

**Assemblée générale**

Distr. limitée
14 février 2019
Français
Original : anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail VI (Vente judiciaire de navires)
Trente-cinquième session
New York, 13-17 mai 2019

**Propositions du Comité maritime international (CMI) et de
la Suisse sur des travaux futurs possibles concernant les
aspects internationaux de la vente judiciaire de navires**

Note du Secrétariat

1. En prévision de la cinquantième session de la Commission (Vienne, 3-21 juillet 2017), le Comité maritime international (CMI) avait soumis une proposition (la « proposition du CMI ») sur des travaux futurs possibles concernant les aspects internationaux de la vente judiciaire de navires ([A/CN.9/923](#)). Pour faciliter la tâche du Groupe de travail, le texte de cette proposition figure à l'annexe I de la présente note.
2. À sa cinquante et unième session (New York, 25 juin-13 juillet 2018), la Commission a été saisie d'une proposition complémentaire du Gouvernement suisse ([A/CN.9/944/Rev.1](#)), qui contenait les conclusions d'un colloque de haut niveau sur le sujet, tenu le 27 février 2018 à La Valette (Malte). On trouvera le texte de cette proposition à l'annexe II de la présente note.



Annexe I

Proposition du Comité maritime international sur des travaux futurs possibles concernant les aspects internationaux de la vente judiciaire de navires

1. Introduction

Le Comité maritime international (CMI) a été créé en 1897 par des représentants visionnaires issus aussi bien des pouvoirs publics que du secteur privé dans le but d'assurer l'uniformité du droit international en ce qui concerne les activités maritimes. Conformément à l'article premier de sa Constitution, le CMI a pour objet :

« ... de contribuer, par tous travaux et moyens appropriés, à l'unification du droit maritime sous tous ses aspects. Il favorisera à cet effet la création d'associations nationales de droit maritime. Il collaborera avec d'autres organisations internationales. »

Plus de 50 associations nationales de droit maritime dans le monde sont membres du CMI.

2. Historique du projet relatif à la vente judiciaire

À la suite d'un article publié en Chine par Henry Li, en 2007, qui appelait l'attention sur les problèmes que posait à l'échelle mondiale la non-reconnaissance de jugements ordonnant la vente forcée de navires rendus dans un autre pays, le Conseil exécutif du CMI a proposé qu'un groupe de travail international réalise une étude préliminaire sur les questions liées à la vente judiciaire de navires.

3. Projet d'instrument international

Tout d'abord, un questionnaire détaillé a été adressé aux associations de droit maritime qui sont membres du CMI, et les réponses reçues ont été examinées lors d'un colloque tenu en octobre 2010, à Buenos Aires. Les membres du groupe de travail international ont résumé les réponses reçues jusqu'alors de 19 associations de droit maritime. Lors de ses réunions ultérieures, le CMI a continué d'examiner la question, et un projet d'instrument international a été élaboré au cours de nombreuses réunions, notamment la Conférence de Beijing (2012), la réunion de Dublin (2013) et la Conférence de Hambourg (2014), au cours de laquelle le projet a été achevé et approuvé. La proposition d'approbation du texte final a été présentée par l'Association chinoise de droit maritime lors de l'Assemblée du CMI tenue à Hambourg en 2014. Elle a été approuvée par 24 voix contre zéro et deux abstentions. Les 24 associations nationales de droit maritime ayant voté en faveur du projet sont celles des pays suivants : Allemagne, Argentine, Australie, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Japon, Malte, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Turquie. Les deux associations nationales de droit maritime qui se sont abstenues sont celles du Brésil et de la Pologne. Tout au long de son élaboration, le projet a bénéficié d'un large appui au sein des délégations.

Il a été estimé qu'un instrument international simple, essentiellement procédural, portant sur la reconnaissance des jugements étrangers ordonnant la vente judiciaire de navires permettrait de combler une lacune laissée par la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, et la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, et partant de répondre aux besoins commerciaux du secteur.

4. Importance du phénomène de la vente judiciaire

S'il n'existe pas de données exhaustives sur le nombre de navires vendus par voie judiciaire, les données de quatre grandes juridictions maritimes en Asie (République de Corée, Chine, Singapour et Japon) montrent que, pendant la période 2010-2014, plus de 480 navires par an ont été vendus par voie judiciaire dans ces pays. Chaque année, plusieurs centaines de ventes de navires pourraient donc bénéficier de la sécurité juridique apportée par le projet d'instrument international.

