

**NATIONS
UNIES**

TD



**Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement**

Distr.
GENERALE

TD/B/IGE.1/3
23 octobre 1996

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT

Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI
d'experts des privilèges et hypothèques
maritimes et des questions connexes
Neuvième session
Genève, 2 décembre 1996
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

EXAMEN DE LA REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA
SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER

Note du secrétariat de la CNUCED

Compilation d'observations et de propositions de gouvernements
relatives au projet d'articles pour une convention
sur la saisie conservatoire des navires */

*/ Document également distribué sous la cote LEG/MLM/40.

CNUCED/OMI

JIGE(IX)/3

Groupe intergouvernemental conjoint d'experts
des privilèges et hypothèques maritimes
et des questions connexes
Neuvième session
Genève, 2 décembre 1996
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

23 octobre 1996

FRANCAIS

Original : ANGLAIS

EXAMEN DE LA REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA
SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER

Note des secrétariats de la CNUCED et de l'OMI

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
INTRODUCTION	1
COMPILATION D'OBSERVATIONS ET DE PROPOSITIONS	2 - 26
JAPON	2 - 5
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD	6 - 26

INTRODUCTION

1. On trouvera dans le présent document les observations et propositions de gouvernements relatives au projet d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires, reçues à la date du jeudi 22 août 1996. A cette date, des observations avaient été reçues des gouvernements du Japon et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

COMPILATION D'OBSERVATIONS ET DE PROPOSITIONS

JAPON

Article 1, paragraphe 2 :

2. Ajouter les mots suivants à la fin du paragraphe 2 : "ou d'autres documents qui sont exécutoires en vertu de la législation de l'Etat où de telles mesures ont été prises".

Le paragraphe 2 tel que modifié se lirait donc comme suit :

"Saisie" signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre ou d'autres documents qui sont exécutoires en vertu de la législation de l'Etat où de telles mesures ont été prises.

3. Justification de la modification proposée : Le Gouvernement japonais considère que la convention vise à restreindre l'immobilisation d'un navire en tant que mesure provisoire préalable à l'obtention d'un jugement exécutoire. L'article 4 de la Convention, qui dispose qu'un navire qui a été saisi devra être libéré lorsqu'une sûreté d'un montant suffisant aura été constituée, et l'article 7, relatif au tribunal compétent sur le fond du litige, ne peuvent se comprendre que dans ce contexte. En conséquence, la saisie d'un navire sur la base de documents qui sont exécutoires au même titre qu'un jugement en vertu de la législation de l'Etat doit être exclue de la définition de "saisie". Au Japon, de tels documents comprennent :

- Les protocoles de conciliation;
- Des instruments officiellement certifiés qui sont des accords des parties, établis devant un juge ou un notaire public;
- Une copie du registre qui certifie le droit d'hypothèque, etc.

Article 3 :

4. D'après la loi japonaise sur les recours civils provisoires, des mesures d'immobilisation provisoire d'un navire peuvent être accordées si le navire, que la créance ait ou non été alléguée sur ce navire, est propriété du débiteur au moment où la mesure d'immobilisation est réalisée. De ce point de vue, en ce qui concerne le paragraphe 1 d) i) et le paragraphe 2, il n'est pas nécessaire d'exiger que le débiteur qui possède le navire au moment de la saisie soit également le propriétaire ou l'affrètement du navire au moment où

la créance a été alléguée.

Article 4 :

5. L'article 4, qui concerne la mainlevée de la saisie, ne devrait pas s'appliquer à une saisie ayant trait aux différends quant à la propriété ou à la possession du navire, car de tels différends ne peuvent pas toujours être réglés par voie de compensation pécuniaire. A cet égard, le premier paragraphe de l'article 5 de la Convention de 1952 exclut clairement les saisies se rapportant à de tels différends de l'application d'une mainlevée par la fourniture d'une sûreté. Le Gouvernement japonais propose donc qu'à la place du paragraphe 1 de l'article 4 du projet révisé, l'on revienne au texte de la Convention de 1952.

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD

Introduction

6. A la clôture de la huitième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts, le Président a instamment demandé aux délégations qui souhaitaient proposer des modifications au projet d'articles de soumettre des propositions par écrit, afin que celles-ci puissent être examinées à la neuvième session du Groupe (document JIGE(VIII)/7, annexe I, par. 67). On trouvera donc à la suite les observations et les propositions de la délégation britannique concernant le projet d'articles figurant dans le document JIGE(VIII)/2 ("texte du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts").

