



## Conférence diplomatique sur la saisie conservatoire des navires



Distr.  
GÉNÉRALE

A/CONF.188/3/Add.1  
11 janvier 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS/ARABE/  
FRANÇAIS

---

Genève, 1er mars 1999  
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

### ÉLABORATION ET ADOPTION D'UNE CONVENTION SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES

Compilation d'observations et de propositions de gouvernements, d'organismes  
intergouvernementaux et d'organisations non gouvernementales sur le projet  
d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires

#### TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
INTRODUCTION . . . . .	1
COMPILATION D'OBSERVATIONS ET DE PROPOSITIONS . . . . .	2 - 13
MADAGASCAR . . . . .	2 - 7
MAROC . . . . .	8 - 13

INTRODUCTION

1. On trouvera ci-après les observations et propositions relatives au projet d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires qui ont été reçues entre le 16 octobre et le 31 décembre 1998. Elles ont été communiquées par Madagascar et par le Maroc.

COMPILATION D'OBSERVATIONS ET DE PROPOSITIONS

MADAGASCAR

[Original : FRANÇAIS]

Article premier - Définitions

2. Cet article devrait être complété par les définitions des termes "affréteur en dévolution", "armateur gérant", "Mortgage", pour éviter toute équivoque. En effet, la différence n'est pas du tout évidente entre les expressions suivantes :

- affréteur en dévolution et affréteur coque nue
- armateur gérant et exploitant du navire
- hypothèque et mortgage

Article 3 - Exercice de droit de saisie

3. La notion de créance délictuelle introduite dans l'alinéa a) v) du paragraphe 1) devrait être étendue aux amendes encourues par le navire ou son équipage.

Article 4 - Mainlevée de la saisie

4. Le droit de la personne qui a constitué une sûreté devrait être limité à la possibilité de demander la réduction de cette sûreté. En effet, il serait inutile de lui demander de verser une caution si, en vertu des dispositions du paragraphe 5) de l'article 4, elle peut demander l'annulation auprès du tribunal.

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

5. Le paragraphe 1) de cet article devrait être modifié de façon que l'autorisation de saisir un navire ou de maintenir une saisie déjà effectuée ne soit pas systématiquement subordonnée à la constitution d'une sûreté par le créancier saisissant. En effet, il peut arriver que le créancier n'ait pas le moyen de constituer une caution. C'est le cas d'un membre de l'équipage dont le salaire n'a pas été réglé.

6. Par ailleurs, si la constitution préalable d'une sûreté est nécessaire, le montant de celle-ci ne devrait pas dépasser celui de la créance alléguée.

7. Enfin, le paragraphe 5) de cet article appelle les mêmes observations que celles qui ont été formulées pour l'article 4.

MAROC

[Original : ARABE]

8. Le projet de convention est fort important. Son libellé est clair et bien structuré et l'article premier, en particulier, donne de nombreuses définitions qui devraient aider à dissiper toute ambiguïté susceptible d'entraver l'application de la convention.

9. Nous constatons toutefois que, dans certains domaines, le projet est en contradiction avec le droit privé marocain. Par exemple, l'article premier prévoit que les navires peuvent être saisis à titre de mesure conservatoire uniquement pour garantir une créance d'ordre maritime, alors que le droit marocain autorise la saisie conservatoire quel que soit le type de créance (article 110 du Code maritime).

10. Le paragraphe 1 de l'article 2 du projet de convention, qui dispose qu'un navire ne peut être saisi que par décision d'un tribunal de l'État contractant où la saisie est pratiquée, est également incompatible avec l'article 110 du Code maritime marocain, lequel permet aussi la saisie en application d'un instrument exécutoire.

11. Il y a en outre conflit entre l'article 111 du Code maritime marocain, qui exclut la saisie d'un navire entre le moment où le capitaine a reçu l'autorisation d'appareiller et la fin du voyage, et le paragraphe 3 de l'article 2 du projet de convention, qui autorise la saisie même si le navire est prêt à appareiller ou s'il a déjà appareillé.

