



Conférence de plénipotentiaires
pour l'élaboration d'une
convention sur les privilèges
et hypothèques maritimes

Distr.
GENERALE

A/CONF.162/3/Add.1
24 février 1993

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

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

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

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

Additif

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
I. INTRODUCTION	1
II. COMPILATION D'OBSERVATIONS ET DE PROPOSITIONS	2 - 27
<u>Etats</u>	
A. INDONESIE	2 - 4
B. REPUBLIQUE DE COREE	5
C. ETATS-UNIS D'AMERIQUE	6 - 27

I. INTRODUCTION

1. Cet additif renferme les observations et propositions d'Etats relatives au projet de convention sur les privilèges et hypothèques maritimes et reçues entre le 19 octobre 1992 et le 15 février 1993. Pendant cette période, des observations ont été reçues des pays ci-après : Indonésie, République de Corée, Etats-Unis d'Amérique.

II. COMPILATION D'OBSERVATIONS ET DE PROPOSITIONS

A. INDONESIE

[Original : anglais]

2. En principe, le projet de convention est acceptable, à l'exception de l'article 3(2.b) et de l'article 15, au sujet desquels le Gouvernement indonésien a les observations ci-après à formuler :

Article 3(2.b) : Changement volontaire de propriété ou d'immatriculation

3. Le Gouvernement indonésien prévoit une difficulté à appliquer cet article, car le nouveau certificat attestant la nouvelle immatriculation du navire sera délivré une fois que les autorités indonésiennes auront reçu l'attestation que le navire a été radié du registre de l'ancien Etat d'immatriculation.

Article 15 : Changement temporaire de pavillon

4. Le changement temporaire de pavillon est inapplicable en Indonésie, car le droit indonésien dispose que toute nouvelle immatriculation du navire ne peut avoir lieu qu'à partir du moment où les autorités compétentes en Indonésie ont reçu attestation de sa propriété.

B. REPUBLIQUE DE COREE

[Original : anglais]

5. La République de Corée propose d'amender les articles 6, 6 bis, 7 et 10, pour leur donner la forme ci-après :

Article 6 : Autres privilèges

Tout Etat Partie peut accorder d'autres privilèges pour garantir des créances autres que celles qui sont visées à l'article 4. Ces privilèges prennent rang après les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et après les hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits qui répondent aux dispositions de l'article premier. [1/]

Article 6 bis : Droits de rétention

1. Tout Etat Partie peut accorder en vertu de ses lois nationales un droit de rétention portant sur un navire qui se trouve en la possession :

a) soit d'un constructeur de navires, pour garantir des créances résultant de la construction du navire;

b) soit d'un réparateur de navires, pour garantir des créances résultant de réparations, y compris de la reconstruction du navire, effectuées au cours de la période où il est en sa possession. [2/]

Article 7 : Caractéristiques propres aux privilèges maritimes

Sous réserve des dispositions de l'article 11, les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 suivent le pavillon, nonobstant tout changement de propriété, d'immatriculation ou de pavillon. [3/]

Article 10 : Notification de la vente forcée

1. Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Partie, l'autorité compétente de cet Etat Partie veille à ce qu'une notification soit adressée conformément au présent article :

a) à l'autorité chargée du registre dans l'Etat d'immatriculation;

b) à tous les bénéficiaires d'hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur; et

c) à tous les bénéficiaires d'hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits constitués au porteur et à tous les titulaires des privilèges maritimes énumérés à l'article 4, sous réserve que l'autorité compétente chargée de procéder à la vente forcée reçoive notification de leurs créances respectives.

2. Cette notification est adressée au moins 30 jours avant la vente forcée et mentionne :

a) soit la date et le lieu de la vente forcée;

b) soit les renseignements concernant la vente forcée ou la procédure aboutissant à la vente forcée que l'Etat où se déroule la procédure juge suffisants pour protéger les intérêts des personnes habilitées à recevoir notification.

3. Outre toute notification donnée par voie de publication qui peut être prescrite par les lois nationales de l'Etat où se déroule la vente forcée, la notification spécifiée au paragraphe 2 du présent article est faite par écrit et peut être adressée par la poste en envoi recommandé ou par tout moyen de communication électronique ou autre moyen approprié donnant lieu à un accusé de réception.

