



Conférence diplomatique sur la saisie conservatoire des navires



Distr.
GÉNÉRALE

A/CONF.188/5
19 juillet 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

RAPPORT DE LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES

tenue au Palais des Nations, à Genève,
du 1er au 12 mars 1999

TABLE DES MATIÈRES

<u>Chapitre</u>		<u>Page</u>
I.	Acte final de la Conférence diplomatique	3
	Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires	7
II.	Élaboration et adoption d'une convention sur la saisie conservatoire des navires	17
III.	Questions d'organisation	23
	Annexe	
	Participation	25

Chapitre I

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES

1. Par sa résolution 52/182 du 18 décembre 1997, l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la convocation d'une conférence diplomatique chargée d'étudier et d'adopter une convention sur la saisie conservatoire des navires.
2. La Conférence diplomatique de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation maritime internationale sur la saisie conservatoire des navires s'est tenue à Genève du 1er au 12 mars 1999.
3. Des représentants des États ci-après ont participé à la Conférence : Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Angola, Argentine, Australie, Bélarus, Belgique, Bénin, Brésil, Bulgarie, Burundi, Cameroun, Canada, Chili, Chine, Chypre, Colombie, Côte d'Ivoire, Croatie, Cuba, Danemark, Égypte, El Salvador, Émirats arabes unis, Équateur, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Éthiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Géorgie, Ghana, Grèce, Guinée, Haïti, Honduras, Hongrie, Îles Marshall, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Iraq, Israël, Italie, Japon, Kenya, Lettonie, Liban, Libéria, Lituanie, Madagascar, Malte, Maroc, Mauritanie, Mexique, Monaco, Mozambique, Nigéria, Norvège, Pakistan, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République dominicaine, République arabe syrienne, République de Corée, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Suisse, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Ukraine, Uruguay, Viet Nam et Yémen.
4. La Région administrative spéciale de Hong Kong (Chine) et Macao, membres associés de l'Organisation maritime internationale, étaient représentés par des observateurs.
5. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés par un observateur : Organisation arabe du travail, Organisation de la Conférence islamique, Organisation de l'unité africaine, Organisation des États américains et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.
6. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées par un observateur : catégorie générale : Chambre de commerce internationale, Confédération internationale des syndicats libres, Fédération mondiale des associations pour les Nations Unies; catégorie spéciale : Association internationale des approvisionneurs de navires, Association internationale des ports, Association latino-américaine pour le droit de la navigation et le droit de la mer, Chambre internationale de la marine marchande, Comité maritime international, Groupe international d'associations de protection et d'indemnisation, Institut de loueurs internationaux de conteneurs, Institut ibéro-américain de droit maritime, Union internationale pour la conservation de la nature et des ressources naturelles.
7. La Conférence a élu le Bureau suivant :

Président :	M. Zhu Zengjie (Chine)
Vice-Présidents :	Mme Ida Barinova (Fédération de Russie) M. Marc Gauthier (Canada) M. Mykola Maimeskul (Ukraine) M. Mahmoud Bahey Eldin Ibrahim Nasrah (Égypte) M. Eladio Peñaloza (Panama)

M. Luigi Rovelli (Italie)
M. Lalchand K. Sheri (Singapour)

Rapporteur général : M. Walter de Sa'Leitao (Brésil).

8. La Conférence a constitué une Grande Commission, un Comité de rédaction et une Commission de vérification des pouvoirs.

Grande Commission

Président : M. K.J. Gombrii (Norvège)

Membres : Composition ouverte.

Comité de rédaction

Président : M. Malcolm J. Williams, Jr. (États-Unis d'Amérique)

Composition de base : Algérie, Allemagne, Argentine, Belgique, Chine, Côte d'Ivoire, Croatie, Danemark, Égypte, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Gambie, Ghana, Lituanie, Mexique, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sri Lanka, Tunisie et Turquie.

Commission de vérification des pouvoirs

Présidente : Mme Sama Payman (Australie)

Membres : Australie, Bénin, Brésil, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Haïti, Mozambique, Philippines.

9. Le secrétariat de la Conférence était composé des fonctionnaires ci-après : Secrétaire général de la CNUCED, M. Rubens Ricupero; Secrétaire exécutif, M. Jean Gurunlian, Directeur de la Division de l'infrastructure des services pour le développement et de l'efficacité commerciale de la CNUCED; Secrétaire exécutive adjointe, Mme Rosalie Balkin, Directrice de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OMI; Mme Monica N. Mbanefo, Première Directrice adjointe de l'OMI; M. Agustín Blanco-Bazán, juriste principal de l'OMI; Mme Mahin Faghfour, Chef du Groupe juridique de la Division de l'infrastructure des services pour le développement et de l'efficacité commerciale de la CNUCED; M. Carlos Moreno, juriste, Division de l'infrastructure des services pour le développement et de l'efficacité commerciale de la CNUCED; M. Erik Chrispeels, juriste principal de la CNUCED; Secrétaire de la Conférence, M. Awni Behnam, de la CNUCED; Secrétaire adjoint de la Conférence, M. Karma Tenzing, de la CNUCED.