Force est de constater que plusieurs centaines de navires sont vendus chaque année par l'intermédiaire de différentes formes de ventes judiciaires. Les principales causes à l'origine d'une telle vente peuvent être nombreuses, mais comprennent généralement le non-paiement de dettes dues par le propriétaire du navire.

5. Titre de propriété libre de tout droit ; changement de pavillon

Les acheteurs successifs d'un navire doivent être en mesure d'en acquérir le titre de propriété libre de tout droit, de le faire radier du registre dans lequel il était inscrit et de l'immatriculer dans le registre de leur choix afin de pouvoir le revendre dans des conditions adéquates, sans risquer de retards ou de contentieux coûteux. Ainsi, le navire acheté pourra être négocié librement et se vendre à un meilleur prix, ce qui profitera à toutes les parties, y compris aux créanciers (qui peuvent être des autorités portuaires ou d'autres organismes publics ayant fourni des services au propriétaire d'un navire).

Il est important de souligner le principe juridique fondamental qui découle d'une vente judiciaire, à savoir qu'une fois qu'un navire est vendu par voie judiciaire, il ne devrait plus, à de rares exceptions près, pouvoir faire l'objet d'une saisie conservatoire pour satisfaire une quelconque créance antérieure à la vente. Si les acheteurs et leurs bailleurs de fonds n'ont plus la certitude d'obtenir un titre libre de tout droit et de pouvoir changer le pavillon après avoir acquis un navire dans le cadre d'une vente judiciaire, le processus devient moins attrayant et efficace pour l'acheteur et les autres créanciers du propriétaire dont le navire doit être vendu par voie judiciaire.

L'achat d'un navire est généralement financé par une banque grâce à un prêt hypothécaire, la principale garantie de remboursement étant le navire lui-même. L'instrument international, une fois qu'il recueillera un large appui, permettra aux banques de financer l'achat de navires avec une plus grande certitude que le navire sera vendu à sa pleine valeur marchande en cas de vente judiciaire, et non à un prix réduit en raison du risque, qui existe actuellement, que le navire fasse l'objet d'une saisie conservatoire pour satisfaire des créances antérieures à la vente judiciaire, et en raison d'une perte générale de confiance dans la crédibilité du processus.

6. Décisions judiciaires

En Grande-Bretagne, dans l'affaire *Acrux*¹, le juge Hewson a confirmé que les tribunaux devaient reconnaître « les ventes réalisées en bonne et due forme par des tribunaux maritimes compétents, ou le prix, à l'étranger – cela relève du principe de la courtoisie internationale, et contribue au bon fonctionnement général du commerce maritime international »².

L'étude réalisée par le CMI a également relevé un certain nombre de décisions judiciaires rendues dans différents pays qui montraient les difficultés rencontrées par des parties pour obtenir la reconnaissance d'une décision de vente judiciaire d'un navire prononcée à l'étranger. Dans une décision rendue au Canada, le tribunal est allé jusqu'à dire que la question ne pouvait être réglée que par un instrument international régissant la vente judiciaire de navires et l'exécution des jugements correspondants. Outre les cas signalés, la communauté juridique maritime a

¹ [1962] Lloyds Law Reports, vol. 1, p. 405.

² Ibid., p. 409.

connaissance de nombreuses affaires qui n'ont pas été signalées ou n'ont pas été pleinement entendues.

Plus important encore, les pouvoirs judiciaires de nombreux pays ont fait observer que la reconnaissance de ventes judiciaires réalisées par des tribunaux étrangers compétents relevait du principe de la courtoisie internationale et contribuait au bon fonctionnement général du commerce international.

Il n'existe actuellement aucun instrument international qui traite de la reconnaissance des ventes judiciaires, ni aucun instrument qui protège de manière adéquate les acheteurs contre des créances antérieures et régit le changement de pavillon (la radiation de navires d'un registre national et leur immatriculation dans un autre registre national).

Sachant qu'il n'existe pas actuellement d'instrument international sur la reconnaissance de ventes judiciaires de navires réalisées à l'étranger, on peut affirmer avec une certaine certitude qu'à cet égard, le transport maritime n'offre pas de sécurité juridique, n'est pas efficace et entrave plus qu'il ne favorise le commerce international et l'économie mondiale. Des tribunaux tout comme des organismes maritimes nationaux et internationaux ont clairement reconnu que les organisations intergouvernementales et internationales devaient intervenir dans ce domaine. En effet, la reconnaissance de ventes judiciaires de navires réalisées à l'étranger est fondamentale pour le droit maritime international.

