

**Assemblée générale**

Distr. générale  
13 avril 2017  
Français  
Original: anglais

---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Cinquantième session  
Vienne, 3-21 juillet 2017

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

**Note du Secrétariat**

En prévision de la cinquantième session de la Commission, le Comité maritime international (CMI) a soumis au Secrétariat une proposition sur les travaux que la CNUDCI pourrait entreprendre concernant les aspects internationaux de la vente judiciaire de navires. On trouvera en annexe à la présente note la traduction de la proposition telle qu'elle a été reçue par le Secrétariat le 13 avril 2017.



## Annexe

### **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 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 rendus par d'autres juridictions sur la vente forcée de navires, 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 à cette date de 19 associations de droit maritime. À 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 celles tenues à Beijing en 2012, à Dublin en 2013 et à Hambourg en 2014, où le projet a été achevé et approuvé. Lors de la réunion du CMI à Hambourg, en 2014, l'Association chinoise pour le droit maritime a proposé d'adopter la version définitive du projet d'instrument international, qui a ensuite 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, 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, pour la reconnaissance des ventes judiciaires étrangères 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 de l'industrie.

#### 4. Prévalence 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. Plusieurs centaines de ventes de navires pourraient donc bénéficier de la sécurité juridique qu'apporte 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 vente judiciaire 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 présents et consécutifs doivent être en mesure d'acquérir le titre de propriété d'un navire libre de tout droit, de demander la radiation du navire du registre dans lequel il était inscrit et de l'immatriculer dans le registre de leur choix afin de pouvoir revendre le navire en bonne et due forme et d'éviter des retards ou des contentieux coûteux. Ainsi, le navire acheté peut être négocié librement; et un meilleur prix de vente peut être obtenu, ce qui profitera à toutes les parties, y compris les créanciers (qui sont parfois aussi des autorités portuaires et d'autres organismes publics ayant fourni des services au propriétaire d'un navire).

Il est important de mettre l'accent sur 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 une quelconque créance antérieure à la vente. Si les acheteurs et leurs créanciers perdent confiance en la prévisibilité d'obtenir un titre libre de tout droit et de pouvoir changer le pavillon après avoir acquis un navire par 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 existant à ce jour que le navire puisse faire l'objet d'une saisie conservatoire pour des créances antérieures à la vente judiciaire, et en raison d'une perte de confiance dans l'intégrité du processus.

#### 6. Décisions judiciaires

**En Grande-Bretagne, dans l'affaire "Acrux"<sup>1</sup>, M. Justice Hewson a confirmé que les tribunaux devaient reconnaître "la vente en bonne et due forme par les tribunaux maritimes compétents, ou le prix, à l'étranger – cela fait partie de la communauté des nations, et contribue au bon fonctionnement général du commerce maritime international"<sup>2</sup>.**

L'étude réalisée par le CMI a également mis l'accent sur un certain nombre de décisions judiciaires rendues dans différents pays qui montrent les difficultés rencontrées par les parties pour obtenir la reconnaissance de la vente judiciaire d'un navire par un autre tribunal. 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 leur exécution. Outre les cas signalés, la communauté juridique maritime a connaissance de nombreux cas qui ne sont pas signalés ou qui ne sont pas entendus.

<sup>1</sup> [1962] Lloyds Law Reports, vol. 1, p. 405.

<sup>2</sup> Ibid., p. 409.

Plus important encore, les autorités judiciaires de nombreux pays ont fait observer que la reconnaissance par la communauté des nations de la vente judiciaire par des tribunaux étrangers compétents était nécessaire 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 qui 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 la vente judiciaire de navires 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. Les autorités judiciaires tout comme les organismes maritimes nationaux et internationaux ont clairement reconnu que les organisations intergouvernementales et internationales devaient mener des activités dans ce domaine. La reconnaissance de la vente judiciaire de navires 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 de ce pays de se conformer à des décisions rendues par un tribunal dans un autre pays et une exception à une règle appliquée 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 tous les pays maritimes peut y remédier<sup>3</sup>.

