de la notification doit être spécifié dans la convention. En tout état de cause, le libellé suggéré n'est pas satisfaisant. Premièrement, la procédure est menée non pas par l'"Etat" mais par l'autorité judiciaire d'un Etat; deuxièmement, il se peut que les renseignements mentionnés dans le projet ne soient pas déterminés du tout, ou qu'on ne puisse pas déterminer s'ils sont suffisants pour protéger les intérêts des personnes habilitées à recevoir notification; troisièmement, ces renseignements, s'ils sont déterminés, sont normalement définis dans une loi.

59. Paragraphe 3. Ce paragraphe reprend de façon plus détaillée la disposition énoncée dans la première phrase de l'article 10 de la Convention de 1967, précisant que la notification doit être faite par écrit. Cependant, il ajoute une condition : la notification doit donner lieu à un accusé de réception. Cette condition semble utile pour la protection des ayants droit.

60. Paragraphe 4. Ce paragraphe ne semble pas nécessaire, mais s'il est accepté, il ne poserait pas de difficulté.

#### Article 11

61. Paragraphe 1. Deux modifications ont été apportées au texte de la Convention de 1967 : à l'alinéa a), les mots "dans le ressort" ont été remplacés par l'expression "dans la zone de juridiction"; à l'alinéa b), le membre de phrase "aux dispositions de la présente convention" a été remplacé par "aux dispositions de l'article 10 et du présent article de la présente convention". Le premier amendement ne constitue pas une amélioration, mais il ne modifie pas le sens. Le deuxième semble, à première vue, signifier que seules les dispositions des articles 10 et 11 s'appliquent en l'espèce, mais ce n'est pas le cas puisque le paragraphe 2 de l'article 11 stipule que le produit de la vente, déduction faite des frais indiqués dans ce paragraphe, doit être réparti conformément aux dispositions de la convention - rétablissant donc le renvoi à l'ensemble de ces dispositions qui a été supprimé dans le paragraphe 1.

62. Paragraphe 2. Certains des frais qui doivent être réglés par prélèvement sur le produit de la vente avant la distribution de ce dernier aux créanciers ont été précisés. Il s'agit des frais exposés pour la conservation du navire et les frais de ratriement de l'équipage. Comme il convient de régler ces frais avant la distribution du produit de la vente, cette précision est une bonne chose. Autrement, en effet, on aurait pu se demander s'ils pouvaient ou non être considérés comme des "frais et dépenses provoqués par la saisie conservatoire ou par la mesure d'exécution". La règle concernant la distribution du produit de la vente aux créanciers a été simplifiée, mais cela ne nuit pas à sa clarté.

63. Paragraphe 3. Comme nous l'avons mentionné dans nos commentaires sur l'article 6 bis, le Président du Groupe intergouvernemental conjoint a proposé d'ajouter un nouveau paragraphe, portant le numéro 3, qui remplacerait la première phrase du paragraphe 2 de l'article 6 bis. L'objet de ce nouveau paragraphe, incorporé à juste titre à l'article 11, est de garantir que le droit de rétention du constructeur ou du réparateur de navires ne fasse pas obstacle à la vente forcée, tout en protégeant les intérêts de cette personne. La nouvelle disposition apparaît satisfaisante et son adoption est recommandée.

64. Paragraphe 4 (ancien paragraphe 3). Le libellé de ce paragraphe est exactement le même que celui du texte approuvé par le CMI à Lisbonne. Signalons, toutefois, que si les modifications apportées à l'article 10 sont maintenues, il faudra remplacer les mots "autorité compétente", à la deuxième ligne, par "autorité [compétente] chargée de procéder à la vente forcée", et le mot "le conservateur", à la septième ligne, par "l'autorité chargée du registre dans l'Etat d'immatriculation".