10. La Conférence était saisie, comme document de base pour ses travaux, du projet d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires ¹ établi par le Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes, et d'une compilation d'observations et de propositions de gouvernements, d'organismes intergouvernementaux et d'organisations non gouvernementales

¹TD/B/IGE.1/5.

sur le projet de convention sur la saisie conservatoire des navires ².
La Conférence a adopté son règlement intérieur ³ et son ordre du jour ⁴.

11. À l'issue de ses travaux, dont il est rendu compte dans son rapport ⁵, la Conférence a établi le texte de la CONVENTION INTERNATIONALE DE 1999 SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES.

12. Le texte de la Convention a été adopté par la Conférence le 12 mars 1999. La Convention sera ouverte à la signature au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 1er septembre 1999 au 31 août 2000 compris.

FAIT à Genève, le douze mars mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf, en un seul original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi. L'original de l'Acte final sera déposé dans les archives du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

Le Président de la Conférence
Zhu Zengjie

Le Secrétaire général de la CNUCED
R. Ricupero

Le Secrétaire exécutif de la Conférence
J. Gurunlian

La Secrétaire exécutive adjointe de la Conférence
R. Balkin

La Chef du Groupe juridique de la Division de l'infrastructure des services
pour le développement et de l'efficacité commerciale
M. Faghfour

Le Juriste principal
E. Chrispeels

Le Secrétaire de la Conférence
A. Behnam

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés ont apposé leur signature sous le présent Acte final.

Les États dont les représentants ont signé l'Acte final sont les suivants : Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Belgique, Bénin, Brésil, Cameroun, Canada, Chine, Colombie, Côte d'Ivoire, Croatie, Cuba, Danemark, Égypte, El Salvador, Équateur, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Grèce, Guinée, Haïti, Honduras, Îles Marshall, Indonésie, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Lettonie, Libéria, Lituanie, Madagascar, Malte, Mexique,

²A/CONF.188/3 et Add.1 à 3.

³A/CONF.188/2.

⁴A/CONF.188/1.

⁵A/CONF.188/5.

Monaco, Mozambique, Nigéria, Norvège, Pakistan, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, République arabe syrienne, République de Corée, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Slovénie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Suisse, Thaïlande, Tunisie, Turquie, Ukraine et Viet Nam.

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1999 SUR
LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES

Les États parties à la présente Convention,

Considérant qu'il est souhaitable de faciliter le développement harmonieux et ordonné du commerce maritime mondial,

Convaincus de la nécessité d'un instrument juridique établissant une uniformité internationale dans le domaine de la saisie conservatoire des navires, qui tienne compte de l'évolution récente dans les domaines connexes,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Définitions

Aux fins de la présente Convention :

1. Par "créance maritime", il faut entendre une créance découlant d'une ou plusieurs des causes suivantes :

- a) Pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire;
- b) Mort ou lésions corporelles survenant, sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;
- c) Opérations de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat de sauvetage ou d'assistance, y compris, le cas échéant, une indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement;
- d) Dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages; indemnisation de ces dommages; coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu qui ont été effectivement prises ou qui le seront; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages; et dommages, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont indiqués dans le présent alinéa d);
- e) Frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord de ce navire, et frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage;
- f) Tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement;
- g) Tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement;
- h) Pertes ou dommages subis par, ou en relation avec, les biens (y compris les bagages) transportés par le navire;
- i) Avarie commune;

- j) Remorquage;
- k) Pilotage;
- l) Marchandises, matériels, approvisionnement, soutes, équipements (y compris conteneurs) fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien;
- m) Construction, reconstruction, réparation, transformation ou équipement du navire;
- n) Droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables;
- o) Gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord, en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte;
- p) Paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires;
- q) Primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrèteur en dévolution 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 par l'affrèteur en dévolution 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'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire;
- u) Hypothèque, "mortgage" ou droit de même nature sur 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 pour garantir une créance maritime, mais non la saisie d'un navire pour l'exécution d'un jugement ou d'un autre instrument exécutoire.

3. Par "personne", il faut entendre toute personne physique ou morale ou toute société de personnes, de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.

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

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

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'État partie dans lequel la saisie est pratiquée.

2. Un navire ne peut être saisi qu'en vertu d'une créance maritime, à l'exclusion de toute autre créance.

3. 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, ou de toute autre disposition, prévoyant de soumettre la créance maritime à l'origine de la saisie à l'examen au fond du tribunal d'un État autre que celui dans lequel la saisie est pratiquée, ou d'un tribunal arbitral, ou d'une clause prévoyant l'application de la loi d'un autre État à ce contrat.