Les problèmes que pose la non-reconnaissance par un pays d'une décision étrangère concernant la vente judiciaire d'un navire ont été brièvement résumés comme suit :

- 1) Il s'agit d'un affront au tribunal et à l'État qui ordonnent la vente ;
- 2) La non-reconnaissance représente un refus du pays concerné de se conformer à une décision rendue par un tribunal dans un autre pays et une exception à une règle respectée par la plupart des pays dans le monde ;
- 3) Si d'autres pays, ou d'autres débiteurs, décident de suivre ce mauvais exemple, cela peut être source de confusion dans ce domaine, et seule la bonne foi de toutes les nations maritimes peut y remédier³.

La nécessité d'une reconnaissance internationale des ventes judiciaires a également été mise en relief dans l'affaire du navire *Galaxias*⁴, dans le cadre de laquelle le tribunal canadien a jugé ce qui suit :

- 1) Si l'acheteur acquiert dans le cadre d'une vente judiciaire un titre libre de tout droit et de toute charge conformément à la législation canadienne et bien qu'il soit évident que les tribunaux canadiens souhaitent et espèrent que les tribunaux et les gouvernements étrangers respectent leurs ordonnances et jugements, en particulier dans le domaine du droit maritime, il ne s'agit toutefois pas d'un domaine sur lequel la Cour fédérale exerce un contrôle, et il ne serait pas approprié qu'elle cherche à exercer un tel contrôle;
- 2) Une réglementation internationale de la vente judiciaire est nécessaire ; et
- 3) Afin de promouvoir la libre circulation du trafic maritime, les pays ont de manière générale accepté d'appliquer un ensemble uniforme de règles et de lois maritimes. Cela n'empêche pas toutefois un pays d'ignorer complètement ou de refuser d'appliquer, en toute légalité, des pratiques normalement acceptées ou des lois universellement reconnues dans le domaine maritime, ou encore une règle de droit que ce pays pourrait avoir adopté par traité. C'est précisément ce que signifie la compétence territoriale, et tant qu'il n'existera pas une certaine forme d'autorité

³ M. Noel, juge en chef adjoint, dans l'affaire *Vrac Mar Inc. c. Demetries Karamanlis et al.* [1972] FC 430, p. 434 (Canada).

⁴ (1988) LMLN 240, jugement de la Cour fédérale du Canada.

mondiale dotée d'une compétence supérieure reconnue à l'échelle internationale, nous devons composer avec le système actuel⁵.

S'agissant des décisions judiciaires concernant la vente de navires qui ne prévoyaient pas l'acquisition de titres libres de tout droit, le même tribunal a noté que les juristes spécialisés dans le droit maritime ainsi que tous les non-juristes travaillant dans le domaine du transport maritime et concernés de quelque manière que ce soit par l'achat et la vente de navires estimaient invariablement que de telles décisions réduiraient considérablement les montants pouvant être obtenus lors de la vente judiciaire de navires, voire rendraient certains navires invendables. Les offres peu élevées faites lors des enchères menées par le tribunal saisi nuiraient par conséquent aux demandes légitimes de nombreux créanciers locaux et étrangers.

Pour que la reconnaissance de décisions étrangères concernant la vente judiciaire de navires soit uniformément acceptée sur la base d'un instrument international, la contribution de la CNUDCI serait d'une grande utilité pour la communauté maritime internationale.

Il est nécessaire de protéger suffisamment les acheteurs de navires mis en vente par voie judiciaire en limitant les recours dont disposent les parties intéressées pour contester la validité de la vente judiciaire et le transfert de propriété qui s'ensuit.

7. Autres conventions

La Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes n'offre pas de solution au problème de la reconnaissance des ventes judiciaires étrangères car elle contient des dispositions controversées, et est formulée d'une manière qui va plus dans le sens d'un refus que de l'octroi de la reconnaissance de la vente judiciaire. Néanmoins, dans toute la mesure possible, le projet d'instrument international a été élaboré de manière à ce que ses dispositions ne soient pas en contradiction avec celles de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes.

La Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer vise à régler les créances qui peuvent être recouvrées par la saisie conservatoire d'un navire, mais ne prévoit pas la vente judiciaire de navires.

La Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires mentionne la vente judiciaire ou forcée de navires, mais uniquement dans le contexte de son article 3.3, qui autorise, à titre exceptionnel, la saisie conservatoire d'un navire détenu par une personne qui n'est pas responsable de la créance.

8. Organisation maritime internationale (OMI)

Le CMI s'est tout d'abord adressé au Comité juridique de l'OMI, en raison du rôle qu'il avait joué dans l'élaboration de la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes. Il lui a fait une présentation en 2015, avant de lui soumettre 12 mois plus tard une demande officielle l'invitant à inscrire la question à son ordre du jour.

Une autre présentation a eu lieu en juin 2016. Il a fallu trouver deux pays disposés à parrainer ces travaux et, en prévision de la réunion du Comité juridique de l'OMI en 2016, la Chine et la République de Corée ont accepté de le faire. Toutefois, le Comité juridique de l'OMI n'a pas accepté d'inscrire la question à son ordre du jour, même s'il s'est déclaré prêt à la réexaminer ultérieurement.

Différents avis ont été exprimés par les représentants à cet égard : s'il a été estimé qu'il s'agissait d'une question importante pour le Comité juridique, certains ont jugé que la question relevait du droit privé et commercial et n'entraînait donc pas dans son domaine de compétence ; certaines délégations semblaient ne pas vouloir entamer de

⁵ Ibid., p. 11 du jugement.

nouveaux travaux, tandis que d'autres ont indiqué que leur législation nationale acceptait de reconnaître les ventes judiciaires de navires réalisées à l'étranger et que cela présentait de nombreux avantages, en particulier en raison de la sécurité juridique ainsi offerte aux parties prenantes ; d'autres encore ont souligné que la question était également importante pour l'industrie portuaire, étant donné que la saisie conservatoire de navires pouvait entraver les opérations portuaires.

9. Conférence de La Haye de droit international privé (HCCH)

Le Comité juridique de l'OMI ayant refusé de se lancer dans ce projet, le CMI s'est mis en rapport avec la Conférence de La Haye, qui avait entrepris des travaux sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers. Les représentants du CMI ont participé à la réunion de la Commission spéciale sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers de la Conférence de La Haye, tenue du 16 au 24 février 2017, au cours de laquelle il a été proposé d'insérer le projet d'instrument sur la vente judiciaire de navires du CMI dans le cadre des travaux de la Conférence de La Haye. Toutefois, la Commission spéciale a décidé de ne pas entreprendre des travaux en ce sens. Le CMI a donc été invité à présenter un document d'information au Conseil de la Conférence de La Haye le 15 mars 2017, afin que ce dernier puisse examiner à sa réunion en 2018 l'opportunité d'inscrire ce projet à son programme de travail en tant que nouvelle question autonome. Certaines délégations ont fait remarquer à cette occasion qu'il serait peut-être préférable qu'une question étonnante et spécifique de ce type soit traitée par la CNUDCI ; et d'autres ont dit préférer ne pas entreprendre de nouveaux travaux avant d'avoir terminé le programme de travail en cours. La question devait donc être réexaminée à la réunion du Conseil de la Conférence de La Haye qui se tiendrait en 2018.

10. Conclusion

Le fait que les États ne reconnaissent pas la vente judiciaire d'un navire prononcée dans un autre pays sape la confiance de la communauté maritime internationale dans le système de ventes judiciaires. Ce système ne pourra être appuyé, et le meilleur prix ne pourra être obtenu, que si les acheteurs potentiels sont sûrs d'acquérir le navire libre de tout droit et de toute charge et de pouvoir le radier d'un registre pour l'immatriculer dans un autre registre de leur choix. Par la suite, les acheteurs doivent également être en mesure de négocier le navire sans qu'il puisse faire l'objet d'une saisie conservatoire en raison d'une créance antérieure à la vente judiciaire.

Le CMI a déjà travaillé avec la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, plus récemment dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (New York, 2008) (les « Règles de Rotterdam »). Des membres des associations de droit maritime ont fait partie des délégations nationales et ont aidé la CNUDCI à élaborer ces règles, qui avaient été initialement rédigées par le CMI. Le CMI ne s'attend pas à ce que la CNUDCI avalise purement et simplement son projet d'instrument international. Il est toutefois encouragé par le caractère « universel » de la CNUDCI, reflété par le nombre d'États participant aux négociations, et par le fait qu'il s'agisse d'une organisation spécialisée dans le droit international privé qui a l'expérience de l'élaboration de normes dans le domaine du droit commercial international.