65. Paragraphe 5 (ancien paragraphe 4). L'imposition de cette condition supplémentaire est une bonne chose.

Article 12

66. Il est indispensable que les règles convenues soient appliquées dans tous les cas, pour assurer une complète uniformité. On ne saurait faire valoir qu'une convention ne peut engager que les Etats parties : cette disposition, une fois incorporée à la législation interne de ces derniers, devient en effet une règle de droit international privé que les Etats sont parfaitement libres d'adopter.

Article 15

67. Cet article, rédigé pendant la quatrième session du Groupe intergouvernemental conjoint, s'est révélé nécessaire du fait qu'un nombre croissant d'Etats permettent la suspension temporaire du pavillon pour les navires inscrits à leur registre quand ces derniers sont frétés coque nue à un affréteur étranger et sont autorisés à battre le pavillon de l'Etat de l'affréteur, et permettent de même aux navires étrangers affrétés coque nue par leurs ressortissants de battre temporairement leur propre pavillon.

68. On s'est demandé s'il serait bon d'ajouter une disposition applicable à cette situation à tous les articles du projet de convention en rapport avec la question, mais on a conclu qu'il valait beaucoup mieux traiter globalement des effets du changement temporaire de pavillon dans un seul et même article, pour permettre la pleine application de toutes les autres dispositions à la situation normale où les navires battent le pavillon de l'Etat d'immatriculation.

69. Cet article devrait peut-être être placé après l'actuel article 12. On trouvera ci-après une brève analyse de ses dispositions.

- a) Il apparaît nécessaire de préciser à quel Etat et à quel conservateur les dispositions de la convention s'appliquent en cas de suspension temporaire du pavillon. Il va de soi qu'il doit s'agir de l'Etat d'immatriculation permanente et de son conservateur. Dans cet alinéa, le conservateur est désigné par l'expression "autorité compétente chargée du registre". Le mot "compétente" devrait être supprimé pour aligner le texte sur le paragraphe 1 a) de l'article 10, où est employée l'expression "autorité chargée du registre".
- b) Ce choix du droit applicable est nécessaire car les créances continuent à être inscrites au registre de l'Etat d'immatriculation permanente.
- c) Des inquiétudes ont été exprimées quant à l'emploi du mot "registre" à propos du livre où le navire est temporairement inscrit, qui pourrait donner à penser que la double immatriculation est permise. Ces craintes sont compréhensibles. Il a été proposé de parler simplement d'"inscription du navire", mais cela ne résoudra pas forcément le problème. Quoi qu'il en soit, il convient d'utiliser dans cet alinéa (où il est actuellement question de "registre") les mêmes termes que dans les alinéas e) et f) (où l'on parle d'"inscription").

La question pourrait peut-être être réglée si l'on remplaçait le mot "registre" à l'avant-dernière ligne par "le registre spécial où sont inscrits de tels navires".

En tout état de cause, il faudrait également faire mention du certificat d'immatriculation délivré par l'Etat dont le navire est autorisé à battre temporairement le pavillon, car c'est là le document qui est le plus souvent examiné par les tiers.

- d) Dans cet alinéa, deux possibilités sont prévues :
  - i) tous les droits inscrits doivent avoir été purgés, ou
  - ii) les bénéficiaires de ces droits doivent avoir donné leur consentement.

Il a été proposé de supprimer la première condition. Cette suggestion est logique, car si les droits ont été purgés, ils ne figurent plus au registre.

- e) Cette disposition apparaît judicieuse, mais en ce qui concerne le mot "inscription" il faudra veiller à harmoniser la terminologie avec celle de l'alinéa c). Pour la raison exposée à propos de l'alinéa a), le mot "compétente" après "autorité" devrait être supprimé.
- f) Les observations qui précèdent valent également pour cet alinéa. Le mot "compétente" devrait aussi être supprimé. Si le nouveau paragraphe 3 proposé est incorporé à l'article 11, il faudra renvoyer dans cet alinéa au paragraphe 4 de l'article 11.

-----