



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

Distr.
GENERALE

TD/B/44/3
TD/B/IGE.1/4
6 février 1997

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT

**RAPPORT DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL CONJOINT CNUCED/OMI D'EXPERTS
DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES ET DES QUESTIONS CONNEXES
SUR SA NEUVIEME SESSION**

tenue au Palais des Nations, à Genève,
du 2 au 6 décembre 1996

Le rapport ci-joint (JIGE(IX)/4) */ porte sur la neuvième session du Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes.

*/ Egalement distribué par l'OMI sous la cote LEG/MLM/41.

Distr.
GENERALE

JIGE(IX)/4
6 février 1997

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts des privilèges
et hypothèques maritimes et des questions connexes
Neuvième session

Genève, 2-6 décembre 1996

**RAPPORT DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL CONJOINT CNUCED/OMI D'EXPERTS
DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES ET DES QUESTIONS CONNEXES
SUR SA NEUVIEME SESSION**

TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
INTRODUCTION	1 - 4
I. EXAMEN DE LA REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952 POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER (point 3 de l'ordre du jour)	5 - 10
II. QUESTIONS D'ORGANISATION	11 - 16

Annexes

- I. Recommandation adoptée par le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts à sa neuvième session
- II. Rapport sur les travaux du groupe de session plénier du Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes à sa neuvième session
- III. Rapport sur les travaux du groupe de session plénier
- IV. Participation

INTRODUCTION

1. La neuvième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes, créé par l'Organisation maritime internationale (OMI) et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), s'est déroulée au Palais des Nations, à Genève, du 2 au 6 décembre 1996.

2. Au cours de cette session, le Groupe intergouvernemental a tenu deux séances plénières et son groupe de session plénier huit séances informelles.

Déclaration liminaire

3. Le Secrétaire général adjoint de la CNUCED, parlant également au nom du Secrétaire général de l'OMI, a dit que l'objectif des travaux du Groupe était d'établir un cadre juridique qui protège les intérêts des propriétaires de marchandises et de navires en garantissant la libre circulation des navires et en interdisant toute saisie fondée sur des créances injustifiables ou sur des créances sans rapport avec l'exploitation des navires. Un cadre juridique approprié et largement accepté par la communauté internationale contribuerait à une plus grande uniformité des règles applicables à la mobilisation des créances maritimes. Le Secrétaire général adjoint a félicité le Groupe intergouvernemental conjoint des progrès accomplis au cours des deux sessions consacrées à la révision de la Convention internationale de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer; les travaux avaient été menés dans une excellente atmosphère de coopération entre les deux institutions des Nations Unies et le secteur privé, notamment le Comité maritime international (CMI), qui avait fourni au Groupe une assistance précieuse.

4. Conformément aux décisions adoptées à la neuvième session de la Conférence, la CNUCED s'était vu confier un rôle nouveau, revitalisé. Ses mandats avaient été rationalisés et concentrés sur des questions clés ayant un rapport direct avec le commerce et le développement. Le mécanisme intergouvernemental et le secrétariat de la CNUCED avaient été restructurés, et leurs travaux avaient été réorientés et hiérarchisés pour qu'ils puissent mieux répondre aux besoins. Du fait de ces modifications structurelles la neuvième session du Groupe serait la dernière à se tenir à la CNUCED. Toutefois, celle-ci continuerait, en principe, de coopérer avec l'OMI jusqu'à l'achèvement des travaux du Groupe intergouvernemental conjoint.

Chapitre I

EXAMEN DE LA REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952 POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER (Point 3 de l'ordre du jour)

5. Pour l'examen de ce point, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts était saisi des documents suivants :

"Examen de la révision de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer - note des secrétariats de la CNUCED et de l'OMI"
(JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39);

"Compilation d'observations et de propositions de gouvernements relatives aux projets d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires - note du secrétariat de la CNUCED"
(JIGE(IX)/3-TD/B/IGE.1/3-LEG/MLM/40).

6. A sa séance plénière d'ouverture, le Groupe a décidé de poursuivre l'examen de ce point en tant que groupe de session informel et plénier.

Groupe de session plénier

7. Le groupe de session plénier a tenu huit séances informelles, au cours desquelles il a examiné les projets d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires (JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39). Il a prié le groupe de travail informel constitué à sa huitième session de poursuivre l'examen du paragraphe 1 de l'article premier (Définitions).

Décisions du Groupe intergouvernemental conjoint

8. A sa 2ème séance plénière (séance de clôture), le 6 décembre 1996, le Groupe intergouvernemental conjoint a adopté le rapport du groupe de session plénier (TD/B/IGE.1/L.2), tel que celui-ci l'avait modifié oralement à sa dernière séance, ainsi que le document établi par le groupe de travail informel sur le paragraphe 1 de l'article premier (TD/B/IGE.1/L.2/Add.1). (Pour le rapport du groupe de session et le document du groupe de travail informel, voir les annexes II et III, respectivement.)

9. Il a également décidé qu'un document contenant les projets d'articles révisés pour une convention sur la saisie conservatoire des navires de mer serait établi par les secrétariats de la CNUCED et de l'OMI, en consultation avec le Président du Groupe intergouvernemental, compte tenu des décisions prises par le Groupe. Ce document servirait de base pour les travaux d'une éventuelle conférence diplomatique convoquée par l'Assemblée générale des Nations Unies. (Pour les projets d'articles révisés, voir le document JIGE(IX)/5-TD/B/IGE.1/5-LEG/MLM/42.)

10. Enfin, le Groupe intergouvernemental d'experts a adopté un projet de recommandation sur la convocation d'une conférence diplomatique (TD/B/IGE.1/L.3), tel qu'il avait été modifié verbalement (pour le texte de la recommandation, voir l'annexe I).

Chapitre II

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Ouverture de la session

11. La neuvième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a été ouverte le 2 décembre 1996 par M. C. Fortin, secrétaire général adjoint de la CNUCED.

B. Election du bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

12. A sa séance plénière d'ouverture, le 2 décembre 1996, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a élu M. K.-J. Gombrii (Norvège) président et Mme I.I. Barinova (Fédération de Russie) vice-présidente. Le bureau du Groupe à sa neuvième session était le suivant :

Président : M. K.-J. Gombrii (Norvège)
Vice-Présidents : M. I. Melo Ruiz (Mexique)
Mme I.I. Barinova (Fédération de Russie)

Vice-Président/
Rapporteur : M. Zengjie Zhu (Chine)

C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux

(Point 2 de l'ordre du jour)

13. A la même séance, le Groupe a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document JIGE(IX)/1-TD/B/IGE.1/1-LEG/MLM/38. L'ordre du jour de la neuvième session était le suivant :

1. Election du bureau
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Examen de la révision de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer
4. Ordre du jour provisoire et date de la prochaine session
5. Questions diverses
6. Adoption du rapport du Groupe intergouvernemental conjoint sur sa neuvième session.

14. Egalement à sa séance plénière d'ouverture, le Groupe a décidé de constituer un groupe de session plénier pour examiner le point 3 de l'ordre du jour en séances informelles.

