



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

Distr.

GENERALE

TD/B/IGE.1/2
6 juin 1996

FRANCAIS

Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT

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

Neuvième session

Genève, 2 décembre 1996

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

EXAMEN DE LA REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE
DES NAVIRES DE MER

Note des secrétariats de la CNUCED et de l'OMI

Le document ci-joint */ a été établi pour la neuvième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts.

*/ Egalement distribué par l'OMI sous la cote LEG/MLM/39.

CNUCED/OMI

JIGE(IX)/2

6 juin 1996

Groupe intergouvernemental conjoint

d'experts des privilèges et

hypothèques maritimes et des

questions connexes

FRANCAIS

Original : ANGLAIS

Neuvième session

Genève, 2 décembre 1996

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**EXAMEN DE LA REVISION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1952
POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES SUR LA SAISIE CONSERVATOIRE
DES NAVIRES DE MER**

Note des secrétariats de la CNUCED et de l'OMI

Introduction

A sa huitième session, le Groupe intergouvernemental a décidé de fonder les travaux de sa neuvième session sur le texte du projet d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires, publié sous les cotes JIGE(VIII)/2, TD/B/CN.4/GE.2/5 et LEG/MLM/32. Pour faciliter la tâche du Groupe, voici une comparaison des dispositions de la Convention de 1952 et du projet d'articles figurant dans le document JIGE(VIII)/2.

Comparaison entre le projet d'articles pour une convention
sur la saisie conservatoire des navires et les
dispositions de la Convention de 1952

PROJET D'ARTICLES

CONVENTION DE 1952

Article 1 - Définitions

Article 1

Article 1 1)

Article 1 1)

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous :

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 un droit inscrit de même nature sur 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 :

1) "Créance maritime" signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes :

- 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;
- 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;

a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;

b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;

c) assistance et sauvetage;

PROJET D'ARTICLES

Article 1 1) (suite)

- f) tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement;
- g) tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement;
- h) pertes ou dommages subis par ou en relation avec les biens (y compris les bagages) transportés par le navire;
- i) avarie commune;
-
- j) remorquage;
- k) pilotage;
- l) marchandises, matériels, approvisionnements, soutes, équipements (y compris conteneurs) ou services fournis au navire pour son exploitation ou son entretien;
- m) construction, réparation, transformation ou équipement du navire;
- n) droits 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'affréteur en dévolution, tout autre affréteur 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'affréteur en dévolution, ou pour leur compte;

PROJET D'ARTICLES

Article 1 1) (suite)

CONVENTION DE 1952

Article 1 1) (suite)

- d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
- e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
- f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
- g) avarie commune;
- h) prêt à la grosse;
- i) remorquage;
- j) pilotage;
- k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
- l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;
-
- m) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;
- n) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;
-

CONVENTION DE 1952

Article 1 1) (suite)

r) frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou l'affréteur 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'utilisation ou des produits d'exploitation de ce navire;

u) hypothèque, "mortgage" ou droit inscrit de même nature grevant le navire;

v) tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

o) la propriété contestée d'un navire;

p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;

q) toute hypothèque maritime et tout mortgage;

Commentaire

Le projet d'articles pour une convention sur la saisie conservatoire des navires, publié sous les cotes JIGE(VIII)/2, TD/B/CN.4/GE.2/5 et LEG/MLM/32, est fondé sur le projet de texte révisé de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, établi par le CMI à la Conférence de Lisbonne en 1985, et tient compte des amendements rendus nécessaires par l'adoption de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, ainsi que des observations ou propositions faites par des délégations pendant la septième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts.