12. De surcroît, l'article 4 du projet de convention prévoit qu'un navire qui a été saisi peut être libéré lorsqu'une sûreté a été constituée, et que si les parties intéressées ne parviennent pas à un accord, elles peuvent demander au tribunal de déterminer la nature et le montant de la sûreté, qui ne doit en aucun cas excéder la valeur du navire. À notre avis, cette disposition servirait les intérêts des armateurs ou affrêteurs étrangers, au détriment de ceux des créanciers marocains.

13. Bref, le projet de convention vise simplement à protéger les intérêts de pays développés, comme le Royaume-Uni et les États-Unis d'Amérique, qui ont une longue histoire maritime ou une importante marine marchande et qui, soucieux de mettre leurs navires à l'abri de saisies qui empêcheraient leur exploitation, cherchent ainsi à restreindre le champ d'application des règles concernant la saisie conservatoire.

-----



## Conférence diplomatique sur la saisie conservatoire des navires

Distr.  
GÉNÉRALE

A/CONF.188/3/Add.2  
23 février 1999



FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

---

Genève, 1er mars 1999  
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

### ÉLABORATION ET ADOPTION D'UNE CONVENTION SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES

Compilation d'observations et de propositions de gouvernements, d'organismes  
intergouvernementaux et d'organisations non gouvernementales sur le projet  
d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires

#### TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
INTRODUCTION . . . . .	1
OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS . . . . .	2 - 23
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord . . . . .	2 - 23

INTRODUCTION

1. On trouvera ci-après les observations et propositions du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatives au projet d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires, qui ont été reçues entre le 1er janvier et le 15 février 1999.

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS <sup>1</sup>

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Article premier, paragraphe 1)

2. Le projet de texte proposé pour la définition de la "créance maritime" au paragraphe 1) de l'article premier prévoit actuellement deux variantes, à savoir :

a) une liste exhaustive (les mots du chapeau du paragraphe 1) de l'article premier figurant actuellement entre crochets étant supprimés); ou

b) une description générale, suivie d'une liste d'exemples (le libellé actuel du paragraphe 1) de l'article premier étant maintenu après suppression des crochets).

3. La décision touchant la définition de la "créance maritime" est liée à des décisions sur d'autres questions clefs, en particulier les circonstances dans lesquelles un créancier peut obtenir la saisie d'un navire et les conséquences qui en résulteront pour le créancier. Avec d'autres éléments clefs, la forme de cette définition déterminera l'équilibre que la nouvelle convention entend établir entre les intérêts des propriétaires de navire et ceux des créanciers.

4. Le Gouvernement du Royaume-Uni préférerait que l'on prévoit, pour la définition de la "créance maritime", une liste exhaustive élargie (variante a)). Lorsqu'une telle créance existe, nous pensons cependant qu'une saisie ne devrait pas être indûment coûteuse pour le créancier.

5. Les négociations au sein du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes suggèrent que l'une et l'autre des deux variantes proposées au paragraphe 1) de l'article premier bénéficient d'un appui qui n'est cependant pas suffisant pour en permettre l'adoption conformément au règlement intérieur. La Conférence pourrait donc envisager une solution de compromis.

6. Le Gouvernement mexicain a déjà proposé une telle solution de compromis (document A/CONF.188/3, par. 35). Bien qu'il préfère une liste exhaustive, le Gouvernement du Royaume-Uni pourrait accepter cette solution de compromis si la Conférence tranchait la plupart des autres questions clefs en faveur des créanciers.

7. Si elle décidait d'examiner une solution de compromis, la Conférence pourrait envisager une formulation plus simple que celle proposée par le Gouvernement mexicain. La Conférence pourrait, par exemple, supprimer les mots figurant entre crochets et les crochets du chapeau et ajouter à la fin du

---

<sup>1</sup>Observations initiales du Royaume-Uni avant la fin des procédures d'approbation.

paragraphe 1) de l'article premier un nouvel alinéa, ce qui donnerait pour ce paragraphe le libellé suivant :

*"Par 'créance maritime', il faut entendre toute allégation d'un droit ou d'une créance pour :*

*[a) - v)]; et*

*w) toute autre créance de nature analogue à celle des créances visées aux alinéas a) à v) ci-dessus."*

8. Cette approche aurait l'avantage d'introduire un élément analogique dans la variante a) actuelle. La souplesse correspondante serait cependant moindre que celle qu'offre la variante b) actuelle.