D. Ordre du jour provisoire et date de la prochaine session
(Point 4 de l'ordre du jour)

15. Le Groupe intergouvernemental d'experts a jugé qu'il avait achevé ses travaux sur la question à l'étude, et que c'était aux organes compétents de la CNUCED et de l'OMI de se prononcer sur la tenue d'une nouvelle session.

E. Adoption du rapport de la neuvième session
(Point 6 de l'ordre du jour)

16. A sa séance plénière de clôture, le 6 décembre 1996, le Groupe intergouvernemental conjoint a adopté son projet de rapport (TD/B/IGE.1/L.1) et a autorisé le Rapporteur à le parachever en y incorporant le compte rendu de cette séance.

Annexe I

**RECOMMANDATION ADOPTÉE PAR LE GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL CONJOINT
D'EXPERTS A SA NEUVIÈME SESSION**

Le Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes recommande au Conseil de l'Organisation maritime internationale (OMI) et au Conseil du commerce et du développement de la CNUCED d'envisager, compte tenu des travaux utiles réalisés à ce jour, de proposer à l'Assemblée générale des Nations Unies de convoquer une conférence diplomatique qui aurait pour tâche d'examiner et d'adopter une convention pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, sur la base des projets d'articles établis par le Groupe d'experts.

Annexe II

**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**

Point 3 : Examen de la révision de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer

1. Le groupe de session plénier a poursuivi l'examen des projets d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires, figurant dans le document JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39.

Article premier - Définitions

Paragraphe 1)

2. Le groupe de session a examiné la question de savoir si, pour le paragraphe 1 de l'article premier, on devrait suivre une démarche analogue à celle qui avait été adoptée dans la Convention de 1952 et donner une liste exhaustive des créances maritimes, ou conserver une certaine latitude en établissant une liste non exhaustive. Les opinions étaient partagées : de nombreuses délégations penchaient pour la flexibilité et une liste non exhaustive, d'autres pour une liste exhaustive. Une délégation a proposé que l'on adopte une liste fermée où chaque créance maritime serait toutefois décrite en termes généraux, et que le paragraphe 1 de l'article 3 autorise la saisie, que la créance soit ou non garantie par un privilège maritime et que le propriétaire du navire soit ou non personnellement obligé à raison de la créance.

3. Le Groupe de session a jugé que la question était capitale, mais qu'elle ne pouvait être tranchée à ce stade. Il a donc été convenu de placer entre crochets les termes considérés dans le texte introductif du paragraphe 1 de l'article premier, et de remettre à plus tard la décision sur ce point - qui pourrait éventuellement être prise à l'occasion d'une conférence diplomatique.

4. Le Président du groupe de travail informel sur le paragraphe 1 de l'article premier, faisant rapport sur les travaux de cet organe, a dit que le document soumis au groupe de session (voir l'annexe III) était le résultat des discussions de 12 délégations. Il indiquait les changements qui avaient été approuvés à Londres et à Genève, respectivement. Il comportait aussi des notes qui rendaient compte plus précisément des différentes opinions exprimées par les délégations.

5. Au sujet des liens entre les "créances maritimes" et les "privilèges maritimes", l'observateur du Comité maritime international (CMI) a fait observer que, pour faire en sorte que les privilèges maritimes reconnus par la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes soient couverts par la définition des "créances maritimes", il n'était pas nécessaire d'utiliser exactement le même libellé, puisque les "privilèges maritimes" étaient par nature plus restreints que les "créances maritimes".

6. Une délégation a souligné que le groupe de travail avait pour tâche de veiller à ce que la liste des créances maritimes figurant à l'article premier englobe toutes les créances donnant lieu à des privilèges maritimes en vertu de la Convention de 1993, mais sans être nécessairement limitée à ce type de créances.

7. Une délégation a dit qu'il y avait chevauchement entre les alinéas a) et h), et que l'alinéa h) devrait être supprimé. De plus, la dernière phrase de l'alinéa d) ne devrait pas contenir l'expression "ou pertes encourues, ou risquant d'être encourues, par des tiers", puisque l'alinéa a) mentionnait déjà les "pertes".

8. Une délégation a mis en doute le bien-fondé des changements apportés à l'alinéa m), où le mot "construction" avait été remplacé par le mot "building" dans la version anglaise, et s'inquiétait de la suggestion, faite par deux autres délégations dans les notes, de retenir le mot "physical" (matériels) à l'alinéa a), car cela exclurait les "pertes économiques" du champ de cet alinéa.

9. Une autre délégation a demandé des éclaircissements sur les raisons de l'inclusion du mot "chargeurs" à l'alinéa p). Il était difficile d'imaginer une situation concrète où des chargeurs effectuaient des débours pour le compte du navire. Cette délégation a proposé de supprimer le mot "chargeurs" et de revenir au projet du Groupe intergouvernemental conjoint si le changement en question ne répondait pas à une intention précise.

10. Une autre délégation a dit que la simple mention des "droits et redevances de port" à l'alinéa n) pourrait être interprétée de façon restrictive, comme n'englobant pas toutes les redevances imposables dans le port, telles que les droits d'amarrage et de quai. Elle a demandé que l'on modifie le libellé de cet alinéa de façon que tous les droits et redevances portuaires soient effectivement visés.

11. Une délégation a fait observer que les alinéas a) et h) avaient été conservés parce que la deuxième partie de l'alinéa a) avait été supprimée. Il avait été proposé de conserver le mot "physical" (matériels) à l'alinéa a), afin que des pertes indirectes ne soient pas incluses. Cette délégation a suggéré que le mot "directe" à l'alinéa b) soit mis entre crochets, étant donné que les opinions divergeaient au sein du groupe quant à savoir s'il convenait de le conserver ou de le supprimer. Le mot "chargeurs" à l'alinéa p) avait été ajouté puisqu'il figurait déjà dans le texte de la Convention de 1952. Une délégation a fait observer que la question de l'inclusion du mot "chargeurs" n'avait pas été examinée par le groupe de travail. Concernant l'alinéa d), cette délégation estimait que, conformément au compromis concernant la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes, un navire ne devrait pas être saisi au motif de créances découlant de dommages en rapport avec le transport de pétrole ou d'autres substances dangereuses ou nocives pour lesquelles une indemnisation pouvait être versée aux demandeurs en vertu de conventions internationales ou de lois nationales prévoyant une stricte responsabilité et une assurance obligatoire. Au sujet de l'alinéa e), elle estimait que les navires en détresse ne devraient pas être saisis en raison des risques inhérents.

12. Une autre délégation a déclaré que le mot "redevances" à l'alinéa n) était suffisant et couvrait tous les frais encourus par un navire dans un port.

13. Une délégation a fait observer que la fusion des alinéas s) et v) pourrait provoquer quelques problèmes de rédaction du fait que le paragraphe 1 de l'article 4 contenait des renvois au paragraphe 1 de l'article premier. Il serait préférable de conserver le libellé originel de ces deux alinéas.

