



# Assemblée générale

Distr. générale  
22 juin 2018  
Français  
Original : anglais

---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Cinquante et unième session  
New York, 25 juin-13 juillet 2018

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

### **Note du Secrétariat**

1. En prévision de la cinquante et unième session de la Commission, le Gouvernement suisse 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 révisée telle qu'elle a été reçue par le Secrétariat.



## Annexe

### 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 navires<sup>1</sup>. 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 utiles<sup>2</sup>.

On a suggéré que « le CMI cherche à développer et à affiner 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 »<sup>3</sup>. Par ailleurs, la Commission « est convenue que la CNUDCI, par l'intermédiaire 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 »<sup>4</sup>. Elle a également décidé de réexaminer la question à une session ultérieure<sup>5</sup>.

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 traiterait 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

<sup>1</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-douzième session, Supplément n° 17 (A/72/17), par. 456 à 465.

<sup>2</sup> Ibid., par. 464.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Ibid., par. 465.

<sup>5</sup> 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) »<sup>6</sup>.

### 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 certitude 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 certitude 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) auraient intérêt à ce que les navires qui avaient 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 problème<sup>7</sup>.

#### 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

<sup>6</sup> Voir [A/CN.9/923](#), par. 5.

<sup>7</sup> 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 celles tenues à Beijing en 2012, à Dublin en 2013 et à Hambourg en 2014, où le projet a été achevé et approuvé ».

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 certitude 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 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 certitude 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 de l'immatriculation du navire dans le pays 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 de la vente du navire 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, avitailleurs, 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 certitude 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.