4. Si les lois nationales de l'Etat où se déroule la procédure le permettent, toute personne habilitée à recevoir une notification conformément au présent article peut accorder une dispense de notification. [4/]

C. ETATS-UNIS D'AMERIQUE

[Original : anglais]

6. En élaborant ce projet de convention internationale, le Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts a cherché à rédiger une convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes qui soit susceptible d'une acceptation plus large que la Convention de 1967 et qui corresponde mieux à la pratique commerciale courante que la Convention de 1926. L'un des buts du projet de convention existant est d'encourager le financement de l'achat de navires en suscitant un instrument qui prévoit une sûreté suffisante pour l'hypothèque du navire tout en encourageant la prestation de services aux navires et, par conséquent, en facilitant le commerce international.

7. Notant les divergences marquées entre les législations nationales de nombreux pays, les Etats-Unis considèrent qu'il faut envisager la nouvelle convention d'un point de vue pragmatique et qu'elle doit correspondre à la pratique commerciale actuelle. C'est pourquoi ils présentent les observations ci-après dans l'espoir que sera élaborée une convention plus largement acceptée. Dans toutes les propositions tendant à amender le projet de convention, la nouvelle version suggérée est soulignée (par exemple, radiée) et les suppressions suggérées sont biffées (par exemple, ~~radiée~~).

Article 3

8. De l'avis des Etats-Unis, cet article est important pour la mise en place d'un système protégeant efficacement le créancier hypothécaire en cas de changement volontaire d'immatriculation du registre d'un Etat Partie à celui d'un autre Etat Partie. Le texte actuel marque un progrès par rapport à celui de la Convention de 1967, mais est encore susceptible d'améliorations. Les Etats-Unis recommandent deux changements qui seraient conformes à la logique interne du projet de convention et qui apporteraient une précision quant à l'obligation d'un Etat Partie de ne pas réimmatriculer un navire précédemment immatriculé, à moins que le précédent Etat d'immatriculation n'atteste que toutes les conditions de radiation ont été remplies.

9. Le premier changement recommandé consiste à remplacer le mot "radiée" à la cinquième ligne du paragraphe 1 de l'article 3 par le mot "purgée", lequel correspond plus exactement à la pratique commerciale et supprime toute ambiguïté entre "radier" un navire et "radier" une hypothèque, un "mortgage" ou un droit. Dans un souci de cohérence et de clarté, il conviendrait de conserver dans le texte français de l'article 15 d) le mot "purgée".

10. La deuxième proposition vise à remplacer les alinéas a) et b) du paragraphe 2 de l'article 3 par un texte plus simple, mais plus direct, qui précise les obligations de l'Etat Partie, mais lui laisse plus de latitude quant à la manière de remplir les conditions prescrites à l'article 3. Cette simplification cadre mieux avec l'objectif fondamental du projet de convention qui est de protéger le créancier hypothécaire quand il y a changement d'immatriculation entre deux Etats Parties. De surcroît, l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 3 ne correspond pas exactement

à la pratique commerciale, en ce sens que la "radiation" d'un navire et la "réimmatriculation" par inscription sur un registre national différent ne sont jamais simultanées. Le texte ainsi amendé se lit comme suit :

Article 3 : Changement volontaire de propriété ou d'immatriculation

1. En cas de transfert volontaire de propriété ou de changement volontaire d'immatriculation entraînant la radiation de l'immatriculation du navire du registre national d'un Etat Partie, cet Etat Partie n'autorise le propriétaire à faire radier le navire que si la totalité des hypothèques, "mortgages" ou droits est préalablement radiée purgée ou si tous les bénéficiaires de ces hypothèques, "mortgages" ou droits ont donné leur consentement par écrit.

2. Sans préjudice du paragraphe 3 de l'article 11 [du paragraphe 4 de l'article 11] 5/, un navire qui est ou qui a été immatriculé dans un Etat Partie n'est susceptible d'être immatriculé dans un autre Etat Partie que si le premier Etat Partie a délivré et atteste que les conditions de radiation énoncées dans le présent article ont été remplies.

~~a) --- soit un certificat attestant que le navire a été radié,~~

~~b) --- soit un certificat attestant que le navire sera radié avec effet immédiat à la date à laquelle la nouvelle immatriculation aura lieu. -- La date de l'immatriculation est la date de la radiation du navire dans le premier Etat.~~

Article 4

11. Les Etats-Unis pensent que la Conférence devrait amender l'article 4 pour y rétablir les créances du chef de contribution aux avaries communes (assimilé au chef d'assistance comme tel était le cas dans la Convention de 1967) et supprimer la restriction apportée aux créances délictuelles concernant les pertes ou dommages matériels autres que ceux "occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire".