### Article 3

#### Introduction

9. Le Gouvernement du Royaume-Uni propose de modifier l'article 3 du projet de convention. Comme la proposition faite par le Comité maritime international (CMI), l'amendement proposé préciserait que la loi nationale déterminerait si un créancier peut obtenir la saisie d'un navire autre que celui auquel se rapporte la créance maritime. Cet amendement va cependant plus loin que la proposition du CMI en stipulant explicitement la saisie de navires "associés" (à savoir des navires relevant d'un même contrôle). Nous examinons également la définition du contrôle et la question de savoir si la convention devrait contenir des indications à cet égard.

#### Genèse de la question

10. La Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer a tenté d'établir un équilibre équitable entre les intérêts des propriétaires de navire et ceux des créanciers. Le paragraphe 1) de l'article 3 de la Convention de 1952 prévoit la saisie de navires "jumeaux". C'est ainsi que tout créancier peut saisir soit le navire auquel la créance maritime se rapporte, soit tout autre navire de celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte. Le paragraphe 2) de l'article 3 de la Convention de 1952 stipule que des navires sont réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes.

11. Depuis 1952, le stratagème d'une compagnie n'ayant qu'un seul navire a été de plus en plus utilisé. En conséquence, peu de navires ont des navires "jumeaux" au sens de la Convention de 1952. La seule option dont disposent de nombreux créanciers est donc de saisir le navire auquel la créance se rapporte. L'équilibre que la Convention de 1952 a cherché à établir a penché de cette manière en faveur des propriétaires de navire.

12. De l'avis du Gouvernement du Royaume-Uni, le paragraphe 2) de l'article 3 du projet de convention traite ce problème en permettant implicitement aux États de spécifier quels navires sont propriété d'une même personne en vertu de la loi nationale. Nous estimons, comme le CMI, qu'il vaudrait mieux prévoir une clause explicite à cet égard. Nous irions même plus loin car nous pensons que le paragraphe 2) de l'article 3 devrait expressément prévoir la saisie de navires associés.

#### Proposition

13. Dans sa rédaction actuelle, la nouvelle convention permettrait la saisie tant du navire auquel la créance se rapporte que de tout autre navire appartenant à la personne responsable de la créance. Nous nous demandons néanmoins si une telle approche est suffisamment souple.

14. L'utilisation du concept d'un propriétaire commun pourrait limiter la portée de cette disposition. De la même manière que les compagnies n'ayant qu'un seul navire ont proliféré depuis 1952, l'évolution future des transports maritimes pourrait réduire l'utilité d'un tel concept.

15. Nous proposons donc que la disposition prévoit expressément la saisie de tout navire "associé". Nous proposons en outre qu'on utilise le concept de contrôle comme critère d'association. Nous estimons que l'on permettrait mieux ainsi à la loi nationale de faire face aux développements qui pourraient autrement empêcher de percer l'écran social.

16. Les amendements suivants de l'article 3 donneraient effet à ces propositions :

- 1) *[Sans changement.]*
- 2) *Peut également être effectuée la saisie de tout autre navire ou de tous autres navires sous le contrôle de la personne qui :*
  - a) *est prétendument obligée à raison de la créance maritime; ou*
  - b) *contrôle la compagnie prétendument obligée à raison de la créance maritime,*

*et qui était, au moment où est née la créance maritime :*

- i) *la personne qui contrôlait le navire auquel la créance maritime se rapporte [; ou*
- ii) *l'affrètement en dévolution, l'affrètement à temps ou l'affrètement au voyage de ce navire [ou d'une partie de ce dernier]].*
- 3) *Aux fins du présent article, une personne contrôle un navire si cette personne est propriétaire du navire ou contrôle la compagnie qui en est propriétaire. La loi nationale de l'État où la saisie est demandée déterminera si, à cet effet, une personne est propriétaire d'un navire ou contrôle une compagnie qui en est propriétaire.*
- 4) *Le paragraphe 2) du présent article ne s'applique pas aux créances relatives à la propriété ou à la possession d'un navire.*
- 5) *Nonobstant les dispositions du paragraphe 1) du présent article, la saisie d'un navire qui n'est pas contrôlé par la personne prétendument obligée à raison de la créance ne pourra être autorisée que si, selon la loi de l'État 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.*

17. Nous proposons ainsi des modifications quant au fond des paragraphes 2) et 3). Le nouveau paragraphe 4) est l'appendice du paragraphe 2) actuel.