4. 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'État dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Article 3

Exercice du droit de saisie

1. La saisie de tout navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée peut être pratiquée si :

a) La personne qui était propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née est obligée à raison de cette créance et est propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée; ou

b) L'affréteur en dévolution du navire au moment où la créance maritime est née est obligé à raison de cette créance et est affréteur en dévolution ou propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée; ou

c) La créance repose sur une hypothèque, un "mortgage" ou un droit de même nature sur le navire; ou

d) La créance est relative à la propriété ou à la possession du navire; ou

e) Il s'agit d'une créance sur le propriétaire, l'affréteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire, garantie par un privilège maritime qui est accordé ou applicable en vertu de la législation de l'État dans lequel la saisie est demandée.

2. Peut également être pratiquée 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 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) Affréteur en dévolution, affréteur à temps ou affréteur 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 peut 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.

Article 4

Mainlevée de la saisie

1. Un navire qui a été saisi doit être libéré lorsqu'une sûreté d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante a été constituée, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées aux alinéas s) et t) du paragraphe 1 de l'article premier. En ce cas, le tribunal peut permettre l'exploitation du navire par la personne qui en a la possession, lorsque celle-ci aura constitué une sûreté d'un montant suffisant, ou régler de toute autre façon la question de la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

2. Si les parties intéressées ne parviennent pas à un accord sur l'importance et la forme de la sûreté, le tribunal en détermine la nature et le montant, qui ne peut excéder la valeur du navire saisi.

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 tout droit de limiter la responsabilité.

4. Si un navire a été saisi dans un État non partie et n'est pas libéré malgré la constitution d'une sûreté concernant ce navire dans un État partie relativement à la même créance, la mainlevée de cette sûreté est autorisée par le tribunal de l'État partie, par ordonnance rendue sur requête;

5. Si, dans un État non partie, le navire est libéré contre la constitution d'une sûreté suffisante concernant ce navire, la mainlevée de toute sûreté constituée dans un État partie relativement à la même créance est autorisée par ordonnance si le montant total de la sûreté constituée dans les deux États dépasse :

- a) Soit le montant de la créance au titre de laquelle la saisie a été pratiquée;
- b) Soit la valeur du navire;

la moins élevée des deux devant prévaloir. Cette mainlevée n'est toutefois autorisée par ordonnance que si la sûreté constituée est effectivement disponible dans l'État non partie et librement transférable au profit du créancier.

6. 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 État, un navire a déjà été saisi et libéré ou qu'une sûreté a déjà été constituée pour garantir une créance maritime, ce navire ne peut 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 concernant ce navire 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 peut être saisi à moins que :

a) La nature ou le montant de la sûreté déjà constituée en vertu de la même créance ne soit pas suffisant; ou

b) Les dispositions du paragraphe 1 b) ou c) du présent article ne soient applicables.

3. La "mainlevée" aux fins du présent article exclut tout départ ou toute libération du navire de nature illégale.

Article 6

Protection des propriétaires et affréteurs en dévolution de navires saisis

1. Le tribunal peut, comme condition à l'autorisation de saisir un navire ou de maintenir une saisie déjà pratiquée, 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 conditions fixées 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 constituée.

2. Les tribunaux de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée 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 constituée.

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

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 État 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'État dans lequel une saisie a été pratiquée ou une sûreté constituée pour 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 État se déclarant compétent, ou à l'arbitrage.

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

3. Lorsqu'un tribunal de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée ou une sûreté constituée pour 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 compétent ou une juridiction arbitrale.

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 constituée 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 ou un tribunal arbitral d'un autre État 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, à condition que :

a) Le défendeur ait été averti de cette procédure dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense;

b) Cette reconnaissance ne soit pas contraire à l'ordre public.

6. Aucune des dispositions du paragraphe 5 du présent article ne limite la portée d'un jugement ou d'une sentence arbitrale étrangers rendus selon la loi de l'État où la saisie du navire a été pratiquée ou une sûreté constituée pour en obtenir la libération.

Article 8

Application

1. La présente Convention est applicable à tout navire relevant de la juridiction d'un État partie, quel qu'il soit, et battant ou non pavillon d'un État partie.
2. La présente Convention n'est pas applicable aux navires de guerre, navires de guerre auxiliaires et autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et exclusivement affectés, jusqu'à nouvel ordre, à un service public non commercial.
3. La présente Convention ne porte atteinte à aucun des droits ou pouvoirs, dévolus par une convention internationale, une loi ou réglementation interne à un État 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.
4. La présente Convention ne porte pas atteinte au pouvoir d'un État ou tribunal de rendre des ordonnances applicables à la totalité du patrimoine d'un débiteur.
5. 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'État où une saisie est pratiquée.
6. Aucune disposition de la présente Convention ne modifie ou ne concerne les textes de loi en vigueur dans les États parties relativement à la saisie d'un navire dans la juridiction de l'État dont il bat pavillon, obtenue par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet État, ou par toute autre personne qui a acquis une créance de ladite personne par voie de subrogation, de cession, ou par tout autre moyen.

