



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

Distr.
LIMITÉE

TD/B/IGE.1/L.2/Add.1
6 décembre 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 6 de l'ordre du jour

**PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DU GROUPE DE SESSION PLENIER DU GROUPE
INTERGOUVERNEMENTAL CONJOINT CNUCED/OMI D'EXPERTS DES PRIVILEGES
ET HYPOTHEQUES MARITIMES ET DES QUESTIONS CONNEXES
A SA NEUVIEME SESSION**

Document du Groupe de travail informel sur l'article premier

Le Groupe de travail informel s'est réuni du 2 au 4 décembre 1996.
Il était présidé par M. P. Calmon Filho (Brésil); y ont participé les
délégations des pays suivants : Brésil, Canada, Chine, Etats-Unis d'Amérique,
Finlande, France, Grèce, Mexique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède et Suisse.

Article premier - Définitions

Paragraphe 1)

1) Par "créance maritime", il faut entendre toute allégation d'un droit ou d'une créance ayant pour cause ou concernant la propriété, la construction, la possession, la gestion, l'exploitation ou le commerce de tout navire, ou ayant pour cause ou concernant une hypothèque, un "mortgage" ou un droit inscrit de même nature sur tout navire, ~~ou les opérations de sauvetage et d'assistance relatives à tout navire~~, telle qu'allégation d'un droit ou d'une créance pour 1/ :

a) pertes ou dommages ~~matériels~~ 2/ causés par l'exploitation du navire, ~~autres que pertes ou dommages occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire;~~

b) mort ou lésion corporelle survenant, sur terre ou sur eau, en relation directe 3/ avec l'exploitation du navire;

c) opération de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat d'assistance;

~~d) 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;~~

d) toutes mesures ou tentatives visant à prévenir ou écarter un dommage, y compris un dommage pour l'environnement, en vertu ou non d'une convention internationale, d'un texte législatif ou réglementaire ou d'un contrat, ou pertes encourues ou risquant d'être encourues, par des tiers 4/;

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 5/;

f) tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement;

g) tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement;

h) pertes ou dommages subis par ou en relation avec les biens (y compris les bagages) transportés par le navire;

i) avarie commune;

j) remorquage,

k) pilotage;

l) marchandises, matériels, approvisionnements, soutes, équipements (y compris conteneurs) ou services fournis au navire pour son exploitation ou son entretien;

- m) construction, réparation, transformation ou équipement du navire */;
- n) droits et redevances de port, de canal et d'autres voies navigables ~~ainsi que frais de pilotage~~;
- o) 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 frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte;
- p) ~~paiements effectués en relation avec le navire par le capitaine, le propriétaire du navire, l'affrètement en dévolution, tout autre affrètement ou tout agent, ou pour leur compte;~~
- p) paiements effectués par le capitaine et paiements effectués par les chargeurs, les affrètement en dévolution, tous autres affrètement ou agents pour le compte du navire ou de ses propriétaires;
- q) primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou l'affrètement en dévolution, ou pour leur compte 6/;
- r) frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou l'affrètement en dévolution, ou pour leur compte 7/;
- s) tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire ou découlant d'un contrat de vente du navire;
- t) tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'utilisation des produits d'exploitation de ce navire;
- u) hypothèque inscrite, "mortgage" inscrit ou droit inscrit de même nature grevant le navire;
- v) ~~tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.~~

*/ Dans le texte anglais, "construction" serait remplacé par "building", et "repair" par "repairing".

Notes :

i) *Modifications approuvées à Londres (TD/B/CN.4/GE.2/10, p. 15 et 16),
telles que révisées à Genève*

ii) Modifications approuvées à Genève

**Le Groupe est en outre convenu qu'il serait nécessaire de réexaminer
à l'occasion de travaux futurs le libellé suivant lequel une restriction
en vertu d'un privilège maritime ne serait pas applicable à une créance
maritime.**

Notes

1/ Observations de la délégation néerlandaise : "ajouter un alinéa supplémentaire se lisant comme suit : (...) lequel un privilège maritime est accordé sur le propriétaire, l'affréteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire par la législation de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée".

Le Groupe de travail ayant pour tâche de veiller à ce que toutes les créances ayant rang de privilège maritime en vertu de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes figurent dans la liste des créances maritimes de l'article premier (voir document JIGE(VIII)/7, par. 18), cette proposition a été faite pour que les privilèges maritimes nationaux accordés en vertu de l'article 6 de la Convention de 1993 figurent également dans la liste de l'article premier.

2/ Les délégations chinoise et grecque sont opposées à la suppression du mot "matériels".

3/ Les avis sont partagés au sein du Groupe sur la question de savoir s'il faut conserver ou supprimer le mot "directe".

4/ Observations de la délégation grecque sur l'alinéa d) : au cours de la négociation de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, un compromis a été réalisé, illustré au paragraphe 2 de l'article 4 de cette convention, selon lequel aucun privilège maritime ne grève le navire pour sûreté des créances qui proviennent ou résultent des cas mentionnés à ce paragraphe 2.

Le même compromis devrait apparaître dans le projet d'articles d'une nouvelle convention sur la saisie conservatoire des navires de mer.

En conséquence, un navire ne devrait pas être saisi pour sûreté de créances provenant ou résultant a) de dommages découlant du transport maritime d'hydrocarbures ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquelles des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou d'autres moyens de garantir les créanciers; b) des propriétés radioactives ou d'une combinaison des propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

5/ Observations de la délégation grecque sur l'alinéa e) : "Dans l'examen de cette définition, la Grèce tient à bien préciser qu'un navire en détresse ne peut faire l'objet d'une saisie en raison des risques considérables que cela peut comporter pour la sécurité des passagers, de l'équipage et des marchandises du navire, pour le navire lui-même et pour l'environnement".

6/ Observations de la délégation grecque sur l'alinéa q) : La délégation grecque éprouve quelques doutes quant à l'application exacte de l'alinéa q) de l'article premier dans certaines juridictions, où des situations particulières pourraient survenir.

7/ Observations des délégations chinoise et grecque sur l'alinéa r) :
Ces deux délégations estiment que les dispositions de l'alinéa r) sont
extrêmement vagues et risquent de conduire à des situations où un navire peut
être saisi pour une très faible somme d'argent.

Elles considèrent donc que cet alinéa devrait être supprimé, étant
entendu également que les frais d'agence ou commissions de courtage ou autres
mentionnés résultent de contrats. Le créancier a donc une possibilité
raisonnable de s'assurer de la crédibilité du propriétaire avant de passer
contrat.