L'article 1 1) du projet d'articles correspond à l'article 1 1) de la Convention de 1952. Alors que la Convention de 1952 donne une liste exhaustive des créances maritimes, le texte du projet d'articles, après avoir défini ces dernières, fait précéder leur énumération des mots "tels qu'", ce qui permet une certaine souplesse mais introduit un élément de ejusdem generis. La liste a été élargie de façon à englober toutes les créances donnant lieu à des privilèges maritimes en vertu de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, ainsi que d'autres créances d'ordre maritime. Les alinéas a), b), n) et o) sont fondés sur l'article 4 1) de ladite convention. Les alinéas d), e), p), q), r) et v) sont nouveaux et ont été ajoutés lors de la Conférence du CMI à Lisbonne, de façon à inclure d'autres créances d'ordre maritime. La notion de "prêt à la grosse", qui n'a plus cours, a été supprimée, et d'autres modifications ont été apportées par souci de clarté.

Pendant la huitième session du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts, un groupe de travail informel a été constitué pour veiller à ce que toutes les créances donnant lieu à des privilèges maritimes en vertu de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes soient incluses dans la liste des créances maritimes sans qu'il y ait de redondances ni de contradictions entre les alinéas de l'article 1 1). Ce groupe de travail n'a pas terminé ses travaux et poursuivra l'examen de la question à la prochaine

session du Groupe intergouvernemental. Le rapport de son président est annexé au rapport du Groupe intergouvernemental 1/.

PROJET D'ARTICLES

Article 1 2)

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.

Commentaire

L'article 1 2) du projet d'articles correspond à l'article 1 2) de la Convention de 1952. Le texte de ce paragraphe, qui a été adopté à la Conférence du CMI à Lisbonne, limite clairement l'application de la Convention aux cas où le navire se trouve matériellement dans la juridiction de l'Etat de la saisie. Il exclut donc la saisie dite "documentaire", qui a trait à l'inscription de la saisie au registre d'immatriculation des navires 2/. Il a fait l'objet d'un débat approfondi à la huitième session du Groupe intergouvernemental conjoint, la majorité des délégations penchant en faveur de la définition de la saisie donnée à l'article 1 2) de la Convention de 1952 3/.

Article 1 3)

CONVENTION DE 1952

Article 1 2)

2) "Saisie" signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.

Article 1 3)

1/ Voir le rapport du Groupe intergouvernemental conjoint d'experts sur sa huitième session, (JIGE(VIII)/7, TD/B/CN.4/GE.2/10, LEG/MLM/37), annexe II; pour les délibérations sur l'article 1 1), voir l'annexe I, par. 11 à 20.

2/ Voir les actes de la Conférence de Lisbonne, CMI, 1985, Lisboa II, p. 130.

3/ Voir le rapport du Groupe intergouvernemental conjoint sur sa huitième session (JIGE(VIII), TD/B/CN.4/GE.2/10, LEG/MLM/37), annexe, par. 21 à 27.

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.

3) "Personne" comprend toute personne physique ou morale, société de personnes ou de capitaux ainsi que les Etats, les administrations et établissements publics.

PROJET D'ARTICLES

CONVENTION DE 1952

Commentaire

L'article 1 3) du projet d'articles correspond à l'article 1 3) de la Convention de 1952 4/.

Article 1 4)

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

Article 1 4)

4) "Demandeur" signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

Commentaire

L'article 1 4) du projet d'articles correspond à l'article 1 4) de la Convention de 1952, avec quelques modifications de forme.

Article 1 5)

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

Commentaire

L'article 1 5) est nouveau, mais n'est pas considéré comme une disposition de fond 5/.

Article 2 - Pouvoirs de saisie

Article 2 1)

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.

Article 4

Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat contractant dans lequel la saisie est pratiquée.

Commentaire

L'article 2 1) du projet d'articles correspond à l'article 4 de la Convention de 1952.

4/ Pour les délibérations sur l'article 1 3), voir le rapport du Groupe intergouvernemental sur sa huitième session, *ibid.*, par. 28.

5/ Voir les actes de la Conférence tenue par le CMI à Lisbonne en 1985 (ci-après dénommée *Lisboa II*), p. 132.

PROJET D'ARTICLES

Article 2 2)

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

Commentaire

L'article 2 2) du projet d'articles reprend l'idée exprimée dans la première phrase de l'article 2 de la Convention de 1952.