12. Le maintien de la qualité de privilège maritime pour les créances du chef de contribution aux avaries communes est plus conforme au droit international établi et à la jurisprudence. Faire en sorte qu'il soit possible, en ce qui concerne la cargaison, les conteneurs et les passagers, de recourir à la protection du privilège maritime quand le propriétaire du navire s'est rendu responsable de dommages est équitable et souhaitable, en même temps qu'un élément important pour l'élaboration d'un projet de convention qui soit largement accepté. Les Etats-Unis proposent les textes amendés ci-après :

Article 4 : Privilèges maritimes

1. Chacune des créances suivantes sur le propriétaire, l'affrèteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire est garantie par un privilège maritime sur le navire :

- a) les créances pour 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;
- b) les créances du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;
- c) les créances du chef d'assistance et de contribution aux avaries communes;
- d) les créances du chef des droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que des frais de pilotage;
- e) les créances délictuelles ou quasi délictuelles en raison de perte ou de dommage matériels causés par l'exploitation du navire, ~~autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire.~~

Article 6

13. La nouvelle convention sur les privilèges et hypothèques maritimes devrait protéger amplement tous les créanciers maritimes qui accordent un crédit concernant un navire. Les Etats-Unis pensent que les approvisionneurs maritimes rendent un immense service en octroyant fréquemment des crédits pour faciliter l'exploitation des navires.

14. L'octroi de ces privilèges maritimes irait dans le sens des objectifs du projet de convention, car ce serait un moyen efficace d'assurer la mise en recouvrement de créances légitimes dans le monde entier sans compromettre la sûreté des bénéficiaires d'hypothèques privilégiées visés à l'article 4 ou des créanciers hypothécaires dont les créances seraient prioritaires. Sans la garantie de paiements plus sûre offerte par l'option de l'exécution du privilège maritime, l'exploitation des navires au niveau mondial deviendrait plus difficile si les approvisionneurs ne sont plus disposés à accorder un crédit aux propriétaires et exploitants de navires.

15. Les Etats-Unis souscrivent au principe général adopté dans le projet de convention existant d'autoriser un Etat Partie à accorder un privilège maritime conformément à ses lois nationales. Néanmoins, il conviendrait de reconnaître plus expressément les importants services rendus par les approvisionneurs. C'est pourquoi les Etats-Unis proposent de remplacer l'article 6 existant par le texte ci-après :

Article 6 : Autres privilèges maritimes

1. Les créances pour l'approvisionnement en marchandises, matériaux, vivres, équipement, y compris conteneurs, accessoires ou services aux fins de l'exploitation, de la navigation, de la réparation ou de l'entretien du navire sont garanties par des privilèges maritimes. Ces privilèges prennent rang après les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et les hypothèques, "mortgages" et autres droits

qui répondent aux dispositions de l'article premier, et ils prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de celui où sont nées les créances garanties par ces privilèges.

2. Tout Etat Partie peut accorder des privilèges maritimes ou autres additionnels pour garantir des créances autres que celles qui sont visées à l'article 4 et au paragraphe 1 du présent article. Ces privilèges prennent rang après les privilèges maritimes énumérés à l'article 4, les hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits qui répondent aux dispositions de l'article premier et les privilèges énoncés au paragraphe 1 du présent article.

Article 6 bis

16. Pendant les travaux préparatoires du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts, les Etats-Unis ont exprimé leurs préoccupations concernant à la fois le but et les effets de l'article 6 bis proposé (voir LEG/MLM/23, 21 juin 1989, communication des Etats-Unis). Tel que ce texte est actuellement rédigé, son acceptation pourrait provoquer une confusion considérable dans la pratique. Par exemple, le sens du paragraphe 2 est obscur et ambigu quand il dispose que le droit de rétention "n'entrave pas l'exécution des privilèges maritimes énumérés à l'article 4, mais peut être exercé sur le navire, nonobstant l'existence d'hypothèques, 'mortgages' ou droits inscrits sur ce navire". On peut se demander comment il serait appliqué et s'il signifie que les privilèges énumérés à l'article 4 jouissent d'une priorité absolue, ce qui n'est pas le cas des hypothèques et droits analogues. A préciser cette disposition, on supprimerait toute ambiguïté qui risquerait de compromettre la sûreté des créanciers hypothécaires.