Article 1, paragraphe 2

7. Les discussions sur ce point à la huitième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts ont abouti à la conclusion que la définition de "saisie" dans le texte du Groupe devrait être identique à celle qui figurait dans la Convention de 1952 (document JIGE(VIII)/7, annexe I, par. 27).

8. La délégation britannique partage entièrement l'avis que la définition du Groupe intergouvernemental conjoint devrait suivre de plus près celle de la Convention de 1952 et, en particulier, que les mots "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" dans la première phrase du texte du Groupe devraient être supprimés. Il n'y en a pas d'équivalent dans la Convention de 1952, et leur maintien rendrait inutilement ambiguë la définition. L'article 2 1) du texte du Groupe intergouvernemental contient des dispositions permettant aux tribunaux d'ordonner la saisie d'un navire. L'article 7 contient des dispositions relatives à la compétence sur le fond du litige.

9. Des discussions sont en cours au Royaume-Uni pour savoir s'il serait souhaitable que la définition de "saisie" couvre l'ordonnance Mareva.

Article 1, paragraphe 3

10. On trouve une définition explicite du mot "personne" à l'article I 2) de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le Protocole de 1992 n'a en rien modifié cette définition. La même définition a également été adoptée à l'article 1 2) de la Convention HNS de 1996. La délégation britannique propose donc que le Groupe intergouvernemental conjoint, au lieu de la réviser sans autre justification, adopte cette définition dûment prouvée :

"Personne" signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.

11. La délégation britannique estime que la définition figurant à l'article 1 3) du texte du Groupe intergouvernemental recouvre la même notion que celle qui figure dans la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile. Toutefois, alors que la première a soulevé des interrogations, celle de la Convention de 1969 est parfaitement claire pour tous.

Article 2, paragraphe 1

12. La délégation britannique considère que la référence, dans l'article 2 1) du texte du Groupe intergouvernemental d'experts, à l'Etat dans lequel la saisie est demandée est à la fois inutile et trompeuse. Cet article ne devrait évoquer, à l'instar de l'article 4 de la Convention de 1952, que l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée :

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 pratiquée.

Article 2, paragraphe 4

13. La délégation britannique reconnaît qu'il est utile de préciser qu'un navire peut être saisi aux fins d'obtenir une sûreté sur décision d'un tribunal autre que celui qui a compétence sur le fond du litige. Toutefois, tel qu'il est actuellement rédigé, l'article 2 4) du texte du Groupe donne à penser qu'une saisie dans ces conditions n'est possible que dans deux cas précis, à savoir lorsque le contrat considéré comporte une clause attributive de compétence judiciaire ou une clause attributive de compétence arbitrale.

14. D'autres circonstances pourraient aboutir à ce que le litige soit jugé au fond par un tribunal ou un arbitre dans un Etat autre que celui dans lequel la saisie a été pratiquée. Par exemple, la Convention de Bruxelles concernant la compétence juridique en matière civile et commerciale peut empêcher que le tribunal sur décision duquel le navire a été saisi ait à connaître du fond du litige (*The Tatry*); l'application de la doctrine du *forum non conveniens* (tribunal non compétent) ou des règles relatives au *lis alibi pendens* (litispendance) peut avoir le même effet. Il est donc nécessaire de modifier l'article 2 4) de façon à bien y préciser la capacité d'un tribunal : a) de connaître d'une plainte sur le fond, et b) d'accorder une sûreté provisoire au moyen d'une saisie.

15. La délégation britannique propose donc de modifier l'article 2 4) du texte du Groupe comme suit :

Un navire peut être saisi aux fins d'obtenir une sûreté, malgré l'existence, dans tout contrat considéré, d'une clause attributive de compétence judiciaire ou arbitrale, ou de toute autre disposition, 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 une clause prévoyant l'application de la loi d'un autre Etat à ce contrat.

Article 2, paragraphe 5

16. Comme pour l'article 2 1) (voir le paragraphe 12 plus haut), la délégation britannique considère que la référence dans l'article 2 5) à l'Etat dans lequel la saisie est demandée est à la fois inutile et trompeuse. Cet article devrait, à l'instar de l'article 6 de la Convention de 1952, évoquer l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée :

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 pratiquée.