Le CMI demande donc à la CNUDCI d'inscrire cette question à son programme de travail. Si la CNUDCI décide de le faire (seule ou en conjonction avec un autre organisme), le CMI ne demandera plus à l'OMI ou à la Conférence de La Haye d'entreprendre des travaux dans ce domaine.

Annexe II

Proposition du Gouvernement suisse sur des travaux futurs possibles concernant les aspects internationaux de la vente judiciaire de navires

1. Introduction

À sa cinquantième session (Vienne, 3-21 juillet 2017), la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a relevé l'importance d'une proposition (A/CN.9/923) soumise par le Comité maritime international (CMI), qui appelait l'attention sur les problèmes que posait à l'échelle mondiale la non-reconnaissance de jugements rendus à l'étranger sur la vente forcée de navires⁶. Si un certain nombre de délégations ont appuyé la proposition et dit souhaiter l'examiner, sous réserve que l'on dispose de ressources pour confier l'étude de la question à un groupe de travail et que l'on mène les éventuelles consultations nécessaires avec d'autres organisations, il a été convenu que des informations complémentaires concernant l'ampleur du problème seraient utiles⁷.

On a suggéré que « le Comité maritime international cherche à développer et à faire avancer la proposition en tenant un colloque, de manière à fournir des informations supplémentaires à la Commission, ce qui lui permettrait de prendre une décision en connaissance de cause [le moment venu] »⁸. Par ailleurs, la Commission « est convenue que la CNUDCI, par le biais de son secrétariat, et les États appuieraient la tenue d'un colloque, qui serait organisé par le Comité et servirait à examiner et améliorer la proposition, et y participeraient »⁹. Elle a également décidé de réexaminer la question à une session ultérieure¹⁰.

Dans ce contexte, à la suite d'une demande du Gouvernement maltais, le secrétariat de la CNUDCI a invité officiellement tous les États membres et observateurs de la Commission à participer à un colloque technique de haut niveau sur les aspects internationaux de la vente judiciaire de navires, notamment sur la reconnaissance de ce type de ventes.

Compte tenu des conclusions des débats tenus lors du colloque et de l'appui exprimé par tous les secteurs représentés, le Gouvernement suisse propose que la CNUDCI envisage d'entreprendre des travaux en vue d'élaborer un instrument international qui traiterai des aspects internationaux liés à la reconnaissance des ventes judiciaires de navires.

2. Colloque

Le Gouvernement maltais, par l'intermédiaire de son Ministère des transports, des infrastructures et des projets d'investissement, a organisé le colloque en collaboration avec le CMI et l'Association maltaise de droit maritime le 27 février 2018 à la Chambre de commerce de La Valette (Malte). Les intervenants et les participants ont examiné l'ampleur des problèmes liés à la vente judiciaire de navires, ainsi que les solutions envisageables.

Les participants avaient pour consigne de réfléchir plus avant à la proposition soumise à la Commission par le CMI, dans laquelle il était dit : « Les acheteurs successifs d'un navire doivent être en mesure d'en acquérir le titre de propriété libre de tout droit, de le faire radier du registre dans lequel il était inscrit avant la vente et de l'immatriculer dans le registre de leur choix, afin de pouvoir le revendre dans des conditions

⁶ Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-douzième session, Supplément n° 17 (A/72/17), par. 456 à 465.

⁷ Ibid., par. 464.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid., par. 465.

¹⁰ Ibid.

adéquates, sans risquer de retards ou de contentieux coûteux. Le navire acheté pourra ainsi être négocié librement et se vendre à un meilleur prix, ce qui profitera à toutes les parties, y compris les créanciers (qui peuvent être des autorités portuaires ou d'autres organismes publics ayant fourni des services au propriétaire du navire). »¹¹

3. Participation au colloque

On a fait observer que l'incertitude concernant la reconnaissance des jugements touchait un large éventail de secteurs et d'États. Le colloque a réuni 174 participants, dont les représentants de 60 pays, y compris d'États de pavillon. Les autres participants étaient issus de la magistrature ; de la communauté juridique ; d'un certain nombre de secteurs particuliers (armateurs, banquiers/bailleurs de fonds, courtiers maritimes, réparateurs et constructeurs de navires, avitailleurs, autorités portuaires, affréteurs, exploitants de remorqueurs et agents maritimes) ; et de plusieurs organisations internationales, dont l'Institute of Chartered Shipbrokers (ICS), le Conseil maritime et baltique international (BIMCO) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Une communication écrite a en outre été reçue de la Fédération des associations nationales de courtiers et agents maritimes. Les participants ont exposé les incidences qu'avait sur leur secteur ou État respectif le manque d'harmonisation entre les États concernant la reconnaissance des ventes judiciaires de navires réalisées à l'étranger.