Article 9

Non-création de privilèges maritimes

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

Article 10

Réserves

1. Un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, se réserver le droit d'exclure du champ d'application de la présente Convention :
 - a) Les bâtiments autres que les navires de mer;
 - b) Les navires ne battant pas le pavillon d'un État partie;
 - c) Les créances visées à l'alinéa s) du paragraphe 1 de l'article premier.
2. Un État qui est aussi partie à un traité sur la navigation intérieure, peut déclarer, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci,

que les dispositions de ce traité concernant la compétence des tribunaux et la reconnaissance et l'exécution de leurs décisions prévalent sur les dispositions de l'article 7 de la présente Convention.

Article 11

Dépositaire

La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 12

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature des États au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 1er septembre 1999 au 31 août 2000. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.
2. Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :
 - a) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - b) Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - c) Adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du dépositaire.

Article 13

États ayant plus d'un régime juridique

1. S'il possède deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans la présente Convention, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.
2. La déclaration est notifiée au dépositaire et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique la Convention.
3. Dans le cas d'un État partie qui possède deux ou plusieurs régimes juridiques concernant la saisie conservatoire des navires applicables dans différentes unités territoriales, les références dans la présente Convention au tribunal d'un État et à la loi ou au droit d'un État sont considérées comme renvoyant, respectivement, au tribunal et à la loi ou au droit de l'unité territoriale pertinente de cet État.

Article 14

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur six mois après la date à laquelle 10 États ont exprimé leur consentement à être liés par elle.
2. Pour un État qui exprime son consentement à être lié par la présente Convention après que les conditions de son entrée en vigueur ont été remplies, ce consentement prend effet trois mois après la date à laquelle il a été exprimé.

Article 15

Révision et amendement

1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque une conférence des États parties pour réviser ou modifier la présente Convention, à la demande d'un tiers des États parties.
2. Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée.

Article 16

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des États parties à tout moment à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet État.
2. La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du dépositaire.
3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le dépositaire a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.

Article 17

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT à Genève, le douze mars mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

Chapitre II

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

(Point 8 de l'ordre du jour)

1. Pour l'examen de ce point, la Conférence était saisie de la documentation suivante :

"Projet d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires" (TD/B/IGE.1/5);

"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" (A/CONF.188/3 et Add.1 à 3);

"Rapport du Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes sur sa neuvième session" (TD/B/IGE.1/4).

Déclarations liminaires

2. Le **Secrétaire général adjoint de la CNUCED** a souligné l'importance de la coopération entre la CNUCED et l'OMI pour l'unification au niveau international des règles concernant la saisie conservatoire des navires. Les travaux de la Conférence étaient assurément d'une importance primordiale pour les milieux des transports maritimes internationaux et du commerce international, car l'actualisation des règles et règlements régissant la saisie conservatoire des navires ne pourrait que beaucoup faciliter les transports maritimes et le commerce mondial. Il était essentiel que tout nouvel instrument établisse un juste équilibre entre les intérêts des propriétaires des marchandises et les intérêts des propriétaires des navires, en garantissant à la fois la libre circulation des navires et le droit des créanciers d'obtenir une sûreté pour leurs créances. Cela pourrait ne pas être une tâche facile compte tenu des différences d'approche entre la "common law", qui autorisait la saisie conservatoire d'un navire uniquement sur présentation de certaines créances maritimes, et les systèmes issus du droit romain, qui permettaient à un créancier de demander la saisie conservatoire d'un navire au motif de créances opposable au propriétaire indépendamment de la nature de ces créances. Cet objectif ne pourrait être atteint que si un esprit de coopération et de compromis prévalait parmi les délégations. Le Secrétaire général adjoint était convaincu que la Conférence parviendrait à adopter le texte final d'une convention sur la saisie conservatoire des navires.

3. Le **Directeur de la Division des relations juridiques et extérieures de l'Organisation maritime internationale (OMI)**, parlant au nom du Secrétaire général de l'OMI, a évoqué l'importance de l'adoption d'une nouvelle convention sur la saisie conservatoire des navires visant à assurer la sécurité du droit et de la justice dans l'intérêt des administrations, des propriétaires de navires, des propriétaires des marchandises et de toutes les parties concernées par les créances maritimes. Les différences entre le droit romain et la "common law" devaient être surmontées pour assurer, par des règles internationales universelles, la réalité de la liberté du commerce dans le domaine des transports maritimes. Le mandat figurant dans la résolution 52/182 de l'Assemblée générale exprimait clairement la volonté de parvenir à ce résultat.

4. Le **Président de la Conférence** a insisté sur l'importance de la question de la saisie conservatoire des navires pour les milieux des transports

maritimes internationaux et du commerce international. Le projet de convention était le résultat d'un long travail et de la coopération des délégations et des observateurs qui avaient participé aux trois sessions au cours desquelles le Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes avait établi le projet. L'élaboration de tout instrument juridique international exigeait nécessairement des compromis de la part de délégations représentant des systèmes juridiques différents. Cela était particulièrement vrai pour la saisie conservatoire des navires, qui faisait l'objet d'un traitement juridique différent selon que l'on se plaçait en droit romain ou en régime de "common law".