17. Une autre préoccupation sérieuse suscitée par le projet actuel d'article 6 bis est celle des priorités. Rien dans cet article ni ailleurs dans le projet de convention ne tranche la question de la place des droits de rétention dans l'ordre de priorité pour le partage du produit d'une vente forcée. Bien que le nouveau texte proposé pour le paragraphe 3 de l'article 11 apporte certains éclaircissements (voir LEG/MLM/27, 17 novembre 1989, p. 5 de l'annexe, note 1), les Etats-Unis croient qu'il conviendrait de préciser dans l'article 6 bis lui-même les droits de rétention qu'il prévoit et à la fois les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et les hypothèques, "mortgages" ou droits de l'article premier. Toutefois, étant donné que les droits de rétention varient énormément d'un pays à l'autre, il vaut mieux laisser aux législations nationales le soin de trancher la question des privilèges maritimes de l'article 6. En conséquence, les Etats-Unis proposent de donner à l'article 6 bis la forme ci-après :

Article 6 bis : Droits de rétention

1. Tout Etat Partie peut accorder en vertu de ses lois nationales un droit de rétention portant sur un navire qui se trouve en la possession :

a) soit d'un constructeur de navires, pour garantir des créances résultant de la construction du navire;

b) soit d'un réparateur de navires, pour garantir des créances résultant de réparations, y compris de la reconstruction du navire, effectuées au cours de la période où il est en sa possession.

2. ~~Ce droit de rétention n'entrave pas l'exécution des privilèges maritimes énumérés à l'article 4, mais peut être exercé sur le navire, nonobstant l'existence d'hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits sur ce navire. Le droit de rétention prend rang après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et après la totalité des hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits qui répondent aux dispositions de l'article premier.~~ Ce droit de rétention s'éteint lorsque le navire cesse d'être en possession du constructeur ou du réparateur de navires, autrement qu'à la suite d'une saisie conservatoire ou d'une mesure d'exécution.

Article 7

18. Les Etats-Unis considèrent qu'il est inutile de renvoyer expressément à l'article 4 puisque tous les privilèges maritimes ont les mêmes caractéristiques. En conséquence, ils approuvent la suppression des mots entre crochets qui ont été ajoutés à la cinquième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts. Les Etats-Unis se prononcent donc pour le texte ci-après :

Article 7 : Caractéristiques propres aux privilèges maritimes

Sous réserve des dispositions de l'article 11, les privilèges maritimes ~~{énumérés à l'article 4}~~ suivent le navire, nonobstant tout changement de propriété, d'immatriculation ou de pavillon.

Article 8

19. Le projet de convention ne donne aux titulaires de privilèges maritimes qu'un délai d'un an pour faire valoir leurs créances. Or, étant donné la pratique commerciale existante, un délai d'un an est déraisonnable et illusoire dans le cas de nombreuses créances maritimes. Il est fréquent que la procédure de saisie conservatoire et de règlement de créances prenne beaucoup plus d'un an. Nous comprenons les préoccupations exprimées qui témoignent d'un désir de certitude, mais un délai d'expiration trop court risquerait de limiter considérablement la possibilité de nombreux navires de s'assurer des services. En conséquence, les Etats-Unis proposeraient un compromis qui donnerait la faculté de prolonger le délai fixe d'un an en le notifiant en temps voulu à l'Etat d'immatriculation. Les Etats-Unis préféreraient certes un délai nettement plus long que celui d'un an prévu au paragraphe 1, mais la possibilité de proroger le délai jusqu'à trois ans pourrait être un compromis acceptable. En conséquence, ils proposent de donner à l'article 8 la forme suivante :

Article 8 : Extinction des privilèges maritimes par prescription

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un an à dater de la naissance des créances garanties, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire n'ait fait l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une mesure d'exécution, conduisant à une vente forcée.

2. Le délai d'un an fixé au paragraphe 1 est porté à trois ans si l'Etat d'immatriculation reçoit notification de la créance dans un délai d'un an à dater de la naissance de la créance.

3. Le délai d'expiration mentionné dans les paragraphes précédents n'est susceptible d'aucune suspension ni interruption; toutefois ce délai ne court pas tant que la saisie conservatoire ou la mesure d'exécution n'est pas permise par la loi.