Article 2 3)

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

Commentaire

L'article 2 3) du projet d'articles est fondé sur l'article 3 1) de la Convention de 1952 6 / .

CONVENTION DE 1952

Article 2

Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, autorités publiques ou autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

Article 3 1)

1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 et de l'article 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

6 / Voir Lisboa II, p. 132.

PROJET D'ARTICLES

CONVENTION DE 1952

Article 2 4)

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.

Commentaire

L'article 2 4) du projet d'articles est nouveau. Il a été adopté à la Conférence du CMI à Lisbonne.

Article 2 5)

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 6 2)

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Commentaire

L'article 2 5) du projet d'articles correspond au second paragraphe de l'article 6 de la Convention de 1952 7/.

7/ Pour les délibérations du Groupe intergouvernemental sur l'article 2, voir le rapport sur sa huitième session (JIGE(VIII)/7), annexe 1, par. 31 à 43.

PROJET D'ARTICLES

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 :

Variante 1 :

[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

Variante 2 :

[a) la créance est garantie par un privilège maritime;]

CONVENTION DE 1952

Article 3 1), 2), 4)

1) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 et de l'article 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o), p) ou q) de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

2) Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

4) Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

PROJET D'ARTICLES

CONVENTION DE 1952

Article 3 (suite)

Variante 3 :

Cette variante consiste à conserver le texte de l'alinéa 1 a) de la variante 1 et à ajouter un nouvel alinéa b) ainsi libellé :

[b) 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;]

b) la créance est fondée sur une hypothèque inscrite, un "mortgage" inscrit ou un droit inscrit 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'affréteur en dévolution du navire au moment où la créance maritime est née est personnellement obligé à raison de cette créance et est affréteur en dévolution ou propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée.

PROJET D'ARTICLES

CONVENTION DE 1952

Article 3 (suite)

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) 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 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.

Commentaire

L'article 3 du projet d'articles reflète les dispositions des paragraphes 1), 2) et 4) de l'article 3 de la Convention de 1952 8/. Pour l'article 3 1) a), il y a trois variantes. La variante 1 est fondée sur le texte de Lisbonne et reprend le libellé de l'article 4 1) de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes. La variante 2 a été proposée par la délégation des Etats-Unis d'Amérique à la septième session du Groupe intergouvernemental conjoint, et la variante 3 par le Président du groupe informel sur l'examen des privilèges maritimes nationaux, constitué pendant la même session. Si la variante 3 est adoptée, les alinéas b), c) et d) qui suivent deviendront les alinéas c), d) et e) 9/.

8/ Voir Lisboa II, p. 134 à 143.

9/ Pour l'examen des trois variantes, voir le rapport du Groupe intergouvernemental conjoint sur sa septième session (JIGE(VII)/3, TD/B/CN.4/GE.2/3, LEG/MLM/30), annexe 1, par. 42. Voir également le rapport du Groupe sur sa huitième session (JIGE(VIII)/7, TD/B/CN.4/GE.2/10, LEG/MLM/37), annexe 1, par. 44 à 53, qui contient une variante supplémentaire proposée par

PROJET D'ARTICLES

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.

CONVENTION DE 1952

Article 5

Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article premier ci-dessus, sous les lettres o) et p); en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le Possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'Autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

PROJET D'ARTICLES

CONVENTION DE 1952

Article 4 (suite)

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.

Commentaire

L'article 4 du projet d'articles correspond à l'article 5 de la Convention de 1952 10/.

Article 5 - Droit de nouvelle saisie et saisies multiples

Variante 1 :

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].

Article 3 3)

3) Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats contractants, pour la même créance et par la même Demandeur; et si un navire est saisi dans une desdites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le Demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente dudit Etat, à moins que le Demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

10/ Voir Lisboa II, p. 144. Pour les délibérations du Groupe intergouvernemental sur l'article 4, voir le rapport sur sa huitième session (JIGE(VIII)/7), *ibid.*, par. 54 à 65.

PROJET D'ARTICLES

CONVENTION DE 1952

Article 5 (suite)

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.