Examen d'un projet de convention

5. La Grande Commission et le Comité de rédaction ont examiné le projet de convention en séances informelles.

Travaux de la séance plénière de clôture

6. Faisant rapport sur les travaux de fond réalisés par la Grande Commission sur le projet de convention sur la saisie conservatoire des navires, le **Président de la Grande Commission** a évoqué quelques-unes des décisions prises par celle-ci sur des questions qui avaient été longuement débattues au sein de la Commission. L'un des principaux points sur lesquels les opinions avaient été partagées était la définition de "créance maritime", à l'article premier; il s'agissait de savoir si la Convention devait s'inspirer de la Convention de 1952 et prévoir une liste exhaustive de créances donnant lieu à un droit de saisie ou si elle devait au contraire contenir une liste non exhaustive de créances, évitant ainsi que des créances maritimes authentiques ne puissent donner lieu à un droit de saisie. Après de longs débats et examen de diverses propositions, la Commission était parvenue à un compromis délicat consistant à établir une liste exhaustive de créances donnant lieu à un droit de saisie, tout en prévoyant une certaine flexibilité pour certaines catégories de créances maritimes. Par exemple, à l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article premier du projet de convention, qui couvrait les créances relatives à l'environnement, on avait ajouté les "dommages, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont indiqués dans le présent alinéa d)", et, à l'alinéa u), l'obligation qu'il s'agisse d'une hypothèque, d'un "mortgage" ou d'un droit de même nature inscrit avait été supprimée.

7. L'article 3, sur l'exercice du droit de saisie, avait également donné lieu à de longues discussions. Concernant le paragraphe 1, relatif à la saisie d'un navire au sujet duquel une créance maritime était alléguée, la Commission avait décidé de modifier l'ordre des alinéas pour énoncer tout d'abord la règle générale prescrivant la responsabilité du propriétaire aux fins de la saisie, puis les cas où l'affrèteur en dévolution était obligé à raison de la créance, puis les exceptions où la responsabilité du propriétaire n'était pas exigée aux fins de la saisie. La saisie d'un navire indépendamment de la responsabilité du propriétaire était autorisée si la créance reposait sur une hypothèque ou un "mortgage" ou concernait la propriété ou la possession du navire, ou s'il s'agissait d'une créance sur l'affrèteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire, garantie par un privilège maritime accordé ou applicable en vertu de la législation de l'État dans lequel la saisie était demandée. De cette façon, tous les privilèges maritimes accordés ou applicables en vertu de la législation de l'État dans lequel la saisie était demandée seraient couverts. Si l'État considéré était également partie à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, les privilèges visés aux articles 4 et 6 de cette convention pourraient ainsi être retenus.

8. Le paragraphe 2 de l'article 3, relatif à la saisie de navires du même propriétaire, avait également suscité de longs débats. Quelques délégations avaient fait valoir que la prolifération, depuis 1952, de sociétés propriétaires d'un seul navire avait souvent exclu toute possibilité de réaliser une telle saisie, la seule option possible pour de nombreux créanciers étant la saisie du navire au sujet duquel une créance maritime était alléguée. Il avait donc été proposé d'adopter des dispositions prévoyant expressément la saisie de navires "associés" en retenant la notion de contrôle comme critère permettant d'établir l'existence d'une association. Une autre proposition allant dans le même sens avait été faite, qui s'appuyait sur le concept de "propriété effective". La plupart des délégations avaient estimé que le problème était certes réel, mais qu'il était beaucoup plus général et avait des implications dans d'autres domaines du droit tels que le droit des sociétés et le droit des obligations, et qu'il ne pouvait être résolu dans le contexte de la Convention. D'autres délégations avaient estimé que la question était particulièrement importante pour les transports maritimes et ne devrait pas relever du seul droit national. Bien qu'elle ait été examinée plus avant et développée au sein d'un groupe informel, la proposition n'avait pas recueilli un large soutien à la Commission. Celle-ci avait donc décidé de conserver le libellé initial du paragraphe 2 de l'article 3 du projet de convention, sous réserve de modifications rédactionnelles.

9. L'article 7, relatif à la compétence sur le fond du litige, avait été modifié de façon que, en règle générale, ne soient déclarés compétents pour juger le litige au fond que les tribunaux de l'État dans lequel la saisie était pratiquée ou une sûreté constituée pour obtenir la libération du navire. La référence à la compétence des États dans lesquels une sûreté était fournie pour empêcher la saisie avait été supprimée. Le paragraphe 5 de l'article 7, relatif à la reconnaissance et à l'application des décisions prises par le tribunal d'un autre État, avait été longuement débattu. Des propositions avaient été faites pour que la question relève des lois pertinentes du pays dans lequel la saisie était pratiquée. Il avait en outre été souligné que l'expression "garanties d'une procédure régulière" était ambiguë et devait être éclaircie. La Commission avait décidé de modifier le paragraphe en stipulant que toute décision définitive serait reconnue et prendrait effet à condition que le défendeur ait été averti de la procédure dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense, et que cette reconnaissance ne soit pas contraire à l'ordre public.

