



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

Distr.
GENERALE

TD/B/CN.4/GE.2/3
21 décembre 1994

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI
d'experts des privilèges et hypothèques
maritimes et des questions connexes
Huitième session
Londres, 9 octobre 1995

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

tenue au Palais des Nations, à Genève
du 5 au 9 décembre 1994

Le rapport ci-joint (JIGE(VII)/3) */ porte sur la septième 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/30.

Distr.
GENERALE

JIGE(VII)/3
21 décembre 1994

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

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

Septième session

Genève, 5-9 décembre 1994

RAPPORT DU GROUPE INTERGOUVERNEMENTAL CONJOINT CNUCED/OMI D'EXPERTS
DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES ET DES QUESTIONS CONNEXES

TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
Introduction	1 - 4
I. Examen d'une éventuelle révision de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer (point 3 de l'ordre du jour)	5 - 12
II. Questions d'organisation	13 - 19

Annexes

- I. Rapport sur les travaux du Groupe de session
- II. Projet d'articles pour une Convention sur la saisie conservatoire des navires
- III. Ordre du jour provisoire de la huitième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts
- IV. Participation aux travaux

INTRODUCTION

1. Le 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), a tenu sa septième session au Palais des Nations, à Genève, du 5 au 9 décembre 1994.

2. Au cours de cette session, le Groupe plénier de session a tenu deux séances plénières et cinq séances informelles.

Déclaration liminaire

3. L'Administrateur chargé de la Division du développement des services de la CNUCED, parlant au nom du Secrétaire général de l'OMI et du Directeur chargé de la CNUCED, a félicité le Groupe intergouvernemental conjoint de l'excellent travail qu'il avait accompli au cours des six sessions tenues entre 1986 et 1989 pour établir le projet de convention sur les privilèges et hypothèques maritimes. L'adoption de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes par la Conférence ONU/OMI de plénipotentiaires consacrait un remarquable travail d'unification du droit et constituait un excellent exemple de coopération fructueuse entre la CNUCED et l'OMI.

4. La tâche du Groupe était à la fois extrêmement importante et complexe, car la question de la saisie conservatoire des navires était d'un intérêt crucial pour les milieux des transports maritimes. La saisie conservatoire étant un moyen de faire respecter les privilèges et hypothèques maritimes, il était essentiel que les conventions internationales régissant ces questions soient étroitement alignées de façon que toutes les créances garanties par des privilèges maritimes bénéficient d'un droit de saisie conservatoire en vertu de la Convention. Le Groupe aurait donc à examiner l'ampleur des modifications à apporter à la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires.

Chapitre I

EXAMEN D'UNE EVENTUELLE 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 examiner ce point, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts disposait de la documentation suivante :

"Examen de la révision de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer" - rapport du secrétariat de la CNUCED (JIGE(VII)/2-TD/B/CN.4/GE.2/2-LEG/MLM/29);

"Examen de la portée de la révision de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer" - note du secrétariat de la CNUCED (JIGE(VI)/3-TD/B/C.4/AC.8/22-LEG/MLM/22).

Déclarations générales

6. Le représentant du Brésil a dit qu'une uniformité des règles s'appliquant aux hypothèques maritimes était nécessaire pour faciliter le financement des activités maritimes internationales. Il fallait saisir l'occasion qui se présentait de réviser la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer, qui devrait être un instrument international garantissant l'exécution des créances maritimes, y compris des hypothèques, et qui devrait également servir de guide pour la révision de la législation nationale relative à la saisie conservatoire des navires. Les pays latino-américains, à une exception près, n'avaient pas ratifié la Convention de 1952, principalement parce que, dans leur majorité, ils l'avaient jugée insatisfaisante et en contradiction avec leurs lois et pratiques nationales en vigueur. Dans un souci d'uniformité, tous les pays latino-américains devraient conjuguer leurs efforts pour réviser et adopter une nouvelle législation sur la saisie conservatoire des navires. La meilleure façon de réaliser cette uniformité serait que les organisations régionales gouvernementales ou non gouvernementales s'occupant de droit maritime élaborent, avec le soutien de la CNUCED et de l'OMI, une loi type et la soumettent pour examen aux pays latino-américains. Cette tâche relevait en fait du mandat confié au Groupe d'experts par les organes directeurs de la CNUCED et de l'OMI. Enfin, la délégation brésilienne était d'avis de réviser la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire en tenant compte du projet de Lisbonne du CMI et de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

7. Le représentant des Etats-Unis d'Amérique a dit que, s'il se limitait à débattre de modifications "d'ordre rédactionnel" à la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires, le Groupe ne pourrait pas examiner les domaines où existaient des interprétations contradictoires ou encore où l'expérience avait montré un besoin d'amélioration. La délégation des Etats-Unis était d'avis d'aborder les problèmes recensés par le CMI et par les secrétariats de la CNUCED et de l'OMI, et non de se contenter d'aligner

la Convention internationale de 1952 qui concernait la saisie conservatoire des navires sur la Convention internationale de 1993 qui avait trait aux privilèges et hypothèques maritimes.

8. L'observateur de la Chambre de commerce internationale a dit que son organisation était favorable à un examen des procédures d'application à suivre entre la saisie conservatoire et la vente forcée, et à leur inclusion dans une nouvelle convention. Faire des privilèges et des hypothèques - plus particulièrement des hypothèques - la base d'une mesure de saisie conservatoire revenait à négliger en partie les mécanismes d'application couramment prévus par la législation nationale de la plupart des nations maritimes. Quant aux modes d'application, en particulier dans l'intervalle de temps compris entre la saisie conservatoire et la vente forcée, les procédures à suivre devraient être flexibles. Le projet de nouvelle convention sur la saisie conservatoire des navires devrait permettre la vente d'un navire avant qu'un jugement ne soit rendu, afin d'éviter aux créanciers des frais de garde et d'entretien démesurés, comme tel était déjà le cas dans certains pays, et les Etats qui deviendraient parties à la nouvelle convention devraient, sur la question des modes d'application, réviser leurs procédures pour faire droit à la nécessité d'autoriser une vente, conformément à un arrêté judiciaire, avant l'adoption d'une décision formelle ou d'une décision de vente forcée au titre des articles 11 et 12 de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

Examen du point 3 de l'ordre du jour au Groupe plénier de session

9. A sa séance d'ouverture, le Groupe intergouvernemental conjoint a décidé d'instituer un Groupe plénier de session qui examinerait le point 3 de l'ordre du jour.