14. Une délégation s'est déclarée sérieusement préoccupée par le maintien de crochets dans le texte introductif du paragraphe 1 de l'article premier, étant donné qu'une majorité de membres du groupe avait à plusieurs reprises exprimé une préférence pour une liste ouverte. Conserver les crochets et la liste pourrait induire en erreur quant aux préférences réelles du groupe. Toutefois, le groupe a décidé de s'en tenir à sa précédente décision consistant à signaler le problème par l'utilisation de crochets.

15. Il a été décidé que les observations faites par les délégations seraient consignées dans le rapport du groupe et que le document du groupe de travail informel serait joint au rapport. Il a en outre été décidé que le secrétariat établirait un texte propre de tous les projets d'articles, y compris le paragraphe 1 de l'article premier, en consultation avec le Président et compte tenu des discussions du groupe de session.

Paragraphe 2)

16. Le Groupe a noté qu'à sa dernière session, il avait décidé de revenir sur la définition de la saisie figurant au paragraphe 2 de l'article premier de la Convention de 1952. La plupart des délégations ont appuyé en principe la proposition faite par le Japon (document JIGE(IX)/3, par. 2 et 3) d'exclure expressément des procédures de saisie la prise en compte de tout document exécutoire au même titre qu'un jugement. De l'avis de plusieurs de ces délégations, l'expression "autres documents" figurant dans cette proposition était trop imprécise, et il faudrait trouver un libellé approprié. Le groupe a aussi examiné la proposition du Royaume-Uni (JIGE(IX)/3, par. 7 à 9) tendant à aligner davantage la définition de la "saisie" sur celle de la Convention de 1952, et en particulier à supprimer dans la première phrase 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".

17. Il a été suggéré que, si l'on retenait la définition figurant au paragraphe 2 de l'article premier de la Convention de 1952, modifiée par la proposition du Japon, la deuxième partie de cette définition, telle qu'elle figurait au paragraphe 2 de l'article premier établi par le Groupe intergouvernemental conjoint, pourrait être conservée.

18. Une suggestion selon laquelle la définition de la saisie devrait faire référence non seulement à des mesures matérielles, mais aussi au contrôle des effets juridiques n'a pas été retenue, au motif qu'il serait extrêmement difficile d'assurer un tel contrôle au niveau mondial en raison du fonctionnement des législations nationales.

19. Après avoir consulté plusieurs délégations, le Président a proposé un nouveau texte pour ce paragraphe (document TD/B/IGE.1/CRP.3). Après avoir modifié cette proposition, le Groupe a adopté le texte suivant :

Par "saisie", il faut entendre toute immobilisation ou restriction au départ d'un navire en tant que mesure conservatoire prise en vertu d'une décision judiciaire pour garantir une créance maritime, mais non la saisie d'un navire pour l'exécution d'un jugement, d'une sentence arbitrale ou d'un autre instrument exécutoire.

20. Des vues ont été exprimées sur l'ajout possible d'une mention de la présence matérielle du navire dans la juridiction de l'Etat où la saisie était pratiquée. Cette question était cependant déjà traitée au paragraphe 1 de l'article 8.

21. Le Groupe a noté qu'en raison de son importance primordiale, cette définition pourrait être examinée plus avant.

22. Une discussion a également eu lieu sur la question de savoir s'il fallait faire référence aux contraintes juridiques pouvant résulter d'une saisie, telles qu'une interdiction d'hypothéquer ou de vendre le navire saisi. Il n'y a pas eu d'accord à ce sujet, car on estimait que les effets d'une saisie devraient dépendre non pas d'une quelconque définition figurant dans la Convention, mais du droit national.

Paragraphe 3)

23. Le Groupe a accepté la proposition faite par le Royaume-Uni aux paragraphes 10 et 11 du document JIGE(IX)/3 de remplacer la définition de "personne" par la définition figurant dans la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1996 sur les substances dangereuses et nocives.

Paragraphe 4)

24. Une délégation était d'avis que la saisie ne devrait être autorisée que s'il y avait un risque qu'une créance ne soit pas honorée. Cette suggestion n'a pas été acceptée par le groupe de session. On a souligné à cet égard que les définitions ne devraient pas être inutilement alourdies de dispositions de fond, lesquelles devraient être incluses dans d'autres articles de la Convention.

Paragraphe 5)

25. Ce paragraphe n'a suscité aucune observation. Le Groupe de session en a accepté le texte tel qu'il était rédigé.

26. Des délégations ont demandé que le texte en espagnol de cet article soit revu de façon à lui donner, comme dans le texte anglais, une tournure positive et non pas négative.

Article 2 - Pouvoirs de saisie

Paragraphe 1)

27. De nombreuses délégations ont soutenu la proposition faite par le Royaume-Uni, au paragraphe 12 du document JIGE(IX)/3, de supprimer la référence à la saisie "demandée" et de remplacer le mot "effectuée" par le mot "pratiquée". Quelques délégations ont également proposé qu'il soit fait mention de l'"Etat contractant", comme dans l'article 4 de la Convention de 1952. La proposition consistant à préciser que le navire devrait se trouver dans la juridiction d'un Etat contractant n'a pas été retenue, plusieurs délégations considérant que cette condition allait de soi.

28. Le groupe a débattu la question de savoir si une décision judiciaire était nécessaire dans tous les cas pour libérer un navire saisi. Quelques délégations estimaient qu'un accord entre le créancier et le défendeur, dûment communiqué aux autorités portuaires, pouvait être accepté en tant que titre suffisant pour une libération sans l'intervention de l'autorité judiciaire qui avait autorisé la saisie. Une telle procédure pourrait être utile dans les cas où les parties parviendraient à un accord pendant une fête légale, période pendant laquelle les tribunaux ne siégeaient pas.

29. La plupart des délégations ont exprimé un avis contraire. Selon elles, l'intervention d'une autorité judiciaire pour la libération d'un navire était nécessaire pour des raisons de certitude juridique et pour assurer la protection des éventuels intérêts de tiers. Il a également été fait mention de cas où des autorités judiciaires étaient en fait disponibles à tout moment pendant une fête légale afin d'assurer la libération rapide d'un navire.

30. Le groupe de session a accepté la proposition du Royaume-Uni concernant la mention de l'"Etat contractant", comme dans l'article 4 de la Convention de 1952.

Paragraphe 2)

31. Le groupe de session a décidé de modifier comme suit le texte de ce paragraphe : "Un navire ne peut être saisi qu'en vertu d'une créance maritime, à l'exclusion de toute autre créance".

Paragraphe 3)

32. Le groupe de session a examiné la proposition de l'observateur de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) visant à supprimer de ce paragraphe l'expression "ou s'il a déjà appareillé".

33. Quelques délégations estimaient que la saisie d'un navire ayant déjà appareillé serait difficile à pratiquer et qu'elle pourrait aussi poser des problèmes de sécurité. D'autres délégations ont répondu en évoquant des cas où le retour d'un navire ayant déjà appareillé pouvait être obtenu, notamment lorsque le navire se trouvait encore à l'intérieur d'une vaste zone portuaire.

