

Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes

Conclue à Bruxelles le 10 avril 1926

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 17 mars 1954¹

Instrument d'adhésion déposé par la Suisse le 28 mai 1954

Entrée en vigueur pour la Suisse le 28 novembre 1954

(Etat le 22 août 2006)

Art. 1

Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'Etat contractant auquel le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public, soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central, seront considérés comme valables et respectés dans tous les autres pays contractants.

Art. 2

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage:

1. Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;
2. Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;
3. Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;
4. Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;

5. Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Art. 3

Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires prévus à l'art. 1, prennent rang immédiatement après les créances privilégiées mentionnées à l'article précédent.

Les lois nationales peuvent accorder un privilège à d'autres créances que celles prévues audit article, mais sans modifier le rang réservé aux créances garanties par hypothèque, morts-gages et gages et aux privilèges les primant.

Art. 4

Les accessoires du navire et du fret visés à l'art. 2 s'entendent:

1. Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret;
2. Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit pertes de fret;
3. Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage et, éventuellement, les sommes dues en vertu de l'art. 4 de la convention du 10 octobre 1957 pour la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires² sont assimilés au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrat d'assurance, non plus que des primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'art. 2, al. 1, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Art. 5

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'art. 2. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

² RS 0.747.331.52

Les créances visées aux nos 3 et 5, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Art. 6

Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

Art. 7

En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.

Art. 8

Les créances privilégiées suivent le navire en quelque main qu'il passe.

Art. 9

Les privilèges s'éteignent, en dehors des obstacles prévus par les lois nationales, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures, visées au no 5 de l'art. 2, le délai puisse dépasser six mois.

Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège, pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés; pour les réparations et fournitures ou autres cas visés au no 5 de l'art. 2, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La faculté de demande des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées au no 2 de l'art. 2.

Parmi les cas d'extinction prévus par les lois nationales, la vente n'éteint les privilèges que si elle est accompagnée de formalités de publicité déterminées par les lois nationales. Ces formalités comporteront un préavis donné dans la forme et les délais prévus par ces lois à l'administration chargée de la tenue des registres prévus à l'art. 1 de la présente convention.

Les causes d'interruption des délais susdits sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leur législation, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

Art. 10

Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

Art. 11

Sauf ce qui est prévu à la présente convention, les privilèges établis par les dispositions qui précèdent ne sont soumis à aucune formalité, ni à aucune condition spéciale de preuve.

Cette disposition ne porte pas atteinte au droit de chaque Etat de maintenir dans sa législation les dispositions exigeant du capitaine l'accomplissement de formalités spéciales, soit pour certains emprunts sur le navire, soit pour la vente de la cargaison.

Art. 12

Les lois nationales doivent déterminer la nature et la forme des documents se trouvant à bord du navire sur lesquels mention doit être faite des hypothèques, mortgages et gages prévus à l'art. 1: sans que toutefois le créancier qui a requis cette mention dans les formes prévues puisse être responsable des omissions, erreurs ou retards de l'inscription sur ces documents.

Art. 13

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Art. 14

Les dispositions de la présente convention seront appliquées dans chaque Etat contractant lorsque le navire grevé est ressortissant d'un Etat contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des Etats contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente convention en faveur des ressortissants d'un Etat non contractant.

Art. 15

La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Art. 16

Rien, dans les dispositions qui précèdent, ne porte atteinte à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

Art. 17

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la convention, le gouvernement belge entrera en rapport avec les gouvernements des hautes parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le ministre des affaires étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

Art. 18

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit gouvernement.

Le gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Art. 19

Les hautes parties contractantes peuvent, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas soit à certains soit à aucun des dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant

sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente convention, séparément pour l'un ou plusieurs des dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Art. 20

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans le cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'art. 19, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'art. 17, al. 2, et à l'art. 18, al. 2, auront été reçues par le gouvernement belge.

Art. 21

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au gouvernement belge.

Art. 22

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Protocole de signature

En procédant à la signature de la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, les plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent protocole, qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte de la convention à laquelle il se rapporte:

I. Il est entendu que la législation de chaque Etat reste libre:

1. D'établir parmi les créances visées au n° 1 de l'art. 2 un ordre déterminé inspiré par le souci des intérêts du trésor;
2. D'accorder aux administrations des ports, docks, phares et voies navigables, qui ont fait enlever une épave ou d'autres objets gênant la navigation ou qui sont créanciers pour droits de port, ou pour des dommages causés par la faute d'un navire, le droit, en cas de non-payement, de retenir le navire, les épaves et autres objets, de les vendre et de s'indemniser sur le prix par préférence à d'autres créanciers, et
3. De régler le rang des créanciers pour dommages causés aux ouvrages d'art autrement qu'il n'est dit à l'art. 5 et à l'art. 6.

II. Il n'est pas porté atteinte aux dispositions des lois nationales des Etats contractants qui accorderaient un privilège aux établissements publics d'assurance pour les créances résultant de l'assurance du personnel des navires.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 10 avril 1926.

(Suivent les signatures)

Champ d'application le 4 juillet 2006³

Etats parties	Ratification		Entrée en vigueur	
	Adhésion (A)	Déclaration de succession (S)		
Algérie	13 avril	1964 A	13 octobre	1964
Argentine	19 avril	1961 A	19 octobre	1961
Belgique*	2 juin	1930	2 juin	1931
Brésil	28 avril	1931	28 octobre	1931
Congo (Kinshasa)	17 juillet	1967 A	17 janvier	1968
Cuba	21 novembre	1983 A	21 mai	1984
France	23 août	1935	23 février	1936
Haïti	19 mars	1965 A	19 septembre	1965
Hongrie	2 juin	1930	2 juin	1931
Iran	8 septembre	1966 A	8 mars	1967
Italie*	7 décembre	1949	7 juillet	1950
Liban	18 mars	1969 A	18 septembre	1969
Luxembourg	18 février	1991 A	18 août	1991
Madagascar	13 juillet	1965 S	26 juin	1960
Monaco	15 mai	1931 A	15 novembre	1931
Pologne	26 octobre	1936	26 avril	1937
Portugal	24 décembre	1931 A	24 juin	1932
Roumanie	4 août	1937	4 février	1938
Suisse	28 mai	1954 A	28 novembre	1954
Syrie	14 février	1951 A	14 août	1951
Turquie	4 juillet	1955 A	4 janvier	1956
Uruguay	15 septembre	1970 A	15 mars	1971

* Réserves et déclarations, voir ci-après.

³ Une version du champ d'application mise à jour est publiée sur le site web du DFAE (<http://www.eda.admin.ch/eda/f/home/foreign/intagr/database.html>).

Réserve et déclaration

Belgique

Lors de la ratification, la Belgique a déclaré conformément aux stipulations de l'art. 19 de la convention que la ratification ne vaut que pour la Belgique, à l'exclusion du Congo belge et du Ruanda-Urundi, territoires sous mandat.

Italie

L'Etat italien se réserve le droit de ne pas conformer son droit interne à la convention sur les points où ce droit établit actuellement:

- l'extention des privilèges, dont il est question à l'art. 2 de la convention, également aux dépendances du navire, au lieu qu'aux seuls accessoires tels qu'ils sont indiqués à l'article 4;
- la prise de rang, après la seconde catégorie de privilèges prévus par l'art. 2 de la convention, des privilèges qui couvrent les créances pour les sommes avancées par l'Administration de la Marine marchande ou de la Navigation intérieure, ou bien par l'Autorité consulaire, pour l'entretien et le rapatriement des membres de l'équipage.