10. Après un examen préliminaire du sujet, à partir des documents JIGE(VII)/2 et JIGE(VI)/3, le Groupe de session a chargé les secrétariats de rédiger une nouvelle série de projets d'articles à partir du projet du CMI, avec les amendements rendus nécessaires par l'adoption de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et les observations formulées par des délégations pendant la session, et il a procédé à un échange de vues sur cette nouvelle série de projets d'articles (TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1).

11. A sa dernière séance, le 9 décembre 1994, le Groupe plénier de session a adopté son projet de rapport au Groupe plénier (TD/B/CN.4/GE.2/L.2 et Add.1).

Décision du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts

12. A sa séance plénière de clôture, le 9 décembre 1994, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a approuvé le rapport du Groupe plénier de session et a décidé de l'annexer à son propre rapport (voir plus loin, annexe I). Il a également décidé d'annexer à son rapport le "Projet d'articles pour une Convention sur la saisie conservatoire des navires" (voir plus loin, annexe II).

Chapitre II

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Ouverture de la session

13. La septième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a été ouverte, le 5 décembre 1994, par M. G.G. Ivanov (Fédération de Russie), président du Groupe à sa sixième session.

B. Election du Bureau

(point 1 de l'ordre du jour)

14. A sa séance plénière d'ouverture, le 5 décembre 1994, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts est convenu de reconduire, à sa septième session, le Bureau de ses sessions précédentes, si ce n'est que M. S. Ruiz Olmedo (Mexique) serait remplacé par M. I. Melo Ruiz (Mexique). Le Bureau était donc composé comme suit :

<u>Président</u> :	M. G.G. Ivanov	(Fédération de Russie)
<u>Vice-Présidents</u> :	M. I. Melo Ruiz	(Mexique)
	M. K.-J. Gombrii	(Norvège)
<u>Vice-Président/Rapporteur</u> :	M. Zengjie Zhu	(Chine)

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

(point 2 de l'ordre du jour)

15. A sa séance plénière d'ouverture, le 5 décembre 1994, le Groupe a adopté son ordre du jour provisoire tel qu'il figurait dans le document JIGE(VII)/1-TD/B/CN.4/GE.2/1-LEG/MLM/28. L'ordre du jour de la septième session se lisait donc comme suit :

1. Election du Bureau
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Examen d'une éventuelle 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 huitième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts
5. Questions diverses
6. Adoption du rapport du Groupe intergouvernemental conjoint sur sa septième session

16. Toujours à sa séance plénière d'ouverture, le Groupe intergouvernemental conjoint a décidé de constituer un groupe informel plénier de session qui examinerait le point 3 de l'ordre du jour.

D. Ordre du jour provisoire et date de la huitième session
du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts

(point 4 de l'ordre du jour)

17. A sa séance plénière de clôture, le 9 décembre 1994, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a approuvé l'ordre du jour provisoire de sa huitième session (voir annexe III).

18. Le Groupe a été informé que sa huitième session, qui aurait lieu à Londres, se tiendrait dans le courant d'octobre 1995, mais que les dates exactes restaient sujettes à confirmation.

E. Adoption du rapport du Groupe intergouvernemental conjoint
sur sa septième session

(point 6 de l'ordre du jour)

19. A sa séance plénière de clôture, le 9 décembre 1994, le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts a adopté son projet de rapport (TD/B/CN.4/GE.2/L.1) et a autorisé le Rapporteur à en compléter le texte définitif pour y inclure le résumé des débats de la séance plénière de clôture.

Annexe I

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

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

Introduction

1. Le Groupe de session a noté qu'il lui avait été demandé par le Groupe intergouvernemental conjoint d'experts réuni en séance plénière d'examiner le point 3 de l'ordre du jour, intitulé "Examen d'une éventuelle révision de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer".

A. Examen préliminaire

2. Le Groupe de session a examiné le document JIGE(VII)/2, établi par les secrétariats de la CNUCED et de l'OMI, et distribué par la CNUCED sous la note de couverture TD/B/CN.4/GE.2/2 et par l'OMI sous la note de couverture LEG/MLM/29, qui indiquait les éventuelles modifications qu'il pourrait être nécessaire d'apporter à la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire en raison de l'adoption de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes. Le Groupe était également saisi du document JIGE(VI)/3 (TD/B/C.4/AC.8/22-LEG/MLM/22), qui renfermait le projet de révision de la Convention de 1952 établi par le CMI à la Conférence de Lisbonne en 1985 (dénommé ci-après "projet du CMI"). Le Groupe a effectué une lecture préliminaire des articles de la Convention, en tenant compte des commentaires et des observations figurant dans le document JIGE(VII)/2 établi par les secrétariats de la CNUCED et de l'OMI.

Article premier : Créances maritimes en vertu desquelles un navire peut être
saisi

3. Quelques délégations ont estimé que la liste des créances maritimes figurant à l'article premier de la Convention de 1952 était incomplète et dépassée. Elles préféraient l'approche adoptée dans le projet du CMI, qui prévoyait une liste non exhaustive de créances maritimes. De l'avis de ces délégations, la présence d'une formule générale dans le "texte introductif", permettant d'établir une liste non exhaustive de créances, offrait une solution de compromis qui ménageait différents régimes juridiques. Cette approche a été jugée appropriée, attendu que l'article 6 de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes autorisait les Etats parties à accorder, en vertu de leur législation, des privilèges maritimes autres que ceux qui étaient mentionnés au paragraphe 1 de l'article 4. Faute de laisser ouverte la liste des créances à l'article premier de la Convention sur la saisie conservatoire, il était à craindre qu'un privilège maritime accordé en application de l'article 6 de la Convention sur les privilèges et

hypothèques maritimes ne soit pas garanti par un droit de saisie s'il ne figurait pas dans la liste de l'article premier de la Convention sur la saisie conservatoire.