Article 3, paragraphe 1

17. Il existe différentes interprétations de l'article 3 1) de la Convention de 1952, dont une est que cette convention reconnaît le droit absolu d'un demandeur de saisir le navire auquel la créance maritime se rapporte, que la créance soit ou non garantie par un privilège maritime ou que le propriétaire soit ou non personnellement responsable de la créance. Cependant, même si l'on considère que la Convention de 1952 ne prévoit pas un tel droit absolu, il est généralement reconnu que rien dans la Convention n'empêche un Etat d'accorder ce droit en vertu de sa législation nationale.

18. La délégation britannique ne pense pas qu'il soit le moins du monde nécessaire de s'écarter de la conception générale de la Convention de 1952, en particulier si l'on décide que la liste des créances maritimes à l'article 1 1) doit être exhaustive. Cependant, s'il doit y avoir un lien entre le droit de saisir un navire et l'existence d'un privilège maritime, le libellé de l'article 3 1) pourrait être considérablement simplifié en ne faisant référence qu'aux privilèges maritimes reconnus par la législation de l'Etat dans lequel la saisie a été pratiquée.

19. La délégation britannique propose également que la mention d'hypothèque, de "mortgage" ou de droit inscrit de même nature à l'article 3 1) b) suive le libellé utilisé dans le texte introductif et à l'alinéa u) de l'article 1 1).

20. Avec les deux changements proposés ci-dessus, l'article 3 1) du texte du Groupe intergouvernemental conjoint se lirait comme suit :

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 reconnu par la législation de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée;*

b) *La créance est fondée sur une hypothèque, un "mortgage" ou un droit inscrit de même nature;*

c) *[...];*

d) *[...].*

Article 4, paragraphe 2

21. Contrairement à l'article 5 de la Convention de 1952, l'article 4 2) du texte du Groupe intergouvernemental conjoint dispose que le montant de la sûreté ne peut excéder la valeur du navire. L'article 8 6) du texte du Groupe dispose toutefois que les conventions internationales sur la limitation de responsabilité prévaudraient sur la nouvelle Convention sur la saisie conservatoire.

22. La référence à la valeur du navire à l'article 4 2) prête donc à confusion, puisque le montant effectivement applicable dépassera très souvent la valeur du navire. La récente entrée en vigueur du Protocole de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et l'adoption de la Convention HNS ainsi que du Protocole de 1996 à la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes rendent cette éventualité encore plus probable que par le passé.

23. La délégation britannique considère qu'on ne saurait concevoir que l'article 4 2) stipule que le montant de la sûreté ne doit pas dépasser la valeur du navire alors qu'aux termes de l'article 8 6), la restriction dans la plupart des cas sera la limite applicable à la responsabilité du propriétaire, qui correspondra généralement à un montant supérieur. L'article 4 2) devrait donc disposer, à l'instar de l'article 5 de la Convention de 1952, que :

En l'absence d'accord entre les parties sur l'importance et la forme de la garantie, le tribunal en fixera la nature et le montant.

24. Les articles 4 4) b) et 5 1) a) devront être modifiés en conséquence.

Article 6

25. La délégation britannique ne pense pas qu'il y ait de raison valable de modifier le texte simple de l'article 6 de la Convention de 1952. Toutefois, si l'opinion majoritaire est que les détails supplémentaires figurant dans l'article 6 du texte du Groupe intergouvernemental sont souhaitables, elle propose que la mention d'une saisie "injustifié" soit supprimée des paragraphes 1 a) et 2 a).

26. En l'absence d'une telle modification, l'article pourrait s'avérer incompatible avec la législation britannique, qui repose sur le postulat que, sauf saisie abusive, un demandeur ne doit pas être pénalisé pour avoir fait saisir un navire, même s'il est débouté de son action sur le fond. Le concept d'une saisie "injustifiée" est par ailleurs ambigu : une saisie pourrait sembler parfaitement justifiée sur la base des faits dont disposait le demandeur au moment où la saisie a été demandée, mais apparaître ultérieurement non justifiée à la lumière des faits réels. Les paragraphes 1 a) et 2 b) devraient donc être modifiés pour se lire comme suit :

d'une saisie abusive.