10. À l'article 8, relatif à l'application, la référence aux navires de mer avait été supprimée. La Convention s'appliquerait donc à tous les navires, battant ou non pavillon d'un État partie, ce qui favoriserait une plus large application de la Convention. Toutefois, l'article 10 permettait aux États, lorsqu'ils devenaient parties à la Convention, de se réserver le droit d'exclure du champ d'application de la Convention des bâtiments autres que les navires de mer ou des navires ne battant pas le pavillon d'un État partie.

Adoption de la Convention par la Conférence

11. À sa 3ème séance plénière, le 12 mars 1999, la **Conférence diplomatique ONU/OMI** a adopté la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires (A/CONF.188/L.2). (Pour le texte de la Convention, voir le chapitre I plus haut.)

Déclarations prononcées à la suite de l'adoption de la Convention

12. Le représentant du **Royaume-Uni** a évoqué la proposition de sa délégation relative à la saisie de navires placés sous le contrôle effectif d'un seul propriétaire et a dit que sa délégation déplorait que la Conférence n'ait pas été en mesure d'aborder cette question dans la Convention. Le Royaume-Uni constatait toutefois avec satisfaction que la Conférence n'était pas

indifférente à la question et qu'un certain nombre de délégations avaient reconnu qu'il y avait bel et bien un problème, qui devait être traité. La délégation britannique espérait que d'autres gouvernements, souhaitant eux aussi promouvoir les meilleurs intérêts de la communauté maritime et des créanciers dans les États côtiers, continueraient d'examiner différents moyens de confronter ceux qui voudraient utiliser l'écran social pour se soustraire à leurs obligations aux termes d'accords internationaux.

13. Le représentant des **îles Marshall** a dit que, au cours de la première session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes, il avait été souligné que le projet de texte de ce qui était désormais la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires ne tenait pas pleinement compte du droit conféré au titulaire d'une hypothèque, par la législation de nombreux pays et selon les dispositions mêmes des hypothèques, d'obtenir la vente provisoire d'un navire. De l'avis de sa délégation, une hypothèque sur un navire telle que décrite dans la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes n'imposait pas la détention d'un navire pour obtenir une sûreté. L'hypothèque en elle-même constituait une sûreté, du moins selon la législation de nombreux États. La présente Convention n'empêchait pas, selon le représentant, l'ouverture d'une procédure pour obtenir directement l'application de ces droits d'hypothèque, et il aurait préféré que cela soit explicitement indiqué dans la Convention. Ces droits juridiques découlaient de l'hypothèque et ils risquaient ne pas être couverts par la définition d'une créance maritime donnée à l'article premier de la Convention.

14. Le représentant a demandé aux organisations intergouvernementales, dont l'OMI, la CNUCED, UNIDROIT et la CNUDCI, de poursuivre leurs travaux sur l'élaboration et l'harmonisation de lois relatives à la reconnaissance et à l'application au niveau international des sûretés constituées sur des biens meubles. La délégation marshallaise aurait préféré que la Convention fasse de la saisie conservatoire un concept plus large, considérant que la Convention aurait dû englober les méthodes d'application qui étaient envisagées dans les articles 11 et 12, notamment, de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et en vertu desquels une action hypothécaire pouvait être engagée sans qu'il soit nécessaire de suivre la procédure restrictive et souvent longue d'une "saisie conservatoire". Elle continuerait de travailler pour obtenir la reconnaissance des droits des détenteurs de sûretés en vertu d'hypothèques et d'autres instruments applicables, et elle soutenait vivement la poursuite des travaux des organismes internationaux dans ce sens.

15. Le représentant de **Malte** a exprimé la satisfaction de sa délégation quant au travail accompli par la Conférence et a demandé à l'OMI et à la CNUCED de ne ménager aucun effort pour assurer l'application rapide de la Convention, qui marquait un tournant dans l'histoire des transports maritimes internationaux. Les activités de suivi devraient comprendre la fourniture d'une assistance technique pour l'incorporation de la Convention dans la législation nationale.

16. La représentante du **Danemark** a dit que l'objectif de la Convention était de faciliter le commerce maritime international. Pour parvenir à un accord sur le texte, de difficiles compromis avaient été nécessaires afin de prendre en compte les intérêts de toutes les parties. Comme prévu par la Convention, une saisie conservatoire au motif de la réparation de dommages pouvait être pratiquée dans de nombreuses situations, y compris dans le cas de dommages causés à l'environnement et de créances de nature similaire. La représentante s'est félicitée de l'esprit de coopération manifesté par les participants à la Conférence.

17. Le représentant de l'**Association internationale des approvisionneurs de navires** s'est déclaré insatisfait de l'article 3 de la Convention, qui limitait la protection des approvisionneurs par rapport au régime en vigueur au titre de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer. Avec la nouvelle Convention, les propriétaires et les armateurs gérants de navires pourraient avoir du mal à trouver des approvisionneurs prêts à leur accorder des modalités de crédit à découvert si un quelconque doute existait quant à la protection des créances en droit international; cela pouvait passablement nuire à l'exploitation d'un navire.