a) Armateurs

Le représentant d'un armateur de premier plan a mentionné quatre des préoccupations les plus importantes s'agissant des ventes judiciaires : 1) la sécurité juridique ; 2) la maximisation de la valeur des biens ; 3) la disponibilité de financements maritimes ; et 4) la facilité d'immatriculation du navire après la vente. Il a été dit que l'absence de réponse appropriée à ces préoccupations avait pour effet de fausser le marché de la vente de navires et d'éroder la valeur des biens, ce qui était dommageable à l'ensemble du secteur.

Les exposés des armateurs, qu'ils se positionnent en tant que vendeurs ou acheteurs potentiels, ont clairement fait ressortir que l'aspect le plus important pour eux était la sécurité juridique, qui faisait manifestement défaut dans le processus de vente judiciaire actuel. À leur avis, une plus grande certitude quant à la reconnaissance de la vente se traduirait par un accroissement de la valeur des biens, qu'il s'agisse de la valeur d'enchère ou de la valeur de vente, ce qui entraînerait une augmentation des financements disponibles.

Il a été ajouté que tous les acteurs du commerce maritime (chargeurs, banques de financement commercial et assureurs, entre autres) avaient intérêt à ce que les navires ayant fait l'objet d'une vente judiciaire ne soient pas immobilisés suite à une saisie inutile réalisée à la demande d'un ancien créancier ou propriétaire. On a fait observer que toute interruption de la marche du navire était préjudiciable au commerce et au transport des marchandises et entraînait des coûts et des dommages.

Les armateurs étaient clairement d'avis qu'il était nécessaire d'élaborer un instrument international afin de clarifier la situation et que les dispositions proposées par le CMI pourraient offrir une solution simple et pragmatique au problème¹².

¹¹ Voir [A/CN.9/923](#), par. 5.

¹² Les participants au colloque ont mentionné le projet d'instrument à plusieurs reprises. Comme indiqué au paragraphe 3 du document [A/CN.9/923](#), « le CMI a continué d'examiner la question, et un projet d'instrument international a été élaboré au cours de nombreuses réunions, notamment la Conférence de Beijing (2012), la réunion de Dublin (2013) et la Conférence de Hambourg (2014), au cours de laquelle le projet a été achevé et approuvé ».

b) Bailleurs de fonds/banques maritimes/courtiers maritimes

On a souligné que de nombreuses banques, indépendamment de leur emplacement géographique, appuyaient la mise en place d'un régime international afin de limiter les risques. Un important bailleur de fonds du secteur maritime, dont l'avis était partagé par 11 grandes banques de son pays, est convenu de la nécessité de renforcer la sécurité juridique et a insisté sur la valeur considérable des biens en jeu. Du point de vue des prêteurs, le marché des transports maritimes était perçu comme instable. Devant ces incertitudes, il a été dit que les banques essayaient de contourner les problèmes en recherchant des solutions amiables, ce qui engendrait des coûts supplémentaires. Il a en outre été déclaré que, faute de base internationale fiable pour la reconnaissance des ventes judiciaires de navires, les acheteurs devaient s'accommoder des risques liés à l'obtention d'un titre de propriété, ce qui entraînait les prix de vente à la baisse.

c) Registres des navires

Le préposé au registre du pavillon maltais, qui, avec plus de 72 millions de tonnes, abrite depuis plusieurs années la première flotte d'Europe, a décrit les incertitudes qui entouraient les ventes judiciaires réalisées à l'étranger. On a fait observer que la plupart des registres étaient des systèmes internes conçus pour la vente de navires nationaux dans des tribunaux locaux, et expliqué qu'il était difficile de faire radier un navire du registre lorsqu'il avait été vendu à l'étranger. Il a été déclaré que la situation s'améliorerait considérablement pour toutes les parties si l'État dans lequel la vente avait lieu émettait un certificat de vente judiciaire reconnu à l'échelle internationale.