4. Quelques délégations se sont prononcées contre cette formule. Selon elles, la liste devrait rester fermée, afin que la saisie conservatoire reste une mesure exceptionnelle, à n'utiliser qu'en dernier recours pour garantir une créance maritime. Une liste ouverte pourrait conduire à une utilisation abusive du droit de saisie sur la base de créances d'importance toute relative. Les créances ayant rang de privilège maritime national en vertu de l'article 6 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes ne devraient pas nécessairement figurer sur la liste, puisque la question devrait être réglée par la législation nationale.

5. Le Groupe a eu un débat préliminaire sur plusieurs aspects de la liste des créances figurant à l'article premier de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire et du projet du CMI en vue d'y apporter les modifications rendues nécessaires par l'adoption de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

6. Il a été convenu que la terminologie employée dans la Convention sur la saisie conservatoire pour les créances ayant rang de privilège maritime devrait être étroitement alignée sur celle de la Convention de 1993 relative aux privilèges et hypothèques maritimes. Eu égard au paragraphe 1 a) de l'article 4 de cette dernière, le Groupe a reconnu que les frais de rapatriement devraient figurer sur la liste des créances maritimes à l'article premier.

7. Certaines délégations estimaient que la notion de "prêt à la grosse" était obsolète et devrait être exclue de la liste des créances maritimes. Une délégation a réservé sa position à ce sujet.

8. Quelques délégations se sont prononcées pour l'inclusion de créances relatives à l'indemnité spéciale prévue à l'article 14 de la Convention de 1989 sur les opérations de sauvetage et d'assistance. Elles ont donc estimé qu'il conviendrait de conserver le texte actuel du projet du CMI (par. 1 c) de l'article premier).

9. D'autres délégations ont déclaré qu'elles souhaitaient l'exclusion de cette indemnité spéciale. Selon elles, le droit de saisie ne devrait être accordé qu'à propos de privilèges garantissant des créances exigibles pour assistance et sauvetage du navire.

10. L'observateur de l'Institut de loueurs internationaux de conteneurs s'est déclaré favorable au paragraphe 1 de l'article premier du projet du CMI, à condition qu'il ne soit pas entendu aux termes de cet article que des conteneurs devaient être fournis à un navire particulier.

11. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de session a décidé de prendre le projet du CMI pour base de discussion et de proposer les modifications rendues nécessaires par l'adoption de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes 1/.

Article 2 : Pouvoirs de saisie

12. A propos du paragraphe 5 de l'article 2 du projet du CMI, une délégation s'est prononcée pour la normalisation complète des procédures relatives à la saisie. Elle a proposé d'inclure dans la Convention sur la saisie une disposition prévoyant la vente interlocutoire du navire saisi dans certaines circonstances, telles que l'incapacité du propriétaire de déposer des garanties dans un délai raisonnable, ou lorsque les frais d'entretien du navire saisi se révélaient excessifs, etc. Quelques délégations étaient opposées à cette proposition, estimant que la question débordait le cadre de la Convention sur la saisie conservatoire, car l'expression "saisie conservatoire", limitée à des mesures "conservatoires", n'englobait pas des mesures visant à l'exécution d'un jugement. La question relevait donc du droit applicable et ne pouvait être visée par la Convention sur la saisie conservatoire.

13. L'observateur de la Chambre de commerce internationale a dit que la révision de la Convention sur la saisie conservatoire devrait aller au-delà du projet du CMI et tenir compte des changements induits par l'adoption de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes. Il a suggéré d'envisager des méthodes intérimaires d'exécution et d'inclure, dans la Convention sur la saisie conservatoire, des dispositions relatives à des méthodes conservatoires d'exécution.

14. La plupart des délégations ont toutefois accepté de prendre le projet du CMI pour base de discussion, compte tenu des modifications rendues nécessaires par la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes 2/.

Article 3 : Exercice du droit de saisie

15. La plupart des délégations ont déclaré préférer l'approche adoptée dans le projet du CMI concernant l'obligation de responsabilité personnelle du propriétaire aux fins de saisie au titre de la Convention. Le texte de la Convention de 1952 était jugé inadéquat, car il ne rattachait pas explicitement la saisie à la responsabilité personnelle du propriétaire. Quelques délégations, en revanche, considéraient que la formule adoptée dans la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire était satisfaisante.

1/ Voir "Projet d'articles pour une Convention sur la saisie conservatoire des navires" (annexe II du présent rapport), article premier. Pour les débats sur le "Projet d'articles", voir plus loin, par. 33 à 55.

2/ Voir "Projet d'articles", article 2.

16. Quelques délégations étaient toutefois d'avis que les privilèges maritimes nationaux accordés en vertu de l'article 6 de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes devraient donner un droit de saisie en vertu de la Convention sur la saisie conservatoire, indépendamment de la responsabilité personnelle du propriétaire. Selon elles, le compromis réalisé sur l'article 6 de la Convention de 1993 relative aux privilèges et hypothèques maritimes exigeait des Etats contractants qu'ils reconnaissent les privilèges maritimes nationaux des Etats contractants. La responsabilité personnelle du propriétaire devrait être exigée seulement quand la créance n'était pas garantie par un privilège maritime. Concernant les créances garanties par un "privilège maritime", un certain nombre de délégations ont exprimé l'avis que le droit de saisie en application de la Convention ne devrait être accordé qu'aux créances visées par l'article 4 de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, et non pas par l'article 6. A leur sens, l'article 6 ne visait pas à obliger d'autres Etats parties à reconnaître et faire respecter des privilèges maritimes nationaux accordés dans un Etat partie. Il a toutefois été reconnu qu'il serait possible de faire référence à ces privilèges nationaux dans la Convention sur la saisie conservatoire. Une délégation a cité le paragraphe 27 du document JIGE(VII)/2 (TD/B/CN.4/GE.2/2-LEG/MLM/29) où il était question d'éviter une situation où un navire pouvait être saisi dans un Etat partie sans que la créance à l'origine de la saisie puisse être reconnue sur ce navire 3/.

17. Une délégation a proposé de modifier comme suit la première phrase du paragraphe 2 de l'article 3 du projet du CMI : "2. Peut aussi être effectuée la saisie de tout autre navire ou de tous autres navires ...".