34. Une discussion a eu lieu sur les éventuelles implications de ce paragraphe, eu égard aux dispositions de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer. A cet égard, il a été fait référence au paragraphe 3 de l'article 28 de cette convention, qui reconnaissait le droit de l'Etat côtier de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile prévues par son droit interne, à l'égard d'un navire étranger qui stationnait dans la mer territoriale ou qui passait dans la mer territoriale après avoir quitté les eaux intérieures.

35. Dans ce contexte, il a été fait mention du droit de poursuite par l'Etat côtier. Il a été noté que l'article 111 de la Convention sur le droit de la mer autorisait l'exercice de ce droit lorsque l'Etat côtier avait de sérieuses raisons de penser qu'un navire étranger avait contrevenu à ses lois et règlements. Il a été avancé que cette question de droit public n'avait pas de rapport avec le champ d'application d'une convention sur la saisie.

36. Compte tenu des raisons invoquées pour prévoir la possibilité de saisir un navire même lorsqu'il avait déjà appareillé, le groupe a examiné les incidences d'une éventuelle suppression de l'expression "ou s'il a déjà appareillé" dans le projet de texte. De l'avis de certaines délégations, l'Etat côtier conserverait de toute façon la possibilité de saisir un navire qui quittait ou avait quitté le port tant que ce navire se trouverait dans les limites de sa juridiction. Il a été suggéré qu'il soit clairement stipulé dans la Convention qu'une saisie ne pouvait être pratiquée que sur des navires se trouvant dans la juridiction de l'Etat côtier. Quelques délégations trouvaient qu'il valait mieux conserver tel quel le texte du paragraphe 3 de l'article 2, tandis que d'autres préféraient qu'il soit supprimé ou mis entre crochets.

37. De l'avis d'autres délégations, une suppression pourrait être interprétée comme imposant une limite au pouvoir de l'Etat de saisir un navire étranger. Une telle restriction pourrait en fait aboutir à l'impossibilité de pratiquer une saisie dans de nombreux cas où la créance n'avait pas été correctement motivée faute de temps, mais était néanmoins légitime. Il a également été fait mention de la différence entre l'intervention matérielle et les effets juridiques d'une saisie, qui très souvent créait une confusion quant à la latitude qu'avait un Etat de faire respecter sa juridiction à cet égard.

38. Le groupe a jugé qu'il convenait de mettre le texte de ce paragraphe entre crochets.

Paragraphe 4)

39. Le groupe a accepté une proposition du Royaume-Uni (par. 13 à 15 du document JIGE(IX)/3) destinée à rendre le texte plus clair. Il n'a pas été en mesure d'accepter une proposition visant à supprimer les mots "aux fins d'obtenir une sûreté", jugés superflus par certaines délégations car cela faisait déjà partie de la définition.

Paragraphe 5)

40. Le groupe de session a examiné la proposition du Royaume-Uni (JIGE(IX)/3, par. 16) de mentionner uniquement la loi de l'Etat où la saisie était pratiquée, et de supprimer par conséquent la référence à la loi de l'Etat où la saisie était demandée.

41. Certaines délégations ont fait observer que, si une proposition analogue avait été adoptée par le Groupe pour le paragraphe 1, la situation était différente dans le cas du paragraphe 5. Il était important, en l'occurrence, de conserver la notion de demande, car la question était liée aux aspects procédurux de la *lex fori*, et il fallait également tenir compte des cas où la saisie était demandée mais n'était pas obtenue.

42. Le groupe a jugé qu'il valait mieux retenir le libellé de la Convention de 1952. Par conséquent, il a décidé de remplacer les mots "est demandée ou a été effectuée" par "a été pratiquée ou demandée".

43. Une délégation a proposé d'ajouter à ce paragraphe une disposition selon laquelle, avant qu'une saisie ne soit pratiquée, la créance devrait être notifiée au propriétaire ou au commandant du navire, étant toutefois entendu que la saisie ne serait pas subordonnée à cette notification. Ce serait là la seule règle de procédure figurant dans la Convention. On se fonderait ensuite sur le droit national pour décider à qui elle s'appliquerait, si son non-respect entraînerait des sanctions et quelles seraient les conséquences de celui-ci. Il s'agissait d'empêcher que la saisie soit utilisée comme moyen de chantage pour forcer les propriétaires de navire à payer les créanciers.

44. La plupart des délégations se sont opposées à cette proposition, en faisant valoir que les questions de procédure relevaient uniquement du droit national. En outre, comme la disposition proposée ne constituerait pas une condition préalable de la saisie, elle n'atteindrait pas son but principal, à savoir éviter qu'un navire soit empêché d'appareiller par les autorités de l'Etat où la saisie était demandée.

45. Le groupe n'a pas été en mesure d'adopter cette proposition.

46. Le groupe de session a examiné une proposition de la France (TD/B/IGE.1/CRP.2), visant à ce que les Etats contractants introduisent dans leur législation interne des règles destinées à limiter les conséquences financières de la saisie pour les ports. Cette proposition était dans le droit fil de plusieurs interventions de l'Association internationale des ports sur le même sujet.

47. De l'avis général, des règles s'imposaient dans ce domaine. Certaines délégations étaient prêtes à soutenir la proposition de la France, mais d'autres subordonnaient leur appui à la modification du texte, qui devrait préciser que l'adoption de dispositions législatives par les Etats contractants serait facultative et non obligatoire. Une délégation a proposé, comme solution de rechange, de demander, à l'article 6, que le créancier constitue une sûreté financière pour couvrir les dépenses portuaires.

48. La plupart des délégations estimaient cependant que, même s'il était effectivement nécessaire d'adopter une législation nationale appropriée, il appartenait exclusivement aux Etats de se prononcer sur l'opportunité et les conditions de l'introduction de telles dispositions. Par conséquent, il ne fallait pas inclure de clause à ce sujet dans une convention sur la saisie conservatoire.

49. Le groupe n'a pas été en mesure d'adopter la proposition de la France.

Article 3 - Exercice du droit de saisie

50. Le groupe de session a examiné les trois variantes du paragraphe 1 de l'article 3, concernant l'exercice du droit de saisie. Il a également étudié un nouveau texte de compromis proposé par la délégation des Etats-Unis d'Amérique (TD/B/IGE.1/CRP.2), qui était le suivant :

"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) - v) [variante 1 du document JIGE(IX)/2];
- b) La créance est garantie par un privilège maritime autre que ceux indiqués à l'alinéa a), reconnu par la législation de l'Etat dans lequel la saisie est demandée;
- c) La créance est fondée sur une hypothèque inscrite, un "mortgage" inscrit ou un droit inscrit de même nature;
- d) [c) de la variante 3 du document JIGE(IX)/2, p. 13]; ou
- e) [d) de la variante 3 du document JIGE(IX)/2, p. 13].

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 3 resteraient inchangés (document JIGE(IX)/2, p. 13 et 14)."