La nécessité d'une reconnaissance internationale des ventes judiciaires a également été mise en relief dans l'affaire du navire "Galaxias"<sup>4</sup>, au Canada, dans le cadre de laquelle le tribunal a noté ce qui suit:

- 1) Si un 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 ses ordonnances et arrêts, en particulier dans le domaine du droit maritime, il ne s'agit toutefois pas d'un domaine dans lequel une juridiction nationale exerce un contrôle, ni un domaine dans lequel il serait 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 l'intermédiaire d'un traité. C'est précisément ce que signifie la compétence territoriale, et tant qu'il n'existe pas d'autorité internationale dotée d'une compétence supérieure et d'une force exécutoire prioritaire, nous devons composer avec le système actuel<sup>5</sup>.

S'agissant des décisions judiciaires sur la vente de navires ne prévoyant pas l'acquisition d'un titre libre de tout droit, le même tribunal a noté que les juristes

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

<sup>4</sup> (1988) LMLN 240, jugement de la Cour fédérale du Canada.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 11 du jugement.

spécialisés dans le droit maritime ainsi que toute personne travaillant dans le domaine du transport maritime concernée 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 de la vente judiciaire de navires voire même rendre certains navires invendables. Les offres peu élevées faites lors de ce type d'enchères menées par un tribunal nuiraient partant 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 le libellé à cet égard incite plutôt à l'encontre 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 d'un navire par voie judiciaire.

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 a joué dans l'élaboration de la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, et a tenu avec lui une réunion d'information en 2015 en vue de lui soumettre 12 mois plus tard une demande officielle l'invitant à inscrire la question à son ordre du jour.

Une autre réunion d'information a eu lieu en juin 2016. Il a fallu trouver deux pays disposés à parrainer ces travaux, et en prévision de la réunion avec le 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, mais est convenu de la réexaminer à une date ultérieure.

Différents avis ont été exprimés par les délégués à cet égard: il a été estimé que s'il s'agissait d'une question importante pour le Comité juridique, la question touchait au droit privé et commercial et ne relevait donc pas de son domaine de compétence; certaines délégations semblaient ne pas vouloir entamer de nouveaux travaux, tandis que d'autres délégations ont souligné qu'ils acceptaient de reconnaître la vente de navires judiciaires à l'étranger dans leur législation nationale et que cela présentait de nombreux avantages, en particulier en raison de la sécurité juridique ainsi offerte aux parties prenantes; d'autres ont souligné que la question était également importante pour l'industrie portuaire, étant donné que la saisie conservatoire des navires pouvait avoir des effets négatifs sur 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, à laquelle il a été proposé au nom du CMI d'élaborer son projet d'instrument sur la vente judiciaire de navires 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 question autonome. Certaines délégations ont fait remarquer à cette occasion qu'une question ésotérique et consacrée à un secteur industriel particulier comme celle-ci devrait peut-être être traitée par la CNUDCI, et d'autres ont préféré ne pas entreprendre de nouveaux travaux avant d'avoir terminé l'actuel programme de travail. La question devrait donc être réexaminée à la réunion du Conseil de la Conférence de La Haye qui se tiendra en 2018.

## 10. Conclusion

L'incapacité des États de reconnaître la vente judiciaire d'un navire dans une autre juridiction sape la confiance de la communauté maritime internationale dans le système de ventes judiciaires. Celles-ci ne pourront être appuyées, et obtenir les meilleurs prix, que si les acheteurs potentiels sont sûrs d'acquérir le navire avec un titre libre de tout droit et de toute charge et de pouvoir radier le navire d'un registre et l'immatriculer dans un autre registre de leur choix. En outre, 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 mises au point par le CMI. Le CMI ne s'attend pas à ce que la CNUDCI approuve les yeux fermés son projet d'instrument international. Le caractère universel de la CNUDCI en raison du nombre d'États participant aux négociations est encourageant; tout comme 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 et du droit commercial international.

Le CMI demande donc à la CNUDCI d'inscrire cette question à son programme de travail. Si la CNUDCI accepte 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.