18. L'observateur de l'Institut de loueurs internationaux de conteneurs a dit que le paragraphe 1 d) de l'article 3 du projet du CMI semblait traiter des cas où des créances n'étaient pas garanties par des "privilèges maritimes", mais n'englobait pas le cas des affréteurs à temps. Il estimait que des dispositions spécifiques étaient nécessaires pour assurer aux approvisionneurs un droit de saisie en pareil cas.

Article 3 3) : Droit de nouvelle saisie et saisies multiples

19. Quelques délégations ont déclaré préférer la formule adoptée dans la Convention de 1952, à savoir l'interdiction d'effectuer une seconde saisie d'un navire. Elles ne pouvaient donc approuver l'article 5 du projet du CMI qui prévoyait un droit de nouvelle saisie et de saisies multiples dans certains cas. A leur avis, le droit de nouvelle saisie et saisies multiples devrait être limité à des circonstances exceptionnelles, par exemple en cas de fraude ou de fausse déclaration, afin de protéger les intérêts légitimes des propriétaires de navire, ainsi que des chargeurs. Le paragraphe 1 c) du projet du CMI a été critiqué à cet égard.

20. D'autres délégations se sont prononcées pour une formule plus souple dans les cas autres que la fraude ou la fausse déclaration qui justifiaient une nouvelle saisie fondée sur la même créance maritime. A ce propos, il a été

3/ Voir "Projet d'articles", article 3; voir aussi plus loin, par. 41 à 43.

fait mention de cas tels que les collisions, où une évaluation correcte de la créance ne pouvait être effectuée qu'à un stade ultérieur, ou du cas où le montant de la créance excéderait la valeur du navire saisi, ce qui devrait donner un droit de saisie sur un navire de même série.

21. Le Groupe est convenu que cet article devrait être mis entre crochets pour être examiné ultérieurement, en même temps que différentes propositions que des délégations pourraient soumettre 4/.

Article 6 : Saisie abusive

22. Une délégation pensait que la Convention ne devrait pas autoriser les tribunaux, même s'ils le jugeaient bon, à subordonner la saisie au dépôt d'une sûreté par le créancier. De l'avis de quelques autres délégations, la Convention devrait renfermer des directives indiquant si les tribunaux pouvaient subordonner la saisie au dépôt d'une sûreté par le créancier, ainsi que des provisions pour responsabilité en cas de perte ou dommage causés par la saisie abusive.

23. Quelques délégations s'y sont déclarées opposées au motif que ce serait limiter la capacité des tribunaux de juger des cas de saisie abusive conformément au droit du forum arresti. L'article figurant dans le projet du CMI leur paraissait donc convenir. Quelques délégations, en revanche, estimaient que cette disposition n'était pas satisfaisante et préféraient conserver la disposition originale figurant dans la Convention de 1952.

24. Quelques délégations ont évoqué la nécessité d'insérer dans la Convention un texte approprié qui exempterait les gens de mer de l'obligation de fournir des garanties contre une saisie abusive dans le cas de créances garanties par des privilèges maritimes mentionnés au paragraphe 1 a) de l'article 4 de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

25. Dans leur majorité, les délégations sont toutefois convenues que le texte du projet du CMI devrait servir de base aux travaux futurs 5/.

Article 7 : Compétence sur le fond du litige

26. En réponse à une question posée par une délégation, l'observateur du Comité maritime international (CMI) a expliqué que le paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention de 1952 était un compromis entre la conception défendue par les pays de "common law", qui faisait de la saisie un moyen d'obtenir une compétence juridictionnelle, et la conception opposée défendue par les pays de droit romain, qui exigeait l'application de principes généraux sur ce point. La thèse adoptée au paragraphe 1 de l'article 7, qui ne donnait compétence sur le fond du litige que dans un certain nombre de cas n'étant pas jugée satisfaisante, le projet du CMI accordait, pour toutes les créances, une compétence générale aux tribunaux du pays où le navire était saisi.

4/ Voir "Projet d'articles", article 5; voir aussi plus loin, par. 46 à 51.

5/ Voir "Projet d'articles", article 6; voir aussi plus loin, par. 52.

27. Une délégation a déclaré préférer la formule de la Convention de 1952. Selon elle, les dispositions de la Convention de 1952 étaient plus compatibles avec les principes généraux du droit maritime international et de conventions maritimes telles que la Convention sur la limitation de la responsabilité. Il a en outre été souligné que l'octroi d'une compétence générale aux tribunaux du pays où le navire était saisi ne serait pas équitable.

28. De nombreuses délégations se sont prononcées pour le maintien de l'article 7 du projet du CMI, qui accordait la compétence aux tribunaux du forum arresti pour statuer quant au fond, à moins que les parties n'en décident autrement, ou lorsque le tribunal déclinait sa compétence, que la lex fori le lui permettait et que le tribunal d'un autre Etat se reconnaissait compétent 6/.

Article 8 : Application

29. Il a été noté que le paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention de 1952 avait donné lieu à des problèmes d'interprétation dans diverses juridictions. Il ne ressortait pas clairement de la terminologie employée dans ledit paragraphe si toutes les dispositions de la Convention s'appliquaient aux navires d'Etats non contractants, ou si c'était uniquement l'article premier prévoyant un droit de saisie dans le cas de créances maritimes. La plupart des délégations ont déclaré préférer l'orientation adoptée dans le projet du CMI, c'est-à-dire l'application de l'ensemble de la Convention aux navires d'Etats non contractants.

30. Le Groupe est en outre convenu que la disposition relative à l'immunité souveraine à l'article 8 du projet du CMI n'allait pas assez loin, en ce sens qu'elle n'excluait pas les navires exploités par l'Etat du champ d'application de la Convention. En conséquence, il a reconnu que le texte du paragraphe 2 de l'article 8 du projet du CMI devrait être modifié pour correspondre au paragraphe 2 de l'article 13 de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes 7/.

Article 9 : Absence de création de privilèges maritimes nouveaux

31. Le Groupe a estimé que le paragraphe 3 de l'article 8 du projet du CMI, qui prévoyait qu'aucune disposition de la Convention ne pouvait être interprétée comme créant un privilège maritime, était en principe acceptable. La seconde partie de l'article 9 de la Convention de 1952, qui renvoyait à la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, a été jugée inopportune puisqu'il existait trois conventions sur le sujet 8/.