51. La délégation des Etats-Unis d'Amérique a expliqué que cette proposition était fondée sur le texte actuel de la variante 3 et sur la proposition qu'elle avait soumise à la huitième session du Groupe intergouvernemental conjoint. Bien qu'elle donnât toujours la préférence à la variante 2, elle était consciente du fait que celle-ci était source de vives préoccupations pour plusieurs délégations. La nouvelle proposition visait donc à faciliter l'accord sur une solution de compromis. Les changements suivants étaient apportés à la variante 3 : a) le mot "accordé" était remplacé par "reconnu" pour permettre au tribunal national compétent d'autoriser la saisie d'un navire quand, sur la base d'une analyse d'un choix de lois, ce tribunal reconnaissait la créance alléguée même si le droit national n'accordait pas un tel privilège; b) la référence à la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes était supprimée, de façon que le projet de révision à

l'étude n'ait pas de lien direct avec cette convention; c) un certain nombre de modifications de forme, proposées par des délégations après la huitième session du Groupe, avaient été incorporées. A l'alinéa b) du paragraphe 1, les mots "autre que ceux indiqués à l'alinéa a)" avaient été ajoutés. En résumé, la proposition consacrait clairement les privilèges maritimes reconnus par l'article 4 de la Convention de 1993 et permettait de faire valoir des privilèges maritimes autres que ceux-ci, mais aucun Etat n'était tenu d'assurer l'exercice des privilèges maritimes visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 3. La question devait être tranchée en application de la loi du for.

52. La plupart des délégations étaient d'avis que, même si la proposition des Etats-Unis d'Amérique n'était pas parfaite, elle constituait une bonne base de compromis.

53. Certaines délégations, auparavant favorables à la variante 3 ou à la variante 1, se sont déclarées prêtes à accepter cette proposition sous réserve de certaines modifications, car elle apparaissait conforme au compromis adopté dans le cadre de l'article 6 de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes. On a fait observer que, s'il était essentiel que les deux conventions restent distinctes, il importait cependant de veiller à leur conformité. On a demandé si l'omission, à l'alinéa b), des termes utilisés dans le texte introductif de l'article 6 de la Convention de 1993 était délibérée. De l'avis de certaines délégations, en vertu de cet article, seules les créances "sur le propriétaire, l'affrèteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire" pouvaient être garanties par un privilège maritime national. On a fait valoir que la suppression de toute référence explicite à cet article sans reprendre les dispositions essentielles de son texte introductif élargirait manifestement le champ de la Convention, en permettant également la saisie en cas de créances sur des affrèteurs à temps et au voyage. La délégation des Etats-Unis d'Amérique a confirmé qu'elle préférerait conserver le libellé actuel de la proposition et inclure les créances sur ces affrèteurs.

54. Une délégation a proposé d'ajouter à l'alinéa b) les mots "créances sur le propriétaire, l'affrèteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire", pour que cet alinéa soit conforme au compromis concernant l'article 6 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes. Elle a ajouté que ce serait là une condition pour l'approbation de la proposition des Etats-Unis d'Amérique. On a également proposé que les mêmes mots, qui figuraient aussi dans le texte introductif de l'article 4 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes, soient ajoutés à l'alinéa a) de la proposition. Ces suggestions ont été approuvées par la plupart des délégations.

55. Certaines délégations ont mis en cause l'emploi du terme "reconnu" à l'alinéa b). D'autres ont proposé d'utiliser le terme "inscrit" également à propos des hypothèques et droits de même nature. Une délégation a suggéré de reprendre, à l'alinéa c), les termes "une hypothèque, un 'mortgage' ou un droit inscrit de même nature", qui figuraient au paragraphe 1 de l'article premier. Une autre délégation a proposé de reprendre, à

l'alinéa a) v) du paragraphe 1, le même libellé qu'à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes.

56. Certaines délégations ont jugé préférable d'utiliser le mot "accordé" plutôt que "reconnu" à l'alinéa b). La proposition risquait sinon d'encourager la recherche du for le plus favorable et ne favoriserait pas l'harmonisation du droit.

57. Certaines délégations se demandaient s'il était bien nécessaire de conserver l'alinéa d) ii) du paragraphe 1 et l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 3. Elles préféraient la démarche adoptée dans la Convention de 1952, et proposaient d'empêcher la saisie en cas de créances non garanties par des privilèges maritimes et à raison desquelles les affréteurs en dévolution ou les affréteurs à temps étaient personnellement obligés. Elles suggéraient donc de supprimer ces alinéas.

58. Une délégation a dit que l'objet de la Convention sur la saisie conservatoire était d'assurer le libre mouvement des navires et de servir le commerce maritime international. Elle protégerait donc les intérêts non seulement des propriétaires de navire, mais encore de tous les agents participant aux échanges internationaux, y compris les propriétaires des marchandises, les armateurs, les autorités portuaires, les banques, etc. Il était par conséquent dans l'intérêt général de limiter la saisie aux cas où elle était absolument nécessaire. A son avis, la saisie ne devrait être autorisée que si le propriétaire était personnellement obligé à raison de la créance. Si ce n'était pas le cas, la saisie devrait être permise à titre exceptionnel, par exemple quand la créance était garantie par un privilège maritime reconnu internationalement. Cette délégation préférait la variante 1, tout en appuyant la suppression de l'alinéa d) ii) du paragraphe 1 et de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 3.

59. Une délégation s'interrogeait sur l'utilité du paragraphe 3 de l'article considéré. On a expliqué que ce paragraphe faisait partie du compromis trouvé à Lisbonne en vue d'interdire la saisie en cas de créances ne pouvant pas être exercées sur le navire.

60. Le groupe de session a également étudié une proposition de la délégation du Royaume-Uni (document JIGE(IX)/3). Celle-ci préférait ne pas lier expressément les deux Conventions, en particulier si la liste des créances maritimes figurant au paragraphe 1 de l'article premier devait être exhaustive. Au cas où un lien serait cependant jugé nécessaire, on devrait se borner à mentionner les privilèges maritimes reconnus par la législation de l'Etat où la saisie était pratiquée. La proposition visait donc à modifier les alinéas a) et b) comme suit :

"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;"

Cette proposition a été appuyée par quelques délégations.

61. L'observateur de l'Institut de loueurs internationaux de conteneurs (IICL) a proposé que l'on envisage d'inclure l'affrèteur à temps à l'alinéa d) ii) du paragraphe 1, et d'élargir les possibilités de saisie, compte tenu du fait qu'il s'agissait là d'une voie de droit moins contraignante qu'un privilège et qu'elle n'entraînerait pas toujours une vente forcée du navire, la mainlevée étant prononcée dès lors qu'une sûreté était constituée.

62. L'observateur de l'Association internationale des approvisionneurs de navires (ISSA) a déclaré craindre que les intérêts des approvisionneurs ne soient lésés par certaines modifications de la Convention sur la saisie conservatoire. Avant l'adoption de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, leurs créances étaient garanties par des privilèges maritimes. Les changements apportés à cet instrument, ainsi que la nouvelle convention à l'étude, affaibliraient considérablement la position des approvisionneurs de navires.

63. L'observateur de l'Association de libre-échange, qui appuyait la proposition des Etats-Unis d'Amérique, a appelé l'attention sur le fait que les accords bilatéraux entre Etats empêchaient souvent les membres de l'équipage d'avoir recours à la saisie d'un navire pour faire valoir leurs créances.