Adoption de l'Acte final

18. À sa 3ème séance plénière, le 12 mars 1999, la **Conférence diplomatique ONU/OMI** a adopté l'Acte final de la Conférence (A/CONF.188/L.3). L'Acte final a ensuite été signé par les représentants de 68 États. (Pour le texte de l'Acte final, y compris la liste des 68 États signataires, voir le chapitre I plus haut.)

Déclarations de clôture

19. Le **Secrétaire général de la CNUCED** a souligné l'importance de la contribution de la nouvelle Convention à l'harmonisation du droit maritime international. Tenant compte des évolutions récentes, celle-ci représentait une amélioration par rapport à la Convention de 1952. Il s'est félicité du travail accompli par la Conférence sur une question qui faisait traditionnellement l'objet d'approches divergentes dans différents régimes juridiques. Après avoir évoqué quelques-uns des changements apportés par la Convention, il a exprimé l'espoir que ce nouvel instrument juridique recueille une large adhésion au niveau international et atteigne ses objectifs de facilitation du commerce et des transports internationaux et de promotion du développement mondial. Il a toutefois noté que l'adoption d'un nouvel instrument international n'était pas en elle-même suffisante; sa ratification et l'application de ses dispositions étaient des conditions essentielles de succès. Le Secrétaire général a donc invité les États qui avaient participé à la Conférence à envisager de ratifier rapidement ce nouvel instrument. Enfin, il a souligné que la préparation et le succès de cette conférence organisée conjointement par la CNUCED et l'OMI illustraient une fois de plus la façon dont la CNUCED pouvait travailler en collaboration avec d'autres institutions internationales à la réalisation d'objectifs communs.

20. La **Directrice de la Division des relations juridiques et extérieures de l'Organisation maritime internationale (OMI)**, parlant au nom du Secrétaire général de l'OMI, a dit que, malgré la large acceptation dont bénéficiait la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer, près d'un demi-siècle avait passé depuis l'adoption de cette convention, au cours duquel des changements radicaux s'étaient produits dans le domaine de la navigation internationale. Ces changements avaient rendu nécessaire un nouvel instrument qui, dans un cadre de certitude juridique, soit d'un langage plus moderne et tienne compte des nouveaux aspects des créances maritimes. Elle a noté que, tout en étant manifestement un texte de compromis, la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires était néanmoins suffisamment flexible pour ménager les besoins et les intérêts de tous les acteurs du commerce maritime mondial; c'était là, selon elle, une raison suffisante pour en envisager la ratification rapide, puis l'entrée en vigueur.

21. Le **Président de la Conférence** a dit que l'adoption de la nouvelle Convention témoignait de la volonté politique d'actualiser le droit international. Le texte adopté représentait un bon compromis entre différents systèmes juridiques et n'était pas en rupture avec la Convention de 1952 pour ce qui était de protéger les intérêts aussi bien des propriétaires de navires

que des créanciers. La nouvelle Convention clarifiait un certain nombre de concepts juridiques, et non seulement alignait ses dispositions sur celles de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, mais tenait compte aussi de l'évolution récente du droit maritime. Il s'est félicité de la qualité de la coopération entre la CNUCED et l'OMI, excellent exemple de la vitalité et de la capacité du système des Nations Unies.

Chapitre III

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Ouverture de la Conférence (Point 1 de l'ordre du jour)

22. La Conférence a été ouverte le lundi 1er mars 1999 par le Secrétaire général adjoint de la CNUCED.

B. Élection du Président (Point 2 de l'ordre du jour)

23. À sa séance plénière d'ouverture, la Conférence a élu M. Zhu Zengjie (Chine) Président.

C. Adoption du règlement intérieur (Point 3 de l'ordre du jour)

24. À la même séance, la Conférence a adopté son règlement intérieur - document A/CONF.188/2.

D. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux de la Conférence (Points 4 et 5 de l'ordre du jour)

25. À la même séance, elle a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document A/CONF.188/1. L'ordre du jour se lisait donc comme suit :

1. Ouverture de la Conférence
2. Élection du Président
3. Adoption du règlement intérieur
4. Adoption de l'ordre du jour
5. Organisation des travaux de la Conférence
6. Élection des autres membres du Bureau
7. Pouvoirs :
 - a) Constitution d'une commission de vérification des pouvoirs
 - b) Rapport de la Commission de la vérification des pouvoirs
8. Élaboration et adoption d'une convention sur la saisie conservatoire des navires
9. Examen et adoption de résolutions finales
10. Questions diverses
11. Adoption du rapport de la Conférence.