6/ Voir "Projet d'articles", article 7.

7/ Voir "Projet d'articles", article 8 2).

8/ Voir "Projet d'articles", article 8 3); voir aussi plus loin, par. 54.

32. L'observateur du CMI a expliqué qu'il n'était pas fait mention, dans le projet du CMI, de la création d'un droit d'ester en justice, car elle avait paru déborder le cadre de la Convention sur la saisie conservatoire et risquait de conduire à des interprétations différentes selon les juridictions.

B. Examen plus poussé sur la base du "Projet d'articles pour une Convention sur la saisie conservatoire des navires"

33. Le Groupe de session, après avoir achevé l'examen préliminaire de la question, a demandé aux secrétariats d'établir une nouvelle série d'articles sur la base du projet du CMI, en tenant compte des modifications rendues nécessaires par l'adoption de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, ainsi que des observations faites par des délégations pendant la session. Le texte établi par les secrétariats, intitulé "Projet d'articles pour une Convention sur la saisie conservatoire des navires" (TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1), a été soumis au Groupe de session pour examen 9/. Les membres du Groupe ont eu un bref échange de vues dont il est rendu compte ci-après.

Article premier : Définitions

34. Le Groupe a noté que le texte des alinéas a), b), n) et o) du paragraphe 1 de l'article premier avait été modifié pour tenir compte de la terminologie employée dans la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

35. Une délégation a suggéré d'employer, à l'alinéa u), l'expression "droits inscrits de même nature" pour reprendre les termes de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes. Elle jugeait également souhaitable d'éviter l'emploi du pronom anglais "she" pour désigner un navire dans le projet de convention.

36. L'observateur du CMI a fait observer que, dans la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, on employait l'expression "affrèteur en dévolution"; il serait donc bon d'utiliser les mêmes termes au lieu d'"affrèteur coque nue" dans les alinéas q) et r) du paragraphe 1 de l'article premier, ainsi d'ailleurs que dans tous les autres articles du projet de Convention.

37. Une délégation a suggéré de mettre entre crochets l'expression "telle qu'allégation d'un droit ou d'une créance pour" à la fin du texte introductif de l'article premier, pour éviter d'établir une liste non exhaustive de créances maritimes. Une autre délégation a proposé de supprimer le mot "directe" à l'alinéa b) pour ne pas créer de limitation qui n'existait pas dans le texte introductif. Elle se demandait également si les alinéas k) et n), où il était question de "pilotage" et de "frais de pilotage", n'étaient pas redondants.

9/ Le texte du "Projet d'articles" est reproduit plus loin, dans l'annexe II.

38. Le Groupe de session a entendu le rapport du Président du Groupe informel qu'il avait constitué pour étudier la définition du sauvetage et de l'indemnité spéciale. Le Président du Groupe informel a déclaré que l'article premier, tel qu'il était actuellement libellé, définissait toute créance ayant trait à une opération de sauvetage ou d'assistance ainsi qu'à un contrat d'assistance comme une créance maritime. Puisque les raisons qui avaient conduit à exclure l'indemnité spéciale de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes ne valaient pas dans le cas du projet de Convention sur la saisie conservatoire, le Groupe, après mûre réflexion, était arrivé à la conclusion qu'il fallait conserver l'article premier sous sa forme actuelle.

39. Le Groupe de session a décidé de maintenir les mots "opération de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat d'assistance" et de supprimer les mots "rémunération d'assistance au navire". Certains avis contraires ont été exprimés.

Article 2 - Pouvoirs de saisie

40. Aucune observation.

Article 3 : Exercice du droit de saisie

41. Le Groupe de session a noté qu'à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 3, la liste des privilèges maritimes (sous-alinéas i) à v)) avait été modifiée compte tenu de la terminologie employée au paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes.

42. Le Groupe de session a entendu le rapport du Président du Groupe informel qu'il avait constitué pour examiner la question de l'harmonisation des dispositions de la Convention sur la saisie conservatoire avec celles de l'article 6 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes. Il était apparu que les opinions divergeaient quant au but de l'article 6. La majorité des délégations estimaient que cet article n'imposait pas aux autres Etats parties l'obligation de reconnaître et d'exécuter les privilèges maritimes nationaux, mais certaines étaient de l'avis contraire. Il n'avait donc pas été possible de s'entendre sur une solution commune. Les propositions suivantes avaient donc été faites : a) conserver le paragraphe 1 de l'article 3 tel qu'il figurait dans le document CRP.1; b) supprimer le texte figurant après l'expression "privilège maritime" à l'alinéa a) du paragraphe 1, y compris les sous-alinéas i) à v) 10/, ce qui pourrait rendre les privilèges maritimes nationaux exécutoires dans tous les Etats; c) insérer au paragraphe 1 de l'article 3 un nouvel alinéa b) libellé en ces termes : "la créance est garantie par un privilège maritime accordé en vertu de la législation de l'Etat où la saisie est demandée conformément aux dispositions de l'article 6 de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes". Cette dernière proposition avait été faite par le Président du Groupe informel pour essayer de trouver un compromis afin de préciser qu'un navire pouvait être saisi au titre de créances garanties par un privilège maritime national même s'il était vendu, mais avec effet uniquement dans l'Etat considéré et sans aucune obligation pour

10/ Proposition de la délégation des Etats-Unis d'Amérique.

d'autres Etats. En conclusion, le Président du Groupe informel a exprimé l'avis que la question d'une harmonisation satisfaisante de la Convention sur la saisie conservatoire avec l'article 6 de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes était décisive pour l'avenir de l'une et l'autre conventions.

43. Le Groupe de session a décidé de mettre les trois propositions entre crochets en vue d'un débat plus approfondi. Il a aussi décidé de supprimer les crochets entourant les mots "également", "autre" et "autres" au paragraphe 2 de l'article 3.

Article 4 : Mainlevée de la saisie

44. Une délégation a suggéré de supprimer, au paragraphe 2, le membre de phrase "qui ne pourra excéder la valeur du navire", puisque le montant total de la créance pouvait être supérieur à cette valeur.

45. La majorité des délégations se sont prononcées contre cette suggestion. A cet égard, on a fait valoir que, la saisie étant par nature une action in rem, la sûreté ne saurait être supérieure à la valeur du navire.