Le nouveau paragraphe 5) reprend le libellé du paragraphe 3) actuel auquel ont été apportées les modifications voulues.

18. Tout comme en vertu du libellé actuel du paragraphe 2) de l'article 3, un créancier ne pourrait pas saisir un navire associé qui serait affrété en dévolution, affrété à temps ou affrété au voyage à la personne obligée à raison de la créance maritime. Cependant, si une personne devient obligée à raison d'une créance maritime alors qu'elle affrète un navire, un créancier pourrait saisir tout navire contrôlé par cette personne (qu'elle en soit propriétaire ou qu'elle contrôle la compagnie qui en est propriétaire). Nous ne prétendons pas qu'un affréteur en dévolution puisse être considéré comme une personne ayant, pour cette seule raison, le "contrôle" d'un navire.

19. Nous avons ajouté les mots "ou d'une partie de ce dernier" au nouveau paragraphe 2) b) de l'article 3 pour viser aussi les affréteurs par compartiment. Nous estimons que le libellé du paragraphe 1) de l'article premier, et notamment son alinéa f), sont suffisamment larges pour faire relever les créances à raison desquelles un affréteur par compartiment pourrait être obligé de la définition de la "créance maritime".

#### Définition du contrôle

20. Dans l'intérêt de l'uniformité du droit maritime international, la Conférence diplomatique pourrait souhaiter donner aux États quelques indications sur la manière dont la loi nationale pourrait définir le concept de "contrôle". Si la Conférence en décidait ainsi, nous suggérerions que ces indications comprennent une liste de critères, comme dans l'article 13 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance.

21. La Conférence pourrait souhaiter inclure de tels critères dans la Convention elle-même. Elle pourrait cependant préférer les indiquer à titre de modèles pour les lois nationales, au moyen peut-être d'une résolution. La Conférence pourrait examiner le texte suivant comme base de l'une ou l'autre de ces approches :

*L'État dans lequel la saisie est demandée peut établir des critères dans sa loi nationale ou prévoir un examen au cas par cas afin de déterminer si une personne est propriétaire d'un navire ou contrôle une compagnie qui en est propriétaire. Tous les facteurs pertinents devraient être pris en compte, en ce qui concerne notamment la question de savoir si les critères suivants (indépendamment de l'ordre dans lequel ils sont énoncés) s'appliquent au sujet des navires considérés :*

- a) *Même nom ou noms analogues;*
- b) *Participation commune des compagnies propriétaires des navires;*
- c) *Gestion commune des compagnies propriétaires des navires;*
- d) *Arrangements financiers communs;*
- e) *Garanties ou autres sûretés croisées entre les compagnies propriétaires des navires; et*
- f) *Assurance sur la base d'une flotte de navires.*



Charge de la preuve

22. Une autre importante question que la loi nationale devrait régler est celle de la charge de la preuve. La loi nationale pourrait, par exemple, attribuer la charge de la preuve soit au créancier soit à la personne qui, selon le créancier, contrôlerait deux navires associés. Point n'est cependant besoin de le prévoir explicitement dans la Convention. La règle stipulée au paragraphe 5) de l'article 2 suffit : les questions de procédure relèvent de la loi nationale.

Mesures demandées à la Conférence diplomatique

23. La délégation du Royaume-Uni demande à la Conférence diplomatique :

a) D'adopter les modifications à l'article 3 proposées au paragraphe 16 ci-dessus; et

b) D'examiner la nécessité de donner des indications comme il est suggéré au paragraphe 20 ci-dessus.