Article 10

20. Cet article énonce les dispositions de procédure concernant qui est habilité à recevoir une notification et comment cette notification doit être adressée préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Partie. Il importe de noter que les conditions applicables en matière de notification dans la pratique maritime varient beaucoup d'un Etat à l'autre. Les Etats-Unis craignent que certaines dispositions de l'article 10 ne tiennent pas compte de cette variété et, par conséquent, ne risquent d'aller à l'encontre de la pratique de ces Etats, entravant ainsi sans raison valable les activités commerciales. Ils formulent trois propositions afin d'améliorer le projet de convention.

21. Tout d'abord, tel que le texte est actuellement rédigé, l'interaction du paragraphe 1 c) et du paragraphe 2 pourrait avoir un résultat regrettable et nullement intentionnel. Par exemple, les bénéficiaires d'hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits constitués au porteur ou les titulaires de privilèges maritimes pourraient continuer à déclencher des délais de notification de 30 jours quand bien même ces bénéficiaires ou titulaires aux termes du paragraphe 1 c) auraient peut-être déjà reçu notification de la vente dans un délai raisonnable. En pareil cas, les bénéficiaires au titre du paragraphe 1 b) auraient reçu une notification dans les 30 jours conformément au paragraphe 2 de l'article 10. En revanche, un bénéficiaire ou titulaire au titre du paragraphe 1 c) pourrait se présenter ultérieurement et exiger le déclenchement d'un délai additionnel de 30 jours, même si le bénéficiaire ou titulaire au titre du paragraphe 1 c) a reçu une notification autrement que dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 10. De ce fait, la vente serait retardée de 30 jours encore. De surcroît, tel que l'article 10 est actuellement rédigé, cette situation pourrait se reproduire indéfiniment, d'où des retards et des contretemps considérables.

22. Les Etats-Unis croient qu'il vaudrait mieux faire concorder le paragraphe 1 c) de l'article 10 avec le paragraphe 2 b) de ce même article afin de le rendre plus équitable et d'éviter des retards superflus, regrettables et nullement intentionnels, entraînant des frais excessifs

lors des ventes forcées de navires. Cette solution protégerait les intérêts de tous les bénéficiaires et titulaires en même temps qu'elle rendrait les ventes forcées avantageuses avec un minimum de gaspillage et de retard.

23. Ensuite, selon le paragraphe 1 c) de l'article 10, il conviendrait d'adresser aux titulaires de privilèges maritimes inscrits la notification convenable, au lieu de l'adresser uniquement aux titulaires de privilèges maritimes énumérés à l'article 4. L'envoi de cette notification ne serait pas une lourde charge pour l'autorité compétente, mais aurait une importance considérable pour l'exécution des privilèges maritimes dans le monde entier sans compromettre la sûreté des créanciers hypothécaires, d'autant que les privilèges maritimes visés à l'article 6 prennent rang derrière l'hypothèque.

24. Enfin, les Etats-Unis estiment qu'il faudrait aussi notifier la vente forcée à l'armateur. On peut certes présumer que l'armateur en aura reçu notification par ses agents, mais nous croyons que cette condition devrait être énoncée en termes exprès afin de protéger les intérêts de l'armateur, à condition que la notification n'impose pas une lourde charge à l'autorité compétente.

25. Les Etats-Unis approuvent entièrement la suppression des crochets qui encadrent les paragraphes 2 b) et 4 dans le projet. En outre, afin de résoudre les problèmes analysés ci-dessus, ils proposeraient les amendements ci-après aux paragraphes 1 et 2 :

Article 10 : Notification de la vente forcée

1. Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Partie, l'autorité compétente de cet Etat Partie veille à ce qu'une notification soit adressée conformément au présent article :

- a) à l'autorité chargée du registre dans l'Etat d'immatriculation;
- b) à tous les bénéficiaires d'hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur; et
- c) à tous les bénéficiaires d'hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits constitués au porteur et à tous les titulaires de privilèges maritimes énumérés-à-l'article-4, sous réserve que l'autorité compétente chargée de procéder à la vente forcée reçoive notification de leurs créances respectives et que le titulaire n'ait pas autrement reçu de notification dans un délai raisonnable que l'Etat où se déroule la procédure juge suffisant pour protéger les intérêts du titulaire; et
- d) l'armateur.