26. La Conférence a en outre approuvé l'organisation des travaux proposée dans le document A/CONF.188/1. Elle a donc constitué une Grande Commission chargée d'examiner la totalité du projet d'articles, y compris le projet de clauses finales. Elle a également constitué un Comité de rédaction chargé de rédiger les articles ou groupes d'articles sur la base des instructions

reçues de la Grande Commission, à laquelle il ferait rapport. Le Comité de rédaction a également été chargé de rédiger l'Acte final et un préambule à la Convention, ces textes devant être soumis directement à la Conférence plénière.

27. Les pays ci-après ont constitué le noyau du Comité de rédaction : Algérie, Allemagne, Argentine, Belgique, Chine, Côte d'Ivoire, Croatie, Danemark, Égypte, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Gambie, Ghana, Lituanie, Mexique, Royaume-Uni, Sri Lanka, Tunisie et Turquie. Le Comité de rédaction serait toutefois ouvert à toutes les délégations intéressées.

E. Élection des autres membres du Bureau (Point 6 de l'ordre du jour)

28. À la même séance, la Conférence a élu les autres membres du Bureau ci-après :

Président de la Grande Commission :	M. K. J. Gombrii	(Norvège)
Vice-Présidents :	Mme Ida Barinova	(Fédération de Russie)
	M. Marc Gauthier	(Canada)
	M. Eladio Pena Loza	(Panama)
	M. Luigi Rovelli	(Italie)
	M. L.K. Sheri	(Singapour)
	M. Mahmoud Bahey Eldin	
	Ibrahim Nasrah	(Égypte)
Rapporteur général :	M. Walter de Sa'Leitao	(Brésil).

29. À sa 1ère séance, le Comité de rédaction a élu M. Malcolm J. Williams, Jr. (États-Unis d'Amérique) Président.

F. Pouvoirs (Point 7 de l'ordre du jour)

a) Constitution d'une commission de vérification des pouvoirs

30. La Conférence a constitué une commission de vérification des pouvoirs composée des membres ci-après : Australie, Bénin, Brésil, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Haïti, Mozambique et Philippines.

b) Rapport de la commission de vérification des pouvoirs

31. À sa 3ème séance plénière, le 12 mars 1999, la Conférence a adopté le rapport de la Commission de vérification des pouvoirs (A/CONF.188/4).

G. Adoption du rapport de la Conférence (Point 11 de l'ordre du jour)

32. À sa 3ème séance plénière, le 12 mars 1999, la Conférence a adopté son projet de rapport (A/CONF.188/L.1) et a autorisé le Rapporteur à compléter le rapport en y incorporant le compte rendu des travaux de la séance plénière de clôture.

Annexe

PARTICIPATION *

1. Les États membres de la CNUCED ci-après étaient représentés à la Conférence :

*La liste des participants porte la cote A/CONF.188/INF.1.

Afrique du Sud	Italie
Algérie	Japon
Allemagne	Kenya
Angola	Lettonie
Argentine	Liban
Australie	Libéria
Bélarus	Lituanie
Belgique	Madagascar
Bénin	Malte
Brésil	Maroc
Bulgarie	Mauritanie
Burundi	Mexique
Cameroun	Monaco
Canada	Mozambique
Chili	Nigéria
Chine	Norvège
Chypre	Pakistan
Colombie	Panama
Côte d'Ivoire	Pays-Bas
Croatie	Pérou
Cuba	Philippines
Danemark	Pologne
Égypte	Portugal
El Salvador	République arabe syrienne
Émirats arabes unis	République-Unie de Tanzanie
Équateur	République dominicaine
Espagne	République de Corée
Estonie	Roumanie
États-Unis d'Amérique	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Éthiopie	Sénégal
Fédération de Russie	Singapour
Finlande	Slovaquie
France	Slovénie
Gabon	Soudan
Gambie	Sri Lanka
Géorgie	Suède
Ghana	Suisse
Grèce	Thaïlande
Guinée	Trinité-et-Tobago
Haïti	Tunisie
Honduras	Turquie
Hongrie	Ukraine
Îles Marshall	Uruguay
Inde	Viet Nam
Indonésie	Yémen
Iraq	
Iran (République islamique d')	
Israël	

2. Les membres associés de l'OMI ci-après ont participé à la Conférence en qualité d'observateur :

Hong Kong (Chine)
Macao.

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

Organisation arabe du travail
Organisation de la Conférence islamique
Organisation de l'unité africaine
Organisation des États américains
Organisation intergouvernementale pour les transports
internationaux ferroviaires.

4. Le Bureau des affaires juridiques et le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés étaient représentés à la Conférence.

5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la Conférence :

Catégorie générale

Chambre de commerce internationale
Confédération internationale des syndicats libres
Fédération mondiale des associations pour les Nations Unies.

Catégorie spéciale

Association internationale des approvisionneurs de navires
Association internationale des ports
Association latino-américaine pour le droit de la navigation et
le droit de la mer
Chambre internationale de la marine marchande
Comité maritime international
Groupe international d'associations de protection et d'indemnisation
Institut de loueurs internationaux de conteneurs
Institut ibéro-américain de droit maritime
Union internationale pour la conservation de la nature et de
ses ressources.