64. L'observatrice de la Chambre internationale de la marine marchande a déclaré préférer le texte de la variante 1, mais estimait qu'il fallait trouver un compromis puisque ce texte ne pouvait pas être accepté. Elle suggérait donc, vu les liens entre la liste des créances figurant au paragraphe 1 de l'article premier et la proposition des Etats-Unis d'Amérique, que l'on place entre crochets, comme on l'avait fait au paragraphe 1 de l'article premier, cette proposition telle que modifiée par certaines délégations.

65. Compte tenu de ce qui précède, le groupe de session a décidé de se fonder sur la proposition des Etats-Unis d'Amérique et d'y apporter les changements suivants :

- i) Inclure à l'alinéa a) les mots "créances sur le propriétaire, l'affrèteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire", repris du texte introductif de l'article 4 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes;
- ii) Placer l'alinéa b) entre crochets, en y ajoutant des termes similaires repris du texte introductif de l'article 6 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes;
- iii) Reprendre à l'alinéa c) les termes "une hypothèque, un 'mortgage' ou un droit inscrit de même nature" figurant au paragraphe 1 de l'article premier; il convenait également d'étudier si le terme "inscrit" était approprié dans ce contexte;
- iv) Placer entre crochets l'alinéa d) ii) du paragraphe 1 et l'alinéa b) du paragraphe 2 du texte du projet d'article (JIGE(IX)/2);

- v) Reprendre la notion de créances délictuelles énoncée à l'article 4 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes, en ajoutant entre parenthèses, à l'alinéa a) v) du paragraphe 1, le mot "délictuels" après "pertes ou dommages matériels".

Article 4 - Mainlevée de la saisie

Paragraphe 1)

66. Le groupe de session a étudié la proposition du Japon (document JIGE(IX)/3) tendant à ce que l'on revienne au texte de la Convention de 1952, qui excluait les saisies se rapportant à des différends quant à la propriété ou à la possession d'un navire de l'application d'une mainlevée par la fourniture d'une sûreté. Cette clause devrait être ajoutée au paragraphe 1. Une deuxième phrase reprendrait le premier paragraphe de l'article 5 de la Convention de 1952, avec les modifications suivantes : les expressions "ou toute autre autorité judiciaire compétente" et "caution ou une" devraient être supprimées.

67. Le groupe a accepté cette proposition.

Paragraphe 2)

68. Le groupe a examiné la proposition présentée par le Royaume-Uni (document JIGE(IX)/3) qui tend à supprimer la référence à la valeur du navire.

69. Cette proposition a été appuyée par plusieurs délégations qui estimaient que le montant maximum applicable à la détermination de la sûreté serait très souvent supérieur à la valeur du navire.

70. D'autres délégations se sont opposées à cette proposition. A leur avis, la sûreté fournie pour obtenir la mainlevée devait nécessairement être rattachée à la valeur du navire, laquelle représenterait finalement le seul montant qui puisse être recouvré en cas de vente forcée. Certaines de ces délégations ont fait observer que le paragraphe 5 de l'article 8 précisait bien que la Convention sur la saisie conservatoire ne porterait pas atteinte à l'application des conventions internationales autorisant la limitation de la responsabilité.

71. Le groupe a décidé que le membre de phrase "qui ne pourra excéder la valeur du navire" serait maintenu dans le texte, mais entre crochets.

Paragraphe 3)

72. Ce paragraphe n'a fait l'objet d'aucune observation.

Paragraphe 4)

73. Le groupe a pris note des vues de deux délégations pour lesquelles il y aurait lieu d'insérer aux alinéas a) et b), après la première indication de la constitution d'une sûreté dans un Etat partie, la formule "relativement à la même créance".

74. Le groupe a examiné le point de savoir s'il fallait supprimer, à l'alinéa a), le membre de phrase "sauf circonstances exceptionnelles où ce serait injuste". Certaines délégations se sont prononcées pour la suppression parce que le mot "injuste" était imprécis et que, par ailleurs, cette disposition incidente n'aurait vraisemblablement pas à être appliquée.

75. Pour d'autres délégations, qui reconnaissaient qu'en effet son libellé n'était pas bon, la disposition était néanmoins utile pour couvrir l'éventualité où des décisions adoptées sous la juridiction d'un Etat non partie pourraient porter atteinte à la mise en oeuvre, par un Etat partie, des dispositions fondamentales de la Convention concernant la mainlevée de la sûreté.

76. Le groupe a décidé que le membre de phrase serait conservé entre crochets.

77. Compte tenu de la décision prise au sujet du paragraphe 2 de l'article 4, le groupe a décidé de conserver entre crochets la référence à la valeur du navire, qui figurait à l'alinéa b) du paragraphe 4.

Paragraphe 5

78. Aucune observation n'a été formulée au sujet de ce paragraphe.

Article 5 - Droit de nouvelle saisie et saisies multiples

79. Le groupe de session a étudié les deux variantes du projet d'article 5. Les délégations se sont majoritairement prononcées pour la variante 1, qui proposait un texte clair et équilibré sur cette question de nouvelle saisie et de saisies multiples. Pour ces délégations, la variante 2 était trop restrictive. Mais d'autres délégations ont toutefois exprimé des doutes sur l'alinéa c) de la variante 1. L'énoncé en était en effet ambigu, notamment quand il évoquait "des mesures raisonnables", ce qui pouvait donner lieu à différentes interprétations. Quelques délégations ont dit souscrire à la variante 2 afin de limiter le droit de nouvelle saisie dans l'intérêt de l'efficacité du commerce maritime.

80. Pour une délégation, la variante 1 ne favorisait pas l'objet de la convention. Le souci de constituer une sûreté suffisante pour pouvoir libérer le navire s'exprimait déjà à l'article 4. La même délégation se demandait à quel moment et sous quelle autorité il serait décidé que la sûreté était suffisante aux fins de la disposition énoncée à l'article 5, paragraphe 1, alinéa a). A son avis, cette disposition ne serait pertinente qu'au cas où les circonstances auraient changé. On a fait observer que pareille situation ne pourrait se présenter qu'ultérieurement, une fois que le navire aurait été libéré après dépôt d'une sûreté dont la nature et le montant auraient été déterminés par le tribunal. Si la nature et le montant de la sûreté étaient décidés d'un commun accord par les parties, cet accord devrait être respecté et ne pourrait pas être révoqué unilatéralement. Une délégation a proposé de modifier en conséquence l'article 5, paragraphe 1, alinéa a) si les suggestions tendant à amender l'article 4, paragraphe 2 pour y faire état de la "limitation globale de la responsabilité du navire" ou de "l'importance de la créance" étaient finalement retenues.

81. L'observateur de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) a dit que les observations formulées par sa délégation à la huitième session du Groupe intergouvernemental conjoint (lesquelles figuraient dans le document JIGE(IX)/4) étaient toujours valables. Il approuvait le texte de la variante 2 pour limiter le droit de nouvelle saisie, quelle que soit sa définition, à des situations particulières et parfaitement définies.

82. L'observateur du Comité maritime international (CMI) se demandait si le paragraphe 2 de l'article 5 couvrait le cas où le navire saisi ferait l'objet d'une vente forcée, mais où le produit de la vente ne suffirait pas à lever la créance.