2. Cette notification est adressée 30 jours au moins avant la vente forcée et mentionne :

- a) soit la date et le lieu de la vente forcée;

b) soit les renseignements concernant la vente forcée ou la procédure aboutissant à la vente forcée que l'Etat où se déroule la procédure juge suffisants pour protéger les intérêts des personnes habilitées à recevoir notification.

Article 11

26. De l'avis des Etats-Unis, cet important article du projet de convention est conforme, dans l'ensemble, à la pratique commerciale et, à ce titre, ils appuient le texte existant. Tout en notant qu'il sera possible d'y ajouter un nouveau paragraphe 3, selon les décisions que la Conférence prendra au sujet de l'article 6 bis, les Etats-Unis suggéreraient en outre deux changements mineurs. Le premier consiste simplement à insérer dans le texte anglais du paragraphe 1, après le mot "holders", une virgule qui a sans doute été omise par inadvertance au cours des travaux effectués pour réviser la Convention de 1967. Le deuxième consiste uniquement à apporter certaines précisions au paragraphe 3 actuel afin de mieux définir les obligations de l'Etat Partie. En conséquence, les Etats-Unis proposent de modifier le texte comme suit :

Article 11 : Effets de la vente forcée

1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Partie, la totalité des hypothèques, "mortgages" ou droits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement des bénéficiaires, et tous les privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit cessent de grever le navire, à condition toutefois :

a) qu'au moment de la vente le navire se trouve dans la zone de juridiction de cet Etat, et

b) que la vente ait été réalisée conformément aux lois dudit Etat et aux dispositions de l'article 10 et du présent article de la présente Convention.

2. [Sans changement.]

3. Si au moment de la vente forcée, le navire est en la possession d'un constructeur ou d'un réparateur de navires qui, en vertu des lois de l'Etat Partie dans lequel la vente a lieu, jouit d'un droit de rétention, le constructeur ou le réparateur de navires doit abandonner la possession du navire à l'acheteur, mais est habilité à obtenir le règlement de sa créance sur le produit de la vente après que les créances des bénéficiaires des privilèges maritimes mentionnés à l'article 4 ont été honorées. 6/

4. Lorsqu'un navire immatriculé dans un Etat Partie a fait l'objet d'une vente forcée dans un Etat Partie, l'autorité compétente de l'Etat Partie où la vente a eu lieu délivre, à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire est vendu libre de toutes hypothèques, tous "mortgages" ou tous droits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, sous réserve que les conditions mentionnées aux alinéas a) et b) du paragraphe 1

aient été respectées. Sur production de ce certificat, ~~le conservateur~~ l'autorité compétente de l'Etat Partie est tenue de radier la totalité des hypothèques, "mortgages" ou droits inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et d'immatriculer le navire au nom de l'acheteur ou de délivrer un certificat de radiation aux fins de la réimmatriculation, selon le cas.

5. [Sans changement.]

Article 15

27. Cet article, qui n'existait pas dans la Convention de 1967, est maintenant rendu nécessaire par la pratique commerciale de plus en plus courante de l'affrètement "coque nue" qui permet à un navire de battre temporairement le pavillon d'un autre Etat Partie. Le seul changement proposé concerne l'alinéa d) du texte anglais qu'il convient de mettre en harmonie avec l'article 3 en remplaçant le mot "satisfied" par le mot "discharged". Les Etats-Unis ne proposent pas de changement de fond à l'article 15 et tiennent à indiquer qu'ils appuient tout à fait le libellé existant qui ne subordonne pas la validité de l'hypothèque à l'exécution d'une disposition administrative.

Notes

[1/ La proposition consiste à supprimer à la première ligne les mots entre crochets "des privilèges maritimes ou autres".]

[2/ La proposition consiste à supprimer les crochets qui encadrent les mots "en vertu de ses lois nationales" au paragraphe 1 et à supprimer le paragraphe 2.]

[3/ Il est proposé de supprimer les crochets qui encadrent les mots "énumérés à l'article 4".]

[4/ Il est proposé de supprimer les crochets qui encadrent le paragraphe 2 b) et le paragraphe 4.]

5/ Le renvoi au paragraphe 4 de l'article 11 au lieu du paragraphe 3 serait déterminé uniquement par l'amendement qui deviendrait nécessaire si la Conférence décidait d'adopter la recommandation du Président du Groupe intergouvernemental conjoint. Voir JIGE(VI)/8, annexe, p. 4, note 1.

6/ Addition découlant du changement proposé par le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts. Voir JIGE(VI)/8, annexe, p. 4, note 1.