-----



## Conférence diplomatique sur la saisie conservatoire des navires

Distr.  
GÉNÉRALE

A/CONF.188/3/Add.3  
23 février 1999



FRANÇAIS  
Original : ESPAGNOL/FRANÇAIS

---

Genève, 1er mars 1999  
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

### ÉLABORATION ET ADOPTION D'UNE CONVENTION SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES

Compilation d'observations et de propositions de gouvernements, d'organismes  
intergouvernementaux et d'organisations non gouvernementales  
sur le projet d'articles pour une convention  
sur la saisie conservatoire des navires

#### TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
INTRODUCTION . . . . .	1
COMPILATION D'OBSERVATIONS ET DE PROPOSITIONS . . . . .	2 - 21
Italie . . . . .	2 - 8
Association latino-américaine pour le droit de la navigation et le droit de la mer . . . . .	9 - 21

INTRODUCTION

1. On trouvera ci-après les observations et propositions de l'Italie et de l'Association latino-américaine pour le droit de la navigation et le droit de la mer relatives au projet d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires, qui ont été reçues entre le 1er janvier et le 19 février 1999.

COMPILATION D'OBSERVATIONS ET DE PROPOSITIONS

Italie

A) *Article premier, paragraphe 1) - Définitions, liste de créances maritimes*

2. Compte tenu de la position déjà adoptée par la délégation italienne pendant les travaux de la huitième session du "Groupe intergouvernemental conjoint d'experts de privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes CNUCED/OMI (Londres - 9/10 octobre 1995), on confirme l'opportunité d'adopter une liste *non exhaustive* de créances maritimes. Cela donnerait une certaine latitude au texte de cet article, susceptible de permettre l'adaptation continue de la Convention aux changements juridiques qui pourront se produire à l'avenir dans ce domaine.

B) *Article 2, paragraphe 3) - Pouvoirs de saisie*

3. Cette disposition novatrice, par rapport aux normes de la Convention de 1952, suscite des perplexités surtout en raison de considérations pratiques, puisque la saisie d'un navire *déjà appareillé* semble poser des difficultés de réalisation concrète.

C) *Article 4, paragraphes 2) et 4) b) ii) - Sûreté et mainlevée de la saisie conservatoire d'un navire*

4. On sait qu'à la suite d'observations formulées par certaines délégations au sein de la CNUCED quant au fait de limiter le montant de la sûreté à constituer, le membre de phrase "*qui ne pourra excéder la valeur du navire*", figurant aux paragraphes 2) et 4) b) ii), fera l'objet d'un débat approfondi et détaillé pendant la prochaine Conférence diplomatique.

5. À ce propos, on formule un avis favorable à la conservation de ce membre de phrase, compte tenu des dispositions du Code de procédure civile en matière de saisie conservatoire qui, selon l'article 643 du Code de la navigation, s'appliquent par renvoi aussi aux normes du Code de la navigation.

6. En effet, l'article 684 du Code de procédure civile établit explicitement que le débiteur visant à obtenir la mainlevée de la saisie par le tribunal, doit constituer une sûreté d'un montant suffisant, en considération du "*montant du crédit qui a donné lieu à la saisie*" et des dépenses effectuées "*en raison de la valeur des choses saisies*".

7. L'introduction dans la Convention d'une limitation de la sûreté à constituer pour obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire apparaît donc parfaitement compatible avec les dispositions nationales qui régissent actuellement cette matière.

D) *Article 8 - Application*

8. Aux cas d'exclusion prévus par le paragraphe 2) de l'article 8, des raisons d'opportunité suggèrent d'en ajouter un autre, visé à la lettre b) de

l'article 648 du Code de la navigation, disposant que les navires affectés aux services de navigation, en dehors d'une autorisation formelle du Ministre des transports et de la navigation, ne peuvent faire l'objet ni d'expropriation forcée, ni d'autres mesures conservatoires telles que la saisie conservatoire elle-même.

Association latino-américaine pour le droit de la navigation  
et le droit de la mer (ALDENAVE)

9. Nous communiquons de brèves observations sur le texte du projet de révision de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer (TD/B/IGE.1/5), à soumettre pour examen à la Conférence diplomatique qui doit se tenir du 1er au 12 mars 1999.