De l'avis général, l'élaboration d'un instrument qui concernerait essentiellement la procédure de reconnaissance (plutôt que d'un instrument général couvrant les règles de la vente judiciaire elle-même) serait un projet réaliste qui aurait plus de chances de déboucher sur l'adoption d'un instrument international.

d) Communauté juridique

Des juristes de *common law*, de droit civil et de systèmes mixtes ont mentionné de nombreuses affaires survenues dans des pays du monde entier, notamment des affaires de saisies abusives de navires, pour mettre en évidence les lacunes de la législation internationale en ce qui concerne la reconnaissance des ventes judiciaires réalisées par des tribunaux étrangers. On s'est clairement accordé à penser que les multiples procédures engendraient des coûts et des tensions inutiles, ce qui faisait encore diminuer la valeur commerciale des biens. Compte tenu de leur expérience pratique, dans le cadre de laquelle ils représentaient des clients issus de l'ensemble du secteur, les participants souhaitaient tous que l'on comble le vide juridique existant afin de faciliter le passage de l'ancien au nouveau registre et la transmission au nouveau propriétaire, en libérant le navire concerné de toutes les charges qui pouvaient le grever avant la vente judiciaire.

Il a été fait mention des travaux entrepris par le CMI, dont on estimait non seulement qu'ils offraient une étude détaillée des problèmes et des solutions qui pourraient y être apportées, mais aussi qu'ils témoignaient du souhait d'adopter des règles qui conviennent aux divers secteurs et soient compatibles avec les différentes traditions juridiques.

e) Avitailleurs/prestataires de services

Les créanciers maritimes étaient représentés au colloque par les avitailleurs, qui sont souvent aussi propriétaires de navires souteurs. Ils ont souligné le fait que « dans le climat économique actuel, le besoin de certitude l'emport[ait] sur toute autre considération commerciale ». Il a été dit que leur principale préoccupation venait des marges très réduites dont ils disposaient dans la conduite de leurs activités et du fait que toute action entreprise en dehors de schémas unifiés et clairs entraînait des risques et des coûts injustifiables d'un point de vue économique. Lors du colloque, un appui a été exprimé en faveur de la mise en place d'un régime de reconnaissance, car cela

permettrait d'introduire des règles claires et harmonisées et ôterait l'intérêt de saisir un navire ayant fait l'objet d'une vente judiciaire en vue d'obtenir des fonds.

f) Intérêts des membres d'équipage

On a généralement estimé qu'un processus simplifié de reconnaissance bénéficierait aux gens de mer qui se trouvaient à bord de navires appartenant à des propriétaires qui avaient fait défaut. Il a été dit que les membres d'équipage étaient livrés à eux-mêmes dans différents ports du monde entier, ne pouvant quitter le navire, et qu'ils ne disposaient que de très peu de provisions et de carburant pour maintenir les moteurs en marche. On a estimé que plus la procédure durait et plus la situation devenait pénible pour les membres d'équipage, qui devaient se battre pour être payés et rapatriés. La branche maltaise de l'ITF, qui s'occupe de dizaines d'affaires de ce type, s'est exprimée en faveur de l'élaboration d'un instrument qui viserait à atténuer les difficultés endurées dans ce contexte par les marins et leur famille.

g) Autorités portuaires/prestataires de services portuaires

Le Chef de la Direction maltaise des ports et de la navigation de plaisance a expliqué combien il était important que les procédures de vente judiciaire soient aussi fluides et rapides que possible afin de faciliter la lutte contre le phénomène d'abandon des navires, qui créait une grande confusion dans les ports et nuisait au bon déroulement des opérations commerciales.

h) Gouvernement maltais

Le Ministre maltais des transports, des infrastructures et des projets d'investissement, M. Ian Borg, a expliqué que Malte, en conséquence directe de son statut de pavillon le plus important d'Europe et de sa position géographique au centre de la Méditerranée, était extrêmement active dans la prestation de services à la communauté commerciale internationale.