Article 5 : Droit de nouvelle saisie et saisies multiples

46. Les délégations des Etats-Unis d'Amérique, du Libéria et de la République de Corée ont proposé de modifier l'article 5 (TD/B/CN.4/GE.2/CRP.2). A leur avis, cette proposition garantirait que la nouvelle saisie resterait, en principe, une mesure exceptionnelle.

47. La majorité des délégations jugeaient la proposition trop restrictive et ne pouvaient donc l'appuyer. A cet égard, il a été question de cas déjà évoqués pendant la session, qui justifiaient non seulement une nouvelle saisie du même navire, mais encore celle d'un navire de même série. Limiter la possibilité de nouvelles saisies aux cas de fraude ou de présentation erronée des faits pourrait avoir des conséquences négatives pour l'armateur, car le saisissant devrait demander la sûreté la plus élevée possible pour protéger ses intérêts. Ces délégations étaient d'avis que le libellé actuel de l'article constituait un bon compromis qui permettrait de régler équitablement tout différend.

48. L'observateur du CMI a déclaré que l'alinéa c) du paragraphe 1 prévoyait le cas où, pour des motifs raisonnables ou des raisons justifiables, la mainlevée d'un navire serait décidée sans qu'il soit demandé de sûreté pour garantir la créance. Ce pouvait être le cas d'un accord entre le saisissant et l'armateur, quand le premier consentait à la mainlevée d'un navire pour prévenir les pertes qui résulteraient du non-respect des dispositions d'une charte partie. La mainlevée pouvait également être prononcée à la demande d'une autorité portuaire pour des raisons de sécurité ou pour toute autre circonstance pouvant rendre nécessaire de libérer l'emplacement où le navire était immobilisé.

49. Plusieurs délégations ont toutefois maintenu leurs réserves concernant le libellé et le but de ce paragraphe.

50. L'observateur de l'Association internationale des ports (AIP) a souligné la nécessité de veiller à ce que les créances liées à des dommages causés aux ouvrages d'art des ports soient pleinement protégées par la possibilité de nouvelles saisies. Très souvent, les autorités portuaires ne pouvaient évaluer l'ampleur réelle de ces dommages qu'après la mainlevée de la saisie. La possibilité d'une nouvelle saisie faciliterait la mainlevée rapide et à l'amiable des navires.

51. Le Groupe de session a décidé de conserver le libellé actuel de l'article en plaçant l'alinéa c) du paragraphe 1 entre crochets et également d'inclure comme variante la proposition faite par les délégations des Etats-Unis d'Amérique, de la République de Corée et du Libéria.

Article 6 : Protection des propriétaires et affréteurs en coque nue de navires saisis

52. L'observateur de l'AIP a dit que la responsabilité du créancier en cas de saisie abusive n'était pas régie par les dispositions du projet de convention. Cela valait pour sa responsabilité à l'égard non seulement du propriétaire ou de l'affréteur coque nue, mais encore de l'autorité portuaire qui risquait de subir de lourdes pertes en raison de l'immobilisation d'un navire saisi quand le propriétaire, l'affréteur coque nue ou le saisissant étaient mis en faillite. Cette situation pouvait aussi beaucoup nuire à d'autres usagers des ports. Il était important de prendre ces questions en considération dans le projet de convention, et il fallait que les autorités portuaires soient associées aux autorités judiciaires compétentes ordonnant la saisie d'un navire pour étudier les conséquences et les modalités de la saisie, notamment la nécessité de décharger des marchandises dangereuses, de transférer le navire à un poste d'attente sûr, etc. La convention devrait prévoir la réclamation d'une sûreté appropriée au créancier qui demandait la saisie afin de couvrir les droits et frais de port ordinaires.

Article 7 : Compétence sur le fond du litige

53. Aucune observation.

Article 8 : Application

54. De l'avis d'une délégation, le paragraphe 3 de cet article devrait soit constituer un article indépendant, soit faire partie de l'article 3.

Article 9 : Réserves

55. Aucune observation.

Annexe II

PROJET D'ARTICLES POUR UNE CONVENTION
SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES 1/

Article premier

Définitions

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, une hypothèque, un "mortgage" ou une autre sûreté de même nature grevant tout navire ou les opérations de sauvetage et d'assistance relatives à tout navire, tels qu'allégation d'un droit ou d'une créance pour :
- a) pertes ou dommages matériels 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 (Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, art. 4 1) e));
 - b) mort ou lésion corporelle survenant, sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire (Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, art. 4 1) b));
 - c) [opération de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat d'assistance;] [rémunération d'assistance au navire;]
 - 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;
 - 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;
 - 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;

1/ Initialement distribué sous la cote TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1.

- 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) droit de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que frais de pilotage (Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, art. 4 1) d));
- 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 (Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, art. 4 1) a));
- p) paiements effectués en relation avec le navire par le capitaine, le propriétaire du navire, l'affrèteur coque nue, tout autre affrèteur ou tout agent, ou pour leur compte;
- q) primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou l'affrèteur coque nue, ou pour leur compte;
- r) frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou l'affrèteur coque nue, ou pour leur compte;
- s) tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire;
- t) tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'utilisation ou des produits d'exploitation de ce navire;
- u) hypothèque, "mortgage" ou toute autre sûreté de même nature grevant le navire;
- v) tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

2. Par "saisie", il faut entendre toute immobilisation ou restriction au départ d'un navire, en vertu d'une décision judiciaire, afin de garantir une créance maritime, 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.

La "saisie" comprend toutes mesures conservatoires entraînant l'immobilisation d'un navire, mais ne comprend pas les mesures tendant à l'exécution d'un jugement ou d'une sentence arbitrale exécutoires.

3. Par "personne", il faut entendre toute personne physique ou morale, société ou groupement ayant ou non la personnalité morale, ainsi que les Etats, les administrations et les établissements publics.

4. Par "créancier", il faut entendre toute personne alléguant une créance maritime.

5. Par "tribunal", il faut entendre toute autorité judiciaire compétente d'un Etat.

Article 2

Pouvoirs de saisie

1. Un navire ne peut être saisi, ou libéré de cette saisie, que par décision d'un tribunal de l'Etat dans lequel la saisie est demandée ou a été effectuée.