10. Il y a lieu de souligner d'emblée que la Convention de 1952 constitue, en matière de droit international, une exception aux pratiques consacrées puisque cet instrument ne contient que des solutions concernant la procédure, que les traités réservent aux lois nationales. La Convention de 1952 est donc uniquement justifiée par la réalisation des objectifs spécifiques qu'elle vise puisque :

a) Ladite Convention prévoit un système de procédure en matière de saisie conservatoire d'un navire en vue d'en assurer l'exécution éventuelle en raison de l'impossibilité, pour le titulaire d'une créance maritime, de remplir, parfois en quelques heures seulement, les formalités de procédure normales (crédibilité du droit invoqué, titre exigible valable, valeur certaine de la créance et péril en la demeure) en vertu des règles de procédure nationales;

b) Cette saisie est conservatoire et entraîne l'indisponibilité juridique du navire en vue d'assurer l'éventuelle exécution d'un jugement une fois la créance maritime judiciairement reconnue, pour éviter que le navire soit exposé à des risques de fait (en raison de la navigation) ou de droit (dans le cas où son propriétaire assumerait de nouvelles obligations qui seraient privilégiées);

c) La Convention de 1952 est structurée sur une double base : le droit invoqué doit découler d'une créance maritime et la saisie doit être ordonnée par l'autorité judiciaire compétente.

11. Ces trois éléments constituent les fondements qu'il y a lieu de garder à l'esprit à l'égard de toute révision de la Convention de 1952 puisqu'ils justifient les solutions données par cet instrument. On propose d'y apporter les amendements suivants :

Art. 1, par. 1 : CONFORMÉMENT À LA PRÉSENTE CONVENTION, UN NAVIRE PEUT FAIRE L'OBJET D'UNE SAISIE CONSERVATOIRE :

a) EN RAISON D'UNE CRÉANCE GARANTIE PAR UN PRIVILÈGE MARITIME VISÉE À L'ARTICLE 4 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES DE 1993;

b) EN RAISON DES CRÉANCES DÉCOULANT DE L'EXPLOITATION DU NAVIRE DONT LA SAISIE EST DEMANDÉE.

12. La plupart des "créances maritimes" énumérées dans le projet correspondent aux créances garanties par un privilège maritime de la Convention de 1993 : il conviendrait, selon une bonne technique normative, d'y renvoyer simplement. En revanche, d'autres créances visées (découlant d'hypothèques ou "mortgages", de commissions, de frais d'agence, d'un litige quant à la propriété, à la possession ou à la vente d'un navire, ou de tout

litige entre copropriétaires) sont des titres qui n'ont pas pour origine l'"exploitation" du navire (par exemple, une hypothèque peut être accordée en garantie d'un prêt, d'une activité civile et même d'une dette de jeu), et dont l'exécution n'appelle pas, pour saisir un navire, l'application de la Convention mais celle des normes de procédure pertinentes.

13. Il y aurait lieu, par contre, de prévoir la saisie en raison de "créances ayant pour origine l'exploitation du navire" (s'agissant de remorquage, d'avarie commune, de responsabilité extracontractuelle, de primes d'assurance ou de matériels ou produits fournis), puisque de telles créances répondent à cette qualification (à savoir qu'elles découlent de l'exploitation du navire).

Art. 1, par. 2 : PAR SAISIE CONSERVATOIRE D'UN NAVIRE, IL FAUT ENTENDRE SON INDISPONIBILITÉ JURIDIQUE, NOTIFIÉE À SON REGISTRE D'IMMATRICULATION, ET SON IMMOBILISATION OU RESTRICTION DE NAVIGATION 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.

14. L'immobilisation ou restriction au départ d'un navire (traduction du terme anglais "arrest") n'empêchera pas de vendre ou d'hypothéquer le navire, de le donner en paiement ou d'en faire donation, etc., même de manière frauduleuse pour éviter sa saisie conservatoire, et c'est pourquoi cette mesure doit être accompagnée d'une notification au registre pertinent pour qu'elle y soit consignée. On assure ainsi l'éventuelle garantie de la créance à l'origine de la saisie conservatoire du navire en l'accompagnant de l'immobilisation ou interdiction au départ de ce dernier.

Art. 2, par. 3 : UN NAVIRE QUI, AU MOMENT OÙ EST ORDONNÉE SA SAISIE, SERAIT CHARGÉ ET AURAIT ÉTÉ AUTORISÉ À APPAREILLER PAR L'AUTORITÉ MARITIME NE PEUT FAIRE L'OBJET D'IMMOBILISATION OU DE RESTRICTION AU DÉPART.