On a fait observer que Malte disposait d'un régime juridique particulièrement développé, robuste et efficace, qui prévoyait des ventes judiciaires aux enchères ainsi qu'un système renommé de ventes privées approuvées par des tribunaux. Il a été déclaré que les acteurs concernés, notamment les bailleurs de fonds et les constructeurs de navires qui avaient des hypothèques inscrites au registre maltais des navires, ainsi que les centaines de prestataires de services, y compris les réparateurs de navires, les avitailleurs, les fournisseurs de ravitaillement, les membres d'équipage, les entreprises de manutention de cargaison et de transbordement, et les prestataires de services aux secteurs pétrolier et gazier, avaient tous besoin de l'assurance qu'ils pourraient recourir à des ventes judiciaires à Malte en cas de défaillance des propriétaires, et que ces ventes seraient reconnues dans le monde entier. Cela serait une source de certitude pour les acheteurs intéressés, ce qui permettrait d'accroître la valeur de vente des navires.

Le Ministre a remercié le CMI d'avoir pris l'initiative de réunir un groupe représentatif du secteur maritime dans le but d'examiner la question. Il a déclaré : « La création d'un instrument international sur la reconnaissance des ventes judiciaires de navires est une démarche importante qui vise à apporter un haut niveau de stabilité et d'uniformité dans ce qui constitue un aspect important du commerce maritime. Il est essentiel que Malte participe aux travaux sur l'élaboration de cet instrument important. »

4. Solutions envisageables et faisabilité

Le colloque a permis d'établir que les principaux problèmes et obstacles rencontrés par le secteur du commerce maritime étaient les suivants :

- Le manque de sécurité juridique quant à l'obtention par l'acheteur d'un titre de propriété libre de tout droit lors de la vente judiciaire d'un navire, comme

cela était censé être le cas, ce qui créait des problèmes lors de la procédure de radiation du navire du registre de l'ancien pavillon ;

- Les obstacles à la reconnaissance des effets de la vente judiciaire pour ce qui était de l'annulation de tous les anciens charges et privilèges ;
- L'augmentation du coût des opérations en cas de litige lors de l'exécution du jugement de vente et le risque d'avoir à engager une procédure onéreuse et à supporter des frais importants à cause d'anciens créanciers qui usaient de leur capacité de nuisance en cherchant à faire saisir le navire après la vente judiciaire ;
- La prise en compte des risques susmentionnés dans l'établissement du montant des enchères lors d'une vente judiciaire, qui se traduisait par une diminution de la valeur des biens susceptibles d'être recouverts, au détriment de tous les créanciers (membres d'équipage, bailleurs de fonds, chargeurs, autorités portuaires, agents maritimes, aviateurs, exploitants de navires souteurs, etc.) de l'ancien propriétaire du navire, la vente judiciaire étant moins favorable du fait du manque de certitude quant à sa reconnaissance par les tribunaux et les autorités ; et
- La diminution du produit des ventes, compte tenu de laquelle les courtiers avaient tendance à estimer à la baisse la valeur des navires, ce qui entraînait une dépréciation générale des navires sur l'ensemble du marché.

Les représentants et intervenants se sont accordés sur les points suivants :

- Le manque de sécurité juridique était préjudiciable à toutes les parties ;
- D'un point de vue juridique, ce manque pourrait être comblé par l'élaboration d'un instrument sur la reconnaissance des ventes judiciaires de navires ;
- Le projet d'instrument élaboré par le CMI serait une référence utile pour la CNUDCI si elle devait entreprendre des travaux à ce sujet ;
- La CNUDCI était l'instance appropriée pour résoudre les problèmes qui avaient des effets préjudiciables sur le commerce international. On a fait observer que la Commission avait déjà travaillé sur des questions étroitement liées à l'objet du colloque, telles que l'insolvabilité internationale et les sûretés réelles mobilières. En outre, il a été dit que les méthodes de travail de la CNUDCI, qui favorisaient une collaboration étroite avec les organisations internationales concernées, faciliteraient la mise au point d'un instrument qui serait largement appuyé par les différents secteurs concernés.

5. Conclusion

Il s'est dégagé du colloque un large consensus en faveur de l'élaboration d'un instrument international dans le but de remédier aux problèmes liés au manque d'harmonisation entre les États concernant la reconnaissance des ventes judiciaires de navires réalisées à l'étranger. Par conséquent, la Suisse propose que la CNUDCI entreprenne des travaux en vue d'élaborer un instrument international sur ce type de ventes et leur reconnaissance. Il est noté que le CMI a réalisé des travaux importants afin de recenser les problèmes et de trouver des solutions à y apporter, travaux qui ont reçu l'appui d'un certain nombre de secteurs et d'États. Ils offrent un bon point de départ à la Commission pour mener des travaux plus poussés, en lui donnant des indications pour définir le mandat à confier à un groupe de travail et la direction à suivre.