2. Un navire peut être saisi en vertu d'une créance maritime, mais non en vertu d'une autre créance.

3. Un navire peut être saisi même s'il est prêt à appareiller ou s'il a déjà appareillé.

4. Un navire peut être saisi aux fins d'obtenir une sûreté, malgré l'existence, dans tout contrat considéré, d'une clause attributive de compétence judiciaire ou arbitrale prévoyant de soumettre la créance maritime à l'origine de la saisie à l'examen au fond du tribunal d'un Etat autre que celui dans lequel la saisie est effectuée, ou d'un tribunal arbitral, ou d'une clause prévoyant l'application de la loi d'un autre Etat à ce contrat.

5. Sous réserve des dispositions de la présente Convention, la procédure relative à la saisie d'un navire ou à sa mainlevée est régie par la loi de l'Etat dans lequel la saisie est demandée ou a été effectuée.

Article 3

Exercice du droit de saisie

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 (Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, art. 4 1)) :

i) 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;

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

iii) assistance et sauvetage du navire;

- iv) droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que frais de pilotage;
 - v) pertes ou dommages matériels 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; ou
- b) la créance est fondée sur une hypothèque enregistrée, un "mortgage" enregistré ou toute sûreté enregistrée de même nature; ou
- c) la créance est relative à la propriété ou à la possession du navire; ou
- d) la créance n'est pas couverte par les alinéas a), b) et c) ci-dessus et si :
- i) la personne qui était propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née est personnellement obligée à raison de cette créance et est propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée; ou
 - ii) l'affrètement en coque nue du navire au moment où la créance maritime est née est personnellement obligé à raison de cette créance et est affrètement en coque nue ou propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée.
2. Peut [également] */ être effectuée la saisie de tout [autre] */ navire ou de tous [autres] */ navires qui, au moment où la saisie est pratiquée, est ou sont propriété de la personne qui est personnellement obligée à raison de la créance maritime et qui, au moment où la créance est née, était :
- a) propriétaire du navire auquel la créance maritime se rapporte; ou
 - b) affrètement en coque nue, affrètement à temps ou affrètement au voyage de ce navire.

Cette disposition ne s'applique pas aux créances relatives à la propriété ou à la possession d'un navire.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la saisie d'un navire qui n'est pas propriété d'une personne prétendument obligée à raison de la créance ne pourra être autorisée que si, selon la loi de l'Etat où la saisie est demandée, un jugement rendu en vertu de cette créance peut être exécuté contre ce navire par une vente judiciaire ou forcée de ce navire.

*/ Proposition de la délégation des Etats-Unis d'Amérique.

Article 4

Mainlevée de la saisie

1. Un navire qui a été saisi devra être libéré lorsqu'une sûreté d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante aura été constituée.
2. Si les parties intéressées ne parviennent pas à un accord sur l'importance et la forme de la sûreté, le tribunal en déterminera la nature et le montant, qui ne pourra excéder la valeur du navire.
3. Aucune demande tendant à la libération du navire contre la constitution d'une sûreté ne peut être interprétée comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation à toute défense ou à tout droit de limiter la responsabilité.
4.
 - a) Si un navire a été saisi dans un Etat non partie et n'est pas libéré malgré la constitution d'une sûreté dans un Etat partie, la mainlevée de cette sûreté sera, par ordonnance rendue sur requête, autorisée par le tribunal de l'Etat partie, sauf circonstances exceptionnelles où ce serait injuste;
 - b) Si, dans un Etat non partie, le navire est libéré contre la constitution d'une sûreté suffisante, la mainlevée de toute sûreté constituée dans un Etat partie sera prononcée par ordonnance dans la mesure où le montant total de la sûreté constituée dans les deux Etats dépasse :
 - i) soit le montant de la créance au titre de laquelle la saisie a été pratiquée;
 - ii) soit la valeur du navire;la moins élevée des deux devant prévaloir.

Cette mainlevée ne sera toutefois prononcée par ordonnance que dans la mesure où la sûreté sera effectivement disponible dans l'Etat non partie et librement transférable au profit du créancier.
5. Toute personne qui a constitué une sûreté en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, à tout moment, demander au tribunal de réduire, modifier ou annuler cette sûreté.

Article 5

Droit de nouvelle saisie et saisies multiples

- [1. Lorsque, dans un Etat, un navire a déjà été saisi et libéré ou qu'une sûreté a déjà été déposée pour garantir une créance maritime, ce navire ne pourra ensuite faire l'objet d'aucune saisie fondée sur la même créance maritime, à moins que :

- a) la nature ou le montant de la sûreté déjà constituée en vertu de la même créance ne soit pas suffisant, à condition que le montant total des sûretés ne dépasse pas la valeur du navire; ou
 - b) la personne qui a déjà constitué la sûreté ne soit ou ne paraisse pas capable d'exécuter tout ou partie de ses obligations; ou
 - c) la mainlevée de la saisie ou la libération de la sûreté ne soit intervenue :
 - i) soit à la demande ou avec le consentement du créancier agissant pour des motifs raisonnables;
 - ii) soit parce que le créancier n'a pu par des mesures raisonnables empêcher cette mainlevée ou cette libération.
2. Tout autre navire qui serait autrement susceptible d'être saisi en vertu de la même créance maritime ne pourra être saisi à moins que :
- a) la nature ou le montant de la sûreté déjà obtenue en vertu de la même créance ne soit pas suffisant; ou
 - b) les dispositions du paragraphe 1 b) ou c) du présent article soient applicables.
3. La "mainlevée" aux fins du présent article exclut tout départ ou libération illégaux du navire.]

Article 6

Protection des propriétaires et affréteurs en coque nue de navires saisis

1. Le tribunal peut, comme condition à l'autorisation de saisir un navire ou de maintenir une saisie déjà effectuée, imposer au créancier saisissant ou ayant fait saisir le navire l'obligation de constituer une sûreté sous une forme, pour un montant et selon des termes qui seront fixés par ce tribunal, à raison de toute perte causée par la saisie susceptible d'être subie par le défendeur et dans laquelle la responsabilité du créancier peut être prouvée, notamment mais non exclusivement, à raison de la perte ou du dommage éventuels subis par le défendeur par suite :
- a) d'une saisie abusive ou injustifiée; ou
 - b) d'une sûreté excessive demandée et obtenue.
2. Les tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été effectuée sont compétents pour déterminer l'étendue de la responsabilité éventuelle du créancier à raison de pertes ou dommages causés par la saisie d'un navire, notamment mais non exclusivement, de ceux qui seraient subis par suite :
- a) d'une saisie abusive ou injustifiée; ou
 - b) d'une sûreté excessive demandée et obtenue.