15. Il convient d'écarter la saisie d'un navire "prêt à appareiller" et plus encore celle d'un navire "prêt à lever l'ancre" après y avoir été autorisé par l'autorité maritime, puisque, selon un principe bien établi, il y a toujours lieu de faciliter la navigation. Il faut cependant ajouter qu'un navire doit être "chargé" afin d'éviter qu'il ne parte sans chargement pour se soustraire uniquement à la mesure prise à son encontre. Les lois argentine (art. 541), italienne (art. 645), néerlandaise (art. 582 du Code de procédure civile), suédoise (art. 345), finlandaise (art. 278), allemande (art. 482), etc., prévoient l'insaisissabilité du navire "prêt à appareiller". La saisie peut être certes ordonnée comme mesure conservatoire, sans que cela entraîne cependant une interdiction de navigation.

Art. 3, par. 1 : À modifier conformément à l'article premier, par. 1, proposé.

Art. 6, par. 2 a) et b) : Les raisons visées sont illogiques car seul un tribunal judiciaire, dont on présume le caractère approprié des décisions, est en droit de déterminer le montant de la sûreté requise.

Art. 7, par. 1 : [insérer les mots suivants] "... ou à l'arbitrage À CONDITION QUE CETTE CONVENTION SOIT POSTÉRIEURE AU FAIT OU AU CONTRAT À L'ORIGINE DE LA CRÉANCE À RAISON DE LAQUELLE LA SAISIE CONSERVATOIRE EST DEMANDÉE".

16. Selon le membre de phrase qu'il est proposé d'insérer à l'article 7, par. 1, seule peut être admise une convention ultérieure afin d'éviter la formulation de "clauses de style" qui pourraient écarter d'avance la saisie conservatoire d'un navire.

Art. 7, par. 3 : [insérer les mots suivants] "... fixer au créancier un délai QUI NE DEVRA PAS DÉPASSER 30 JOURS pour engager..."

17. La fixation, par le tribunal, d'un délai ne dépassant pas 30 jours tend à éviter qu'un délai illimité puisse être accordé au créancier, ce qui reviendrait à suspendre la procédure.

Art. 8, par. 2 : [insérer les mots] "... aux navires AU SERVICE DES POUVOIRS PUBLICS AU MOMENT OÙ EST NÉE LA CRÉANCE À RAISON DE LAQUELLE LA SAISIE EST DEMANDÉE".

18. L'amendement qui précède tend à donner effet au point 99 du document TD/B/IGE 1/5 en stipulant que, pour déterminer l'insaisissabilité d'un navire, il y a lieu de se demander, non pas s'il est propriété d'un État ou est exploité par un État, mais simplement s'il est affecté à un "service public" (comme un hôpital ou un lazaret, par exemple) bien qu'étant propriété d'un tiers, au moment où est née la créance.

19. NOTE : Pour bien rappeler l'objet de la Convention, il conviendrait d'ajouter, dans tout le texte de la Convention, l'adjectif "CONSERVATOIRE" après le terme "saisie".

20. Il est proposé également de prévoir le nouvel article suivant :

Article NOUVEAU : LE CRÉANCIER DEMANDANT LA SAISIE CONSERVATOIRE D'UN NAVIRE DOIT JUSTIFIER SOMMAIREMENT LE BIEN-FONDÉ DE SA CRÉANCE.

POUR UNE DEMANDE DE SAISIE CONSERVATOIRE EN RAISON D'UNE CRÉANCE DÉCOULANT D'UNE COLLISION, D'UNE OPÉRATION DE SAUVETAGE OU D'UN AUTRE ACCIDENT DE NAVIGATION, IL SUFFIRA DE JOINDRE LA PROTESTATION OU L'EXPOSITION DES FAITS FORMULÉS PAR LE CAPITAINE OU L'AGENT MARITIME DEVANT L'AUTORITÉ OU LE CONSUL COMPÉTENTS.

LA SAISIE CONSERVATOIRE D'UN NAVIRE EN RAISON D'UNE CRÉANCE AUTRE QUE CELLES VISÉES À L'ARTICLE PREMIER, PAR. 1, EST SOUMISE AUX NORMES DE DROIT COMMUN.

21. Les dispositions proposées ici qui ne figurent ni dans la Convention de 1952 ni dans le projet de révision, visent à faciliter la réalisation de la saisie demandée et sont conformes aux données d'expérience recueillies en la matière.

-----