Variante 2 :

[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 qu'il y ait eu fraude ou description erronée des faits en rapport avec la mainlevée ou "le dépôt" de la sûreté.

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 la nature ou le montant de la sûreté déjà obtenue en vertu de la même créance ne soit pas suffisant.

3) La "mainlevée" aux fins du présent article exclut tout départ ou libération illégaux du navire.]

Commentaire

L'article 5 du projet d'articles correspond à l'article 3 3) de la Convention de 1952. Il comprend deux variantes. La variante 1 est fondée sur le texte de Lisbonne et l'alinéa c) a été placé entre crochets à la septième session du Groupe intergouvernemental conjoint. La variante 2 a été proposée par les délégations des Etats-Unis d'Amérique, du Libéria et de la République de Corée à cette même session 11/.

11/ Pour les débats sur l'article 5, voir le rapport du Groupe sur sa septième session (JIGE(VII)/3, TD/B/CN.4/GE.2/3, LEG/MLM/30), annexe I, par. 46 à 51.

PROJET D'ARTICLES

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 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.

CONVENTION DE 1952

Article 6, premier paragraphe

Toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'Etat contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

PROJET D'ARTICLES

CONVENTION DE 1952

Article 6 (suite)

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.

Commentaire

L'article 6 du projet d'articles correspond au premier paragraphe de l'article 6 de la Convention de 1952.

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,

Article 7

1) Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès : soit si ces tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée, soit dans les cas suivants, nommément définis :

- a) Si le Demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;
- b) si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat contractant dont dépend le lieu de la saisie;
- c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;
- d) si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910;
- e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;

PROJET D'ARTICLES**Article 7 (suite)**

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.

Commentaire

L'article 7 du projet d'articles correspond à l'article 7 de la Convention de 1952.

CONVENTION DE 1952**Article 7 (suite)**

f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

2) Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'article 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie, devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire du lieu de la saisie, fixera de délai endéans lequel le demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.

3) Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

4) Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le Défendeur pourra demander la mainlevée de saisie ou la libération de la caution fournie.

5) Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

PROJET D'ARTICLES

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 public 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.

CONVENTION DE 1952

Article 8

1) Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat contractant.

2) Un navire battant pavillon d'un Etat non contractant peut être saisi dans l'un des Etats contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article premier, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

3) Toutefois, chaque Etat contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat contractant.

Article 9

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige. La présente Convention ne confère aux Demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable.

Article 2

Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, autorités publiques ou autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

PROJET D'ARTICLES

CONVENTION DE 1952

Article 8 (suite)

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 8 4) et 5)

4) Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.

5) Tout tiers, autre que le demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.

Commentaire

L'article 8 du projet d'articles correspond aux articles 2, 8 et 9 de la Convention de 1952. L'article 8 1) est fondé sur les paragraphes 1 à 3) de l'article 8 de cette convention. A la différence de celle-ci, et compte tenu de la tendance observée dans les conventions modernes sur les questions maritimes, il prévoit l'application générale du projet de convention. Le paragraphe 2) est nouveau et exclut l'application du projet de convention aux navires appartenant à l'Etat, à condition qu'ils soient utilisés pour des services non commerciaux. Le libellé est fondé sur celui de l'article 3 2) de la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes. Le paragraphe 3) est fondé sur l'article 9 de la Convention de 1952. On peut s'interroger sur le bien-fondé de son insertion dans l'article 8, qui traite de l'application du projet de convention. Le paragraphe 4) est basé sur l'article 2 de la Convention de 1952. Les paragraphes 5) et 6) sont nouveaux. Le paragraphe 6) vise à éviter les conflits entre conventions. Le paragraphe 7) est fondé sur les paragraphes 4) et 5) de l'article 8 de la Convention de 1952.

PROJET D'ARTICLES

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.

CONVENTION DE 1952

Article 8 1)

Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat Contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat Contractant.

Commentaire

L'article 9 du projet d'articles correspond au paragraphe 1) de l'article 8 de la Convention de 1952.