83. Le groupe de session a décidé de retenir le texte de la variante 1, en mettant l'alinéa c) entre crochets, et de supprimer la variante 2.

Article 6 - Protection des propriétaires et affréteurs en dévolution de navires saisis

Paragraphe 1)

84. L'observateur de la Chambre internationale de la marine marchande a été suivi par quelques délégations quand il a dit que le demandeur devrait être tenu de fournir une sûreté destinée à couvrir les pertes que le défendeur pourrait subir et dont il pourrait être établi que la responsabilité incombait au demandeur. Il a donc été suggéré que le paragraphe 1 énonce une règle impérative, suivant laquelle le tribunal serait tenu d'imposer à un créancier cherchant à saisir le navire l'obligation de constituer une sûreté. Il faudrait donc remplacer les mots "le tribunal peut" par les mots "le tribunal doit". Une majorité de délégations s'est déclarée dans l'impossibilité d'accepter cette proposition. A leur avis, les tribunaux devaient avoir toute latitude pour décider s'il fallait exiger du créancier saisissant le navire une sûreté, à quel moment, quels seraient la nature et le montant de cette sûreté. On a évoqué à ce sujet le droit qu'avait l'équipage de demander la saisie du navire pour pouvoir toucher les salaires dus : il faudrait en pareil cas reconnaître aux intéressés le droit d'obtenir la saisie du navire même s'ils étaient dans l'incapacité de fournir une sûreté. De l'avis des délégations favorables au remplacement des mots "le tribunal peut" par les mots "le tribunal doit", les cas de ce type étaient toutefois dûment couverts par les dispositions des autres paragraphes de l'article 6. Ces délégations estimaient aussi que, comme le Président l'avait signalé à juste titre, il s'agissait là d'une question de principe devant être examinée par une conférence diplomatique. Elles suggéraient donc de placer le mot "peut" entre crochets.

85. Le groupe a examiné une proposition formulée par le Royaume-Uni (document JIGE(IX)/3, par. 25 et 26), tendant à supprimer aux paragraphes 1 et 2, alinéa a) dans les deux cas, la mention d'une saisie "injustifiée". Exception faite de la saisie abusive, le créancier ne devrait pas être pénalisé pour avoir saisi un navire même s'il était débouté de son action au fond. Plusieurs délégations se sont opposées à cette proposition. A leur avis, cette double suppression rétrécirait la marge de défense du défendeur qui serait alors obligé de faire la preuve de la mauvaise foi du créancier pour pouvoir être indemnisé de toute perte subie du fait de la saisie. A propos de

l'argument selon lequel l'allusion à une saisie injustifiée pourrait être incompatible avec le droit interne, on a fait observer qu'on pouvait éviter ce type de conflit en appliquant le paragraphe 3 de l'article 6, aux termes duquel la responsabilité du créancier était déterminée par application de la loi de l'Etat où la saisie était effectuée.

86. On a fait observer qu'il était question, au paragraphe 1 de l'article 7, de la compétence pour juger le litige quant au fond en ce qui concernait non seulement les saisies effectuées, mais aussi la sûreté donnée pour éviter la saisie. Or, ce dernier cas n'était pas mentionné au paragraphe 2 de l'article 6. Il y aurait lieu de faire état, dans le paragraphe 2 de l'article 6, de la "sûreté donnée pour éviter la saisie" et pour "obtenir la libération du navire".

87. Le groupe de session a décidé de garder le texte de l'article 6 tel qu'il était rédigé, mais de mettre entre crochets le mot "injustifiée" aux paragraphes 1 a) et 2 a).

Paragraphe 2)

88. L'observateur du CMI a dit que ce paragraphe n'indiquait pas expressément quel Etat exercerait sa juridiction si une sûreté était donnée avant une saisie.

Paragraphes 3), 4) et 5)

89. Ces paragraphes n'ont fait l'objet d'aucune observation particulière.

Article 7 - Compétence sur le fond du litige

90. Répondant aux délégations cherchant à savoir pourquoi on avait jugé bon d'élargir la disposition énoncée au projet d'article 7 relative à la compétence pour connaître du fond du litige, l'observateur du CMI a expliqué qu'en fait le paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention de 1952 n'était pas un compromis entre les systèmes de droit civil et les régimes de "common law". Les pays de "common law" conservaient donc leur système, d'après lequel la saisie pratiquée à raison de créances maritimes fournissait un motif conférant compétence, tandis que dans les pays de droit civil, la compétence n'était conférée que par la Convention et exclusivement au sujet de certaines créances, sans motif particulier. C'était par souci d'uniformité que les rédacteurs du texte du CMI, en 1985, avaient voulu conférer compétence dans tous les cas et non pas seulement pour certaines créances maritimes. L'observateur du CMI a proposé par ailleurs de faire état au paragraphe 5 de l'article 7 de la possibilité de s'adresser à un "tribunal arbitral", de sorte que le texte se lirait désormais "... ou si la procédure devant un tribunal compétent ou un tribunal arbitral d'un autre Etat est engagée...".

91. Une délégation a demandé quel serait le droit applicable pour déterminer si les accords en vue de soumettre les différends au tribunal d'un autre Etat (par. 1 de l'article 7) étaient valables. On a exprimé l'opinion que la question relevait du droit national, avis largement partagé. D'autres délégations ont proposé de supprimer la formule "de façon valable" au

paragraphe 1 de l'article 7, puisqu'elle n'était pas assez claire et pouvait prêter à malentendu. Une délégation a fait observer que la traduction en arabe des termes "créance", "créancier" et "créance maritime" devrait être revue.

92. Le groupe de session a décidé de conserver l'article 7 du texte du Groupe intergouvernemental, en ajoutant, au paragraphe 5, les mots "tribunal arbitral".

Article 8 - Application

Paragraphe 1)

93. L'observateur de l'Association latino-américaine pour le droit de la navigation et le droit de la mer (ALDENAVE) a appelé l'attention des membres du groupe sur le fait que le paragraphe 1 de l'article 8 rendait les dispositions de la convention applicables à tout bâtiment de mer, indépendamment de son pavillon. Il a suggéré de suivre l'approche adoptée au paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et d'ajouter à la fin du paragraphe le membre de phrase ci-après : "dès lors que le navire d'un Etat non partie qui est saisi relève de la juridiction de l'Etat partie au moment où il est saisi".

94. Une délégation a appuyé cette proposition sous réserve de modifications d'ordre rédactionnel. Une autre délégation a dit préférer l'approche plus étroite adoptée dans la Convention de 1952. Si l'article 8 du nouveau projet élargissait le champ d'application de la Convention, l'article 9 avait l'effet opposé. De l'avis de cette délégation, si c'était l'approche de 1952 qui était retenue, il n'y aurait pas lieu de formuler d'autres dispositions ni de réserves, mais cette dernière proposition n'a été appuyée que par une seule autre délégation.