3. La responsabilité éventuelle du créancier, visée au paragraphe 2 du présent article, est déterminée par application de la loi de l'Etat où la saisie a été effectuée.

4. Au cas où le litige est, conformément aux dispositions de l'article 7, soumis à l'examen au fond d'un tribunal d'un autre Etat ou d'un tribunal arbitral, la procédure relative à la responsabilité du créancier prévue au paragraphe 2 du présent article peut être suspendue dans l'attente de la décision au fond.

5. Toute personne qui a constitué une sûreté en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article peut à tout moment demander au tribunal de réduire, modifier ou annuler cette sûreté.

Article 7

Compétence sur le fond du litige

1. Les tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été effectuée ou une sûreté donnée pour éviter la saisie ou obtenir la libération du navire sont compétents pour juger le litige au fond, à moins que les parties, de façon valable, ne conviennent ou ne soient convenues de soumettre le litige au tribunal d'un autre Etat se déclarant compétent, ou à l'arbitrage.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été effectuée, ou une sûreté constituée pour prévenir une saisie ou obtenir la libération du navire, peuvent décliner leur compétence si le droit de cet Etat le leur permet et si le tribunal d'un autre Etat se reconnaît compétent.

3. Lorsqu'un tribunal de l'Etat dans lequel une saisie a été effectuée ou une sûreté constituée pour prévenir une saisie ou obtenir la libération du navire,

- a) n'est pas compétent pour statuer au fond sur le litige; ou
- b) a décliné sa compétence en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article,

ce tribunal peut et, sur requête, doit, fixer au créancier un délai pour engager la procédure au fond devant un tribunal ou une juridiction arbitrale compétents.

4. Si, au terme du délai fixé conformément au paragraphe 3 du présent article, la procédure au fond n'a pas été engagée, la mainlevée de la saisie ou de la sûreté est, sur requête, autorisée par ordonnance.

5. Si la procédure est engagée avant le terme du délai fixé conformément au paragraphe 3 du présent article ou si la procédure devant un tribunal compétent d'un autre Etat est engagée en l'absence de fixation d'un délai, toute décision définitive prononcée à l'issue de cette procédure est reconnue et prend effet à l'égard du navire saisi ou de la sûreté constituée pour prévenir la saisie du navire ou obtenir sa libération, sous réserve de

la conformité de cette procédure avec les principes généraux garantissant une procédure régulière.

6. Aucune des dispositions du paragraphe 5 du présent article ne limite d'autre effet d'un jugement ou une sentence arbitrale étrangers rendus selon la loi de l'Etat où la saisie a été effectuée ou une sûreté constituée pour prévenir une saisie du navire ou obtenir sa libération.

Article 8

Application

1. La présente Convention est applicable à tout bâtiment de mer battant ou non pavillon d'un Etat partie.

2. La présente Convention n'est pas applicable aux navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et exclusivement affectés à un service non commercial (voir Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, art. 13 2)).

3. Aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme créant un privilège maritime.

4. La présente Convention ne porte atteinte à aucun des droits ou pouvoirs, dévolus par une convention internationale, une loi ou réglementation interne, à un Etat ou à ses administrations, à un établissement public ou à une autorité portuaire, de retenir un navire ou d'en interdire le départ dans le ressort de leur juridiction.

5. La présente Convention ne porte pas atteinte au pouvoir d'un Etat ou tribunal de rendre des ordonnances applicables à la totalité du patrimoine d'un débiteur.

6. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte à l'application de conventions internationales ni d'aucune loi interne leur donnant effet, autorisant la limitation de responsabilité dans l'Etat où une saisie est effectuée.

7. Aucune disposition de la présente Convention ne modifie ou ne concerne les textes de loi en vigueur dans les Etats parties relativement à la saisie d'un navire dans la juridiction de l'Etat dont il bat pavillon, obtenue par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat, ou par toute autre personne qui aura acquis une créance de ladite personne par voie de subrogation, de cession, ou par tout autre moyen.

Article 9

Réserves

Un Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou l'adhésion à cette Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer la Convention aux navires ne battant pas le pavillon d'un Etat partie.

Annexe III

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA HUITIEME SESSION
DU GROUPE INTERGOUVERNMENTAL CONJOINT D'EXPERTS

1. Election du Bureau
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Examen d'une éventuelle 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 de la huitième session.

Annexe IV

PARTICIPATION AUX TRAVAUX 1/

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

Algérie	Irlande
Allemagne	Italie
Arabie saoudite	Jamahiriya arabe libyenne
Argentine	Japon
Australie	Libéria
Bahreïn	Malaisie
Belgique	Maroc
Bénin	Mexique
Brésil	Nigéria
Canada	Norvège
Chine	Oman
Costa Rica	Pakistan
Côte d'Ivoire	Paraguay
Cuba	Pays-Bas
Egypte	Pologne
Espagne	Portugal
Etats-Unis d'Amérique	République de Corée
Fédération de Russie	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Finlande	Suède
France	Suisse
Gabon	Thaïlande
Gambie	Trinité-et-Tobago
Grèce	Tunisie
Guinée	Turquie
Honduras	Ukraine
Indonésie	Yémen
Iran (République islamique d')	

2. L'organisation internationale ci-après était représentée à la session :

Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce

3. L'organisme intergouvernemental ci-après était représenté à la session :

Organisation de l'unité africaine

4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session :

Catégorie générale

Chambre de commerce internationale

Confédération internationale des syndicats libres

1/ La liste des participants porte la cote TD/B/CN.4/GE.2/INF.1.

Catégorie spéciale

Association internationale d'approvisionneurs de navires
Association internationale des ports
Association internationale des sociétés de classification
Chambre internationale de la marine marchande
Comité maritime international
Ibero-American Institute of Maritime Law
Institut de loueurs internationaux de conteneurs