95. L'observateur du CMI a dit que le paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention de 1952 étendait le droit de saisir en vertu de créances maritimes aux navires battant pavillon d'un Etat non contractant, mais n'étendait pas à ces navires l'avantage accordé par l'article 2. La différence de libellé des paragraphes 1 et 2 de l'article 8 soulevait des difficultés. Le nouveau texte rédigé à Lisbonne était plus précis et conforme à l'approche retenue dans de nouvelles conventions comme la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

96. La plupart des délégations étaient favorables au texte du Groupe intergouvernemental, mais contre l'inclusion dans l'article 8 de l'idée figurant au paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, à savoir que le navire devait relever de la juridiction de l'Etat partie. La précision était inutile, puisqu'il était évident que le tribunal ne pouvait pas procéder à la saisie sans avoir compétence. Pour la majorité des délégations, par conséquent, il valait mieux conserver tel quel le texte du paragraphe 1 de l'article 8.

97. Une délégation a ensuite proposé d'ajouter au paragraphe 1 de l'article 8 le membre de phrase ci-après : "à condition que le navire d'un Etat non contractant qui se trouve saisi relève de la juridiction de l'Etat contractant au moment où la saisie est pratiquée". Une autre délégation a proposé une

deuxième variante, plus conforme à la Convention de 1952 : "La présente Convention est applicable à tout bâtiment de mer relevant de la juridiction d'un Etat partie, quel qu'il soit".

98. Une autre délégation a proposé une troisième variante, consistant à ajouter à l'article 8, paragraphe 1, le membre de phrase ci-après : "à condition que le navire relève de la juridiction de l'Etat partie".

99. La plupart des délégations ont appuyé la deuxième variante, parce qu'elle était simple et concise.

100. Une délégation a fait observer que la Convention devait être applicable à tout bâtiment de mer relevant de la juridiction d'un Etat partie où l'ordonnance de saisie avait été émise. La même délégation a demandé que sa proposition fasse l'objet d'une note de bas de page dans le projet de texte. D'autres délégations ont souscrit à cette dernière proposition.

101. Plusieurs délégations ont dit qu'il serait opportun d'ajouter à la deuxième variante les mots suivants : "battant ou non pavillon d'un Etat partie". Il a finalement été décidé que le texte se lirait comme suit :

"La présente Convention est applicable à tout bâtiment de mer relevant de la juridiction d'un Etat partie, quel qu'il soit, et battant ou non pavillon d'un Etat partie."

102. Il a en outre été décidé de faire figurer en note de bas de page l'avis formulé par quatre délégations souhaitant ajouter, après les mots "... juridiction d'un Etat partie, quel qu'il soit,", les mots "où l'ordonnance de saisie a été émise".

Paragraphe 2)

103. L'observateur de l'ALDENAVE a suggéré d'aligner le paragraphe 2 de l'article 8 sur le paragraphe 1 de l'article 3 de la Convention internationale de 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, et d'accorder par conséquent l'immunité au navire au moment de la naissance de la créance.

104. Le groupe de session a décidé de conserver le paragraphe 2 de l'article 8 sous sa forme actuelle, mais d'examiner toute proposition que l'ALDENAVE présenterait par écrit.

Paragraphe 3)

105. De l'avis d'une délégation, ce paragraphe devrait soit constituer un article indépendant, soit faire partie de l'article 3. Le groupe a accepté la teneur de ce paragraphe et décidé que sa place serait déterminée ultérieurement.

Paragraphe 4)

106. L'observateur de l'Association internationale des ports (AIP) a fait savoir que celle-ci menait une enquête sur les effets fâcheux des saisies effectuées dans les ports. Les réponses reçues jusqu'alors indiquaient très clairement que si les grands ports bénéficiaient en général d'une bonne protection juridique, ce n'était malheureusement pas le cas des ports des pays en développement où les navires saisis perturbaient souvent le trafic commercial et, occupant parfois jusqu'à 20 % de la capacité d'accueil, pouvaient gravement gêner d'autres usagers. Il a été suggéré que la nouvelle convention tienne par conséquent compte des intérêts des ports qui devaient être considérés comme des tiers directement touchés par les saisies. Une délégation estimait que les observations de l'AIP étaient justifiées et a indiqué qu'elle présenterait une proposition écrite concernant le paragraphe 5 de l'article 2.

107. Une délégation a dit qu'elle s'inquiétait des nombreux pouvoirs conférés aux autorités portuaires, lesquelles étaient protégées par des privilèges et souvent par le droit interne qui autorisait la saisie de navires.

108. L'observateur du CMI a rappelé que la disposition à l'examen avait pour objet de donner toute latitude aux autorités maritimes qui souhaitaient retenir un navire ou en interdire le départ dans le ressort de leur juridiction pour des raisons de sécurité.

109. Certaines délégations se sont prononcées pour le maintien du texte tel qu'il se présentait.

110. Le groupe de session a décidé de conserver le texte présenté, mais a accepté de se pencher sur toute proposition écrite intéressant le paragraphe 5 de l'article 2.

Paragraphe 5)

111. Le groupe de session a décidé de conserver le texte du paragraphe 5 de l'article 8 tel qu'il était présenté.

Paragraphe 6)

112. Le groupe de session a décidé de conserver le texte du paragraphe 6 de l'article 8 tel qu'il était présenté.

Paragraphe 7)

113. Le groupe de session a décidé de conserver le texte du paragraphe 7 de l'article 8 tel qu'il était présenté.

Article 9 - Réserves

114. Le groupe de session a décidé de conserver le texte de l'article 9 tel qu'il était présenté.

Annexe III

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DU GROUPE DE SESSION PLENIER

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;

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

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.~~

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, annexe I, 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
pourrait 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.

Annexe IV

PARTICIPATION 1/

1. Les Etats membres de la CNUCED ci-après étaient représentés à la session :

Afrique du Sud	Japon
Allemagne	Koweït
Arabie saoudite	Lettonie
Argentine	Madagascar
Australie	Mali
Bénin	Maroc
Brésil	Mexique
Canada	Nigéria
Chine	Norvège
Cuba	Panama
Danemark	Pays-Bas
Espagne	Philippines
Etats-Unis d'Amérique	République arabe syrienne
Ethiopie	République dominicaine
Fédération de Russie	République tchèque
Finlande	Roumanie
France	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Gambie	Slovaquie
Grèce	Soudan
Honduras	Suède
Indonésie	Suisse
Iran (République islamique d')	Thaïlande
Israël	Tunisie
Italie	
Jamahiriya arabe libyenne	

2. Un membre associé de l'OMI, Hong-kong, a participé à la session en qualité d'observateur.

3. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la session :

Organisation arabe du travail
Organisation de l'unité africaine.

4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées à la session :

Catégorie générale

Association internationale du barreau
Confédération internationale des syndicats libres

1/ La liste des participants porte la cote TD/B/IGE.1/INF.1.

Catégorie spéciale

Association internationale des approvisionneurs de navires
Association internationale des ports
Association latino-américaine pour le droit de la navigation et le droit
de la mer
Chambre internationale de la marine marchande
Comité maritime international
Fédération des associations nationales de courtiers et agents maritimes
Institut de loueurs internationaux de conteneurs
Institut ibéro-américain de droit maritime
Société internationale des télécommunications aéronautiques.
