



DCME Doc N° 25
19/10/01
Français et anglais
seulement

**CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE POUR L'ADOPTION D'UNE
CONVENTION RELATIVE AUX MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT MOBILES
ET D'UN PROTOCOLE AÉRONAUTIQUE**

(Le Cap, 29 octobre – 16 novembre 2001)

**POSITION AFRICAINE SUR LE PROJET DE CONVENTION RELATIVE AUX
MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT MOBILES ET SUR LE PROJET DE PROTOCOLE
PORTANT SUR LES QUESTIONS SPECIFIQUES AUX MATÉRIELS
D'ÉQUIPEMENT AÉRONAUTIQUES**

(Note présentée par les Etats africains)

SOMMAIRE :

Cette note donne à la présente Conférence diplomatique la position commune des Etats africains sur le projet de Convention relative aux matériels d'équipement mobiles et sur le Projet de protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques. La Conférence est invitée à examiner cette position avant l'adoption de ces deux instruments juridiques.

Références : DCME Doc N°3
DCME Doc N°4

1. INTRODUCTION

1.1 Sur la base essentiellement du Projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et sur le Projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, documents que l'OACI a communiqués longtemps à l'avance à tous les Etats contractants, les Etats africains estiment que leur position commune exprimée dans la présente note de travail doit être prise en compte lors du débat qui débouchera sur l'adoption de ces deux instruments juridiques.

2. NECESSITE D'UN TRAITE AERONAUTIQUE

Importance et avantages d'un traité

2.1 Les transporteurs aériens de tous les pays en développement et ceux d'Afrique en particulier ont besoin de financement pour acquérir des avions modernes. Toutefois, ce financement n'est pas facile à obtenir et s'il est disponible, son coût est exorbitant du fait des risques connexes à couvrir.

2.2 Comme les avions coûtent chers, il faut un financement sous une forme ou une autre. Les compagnies aériennes des pays africains ont un nombre d'options limité pour financer l'achat des avions et souvent, elles ont recours à la facilité de crédit à l'exportation allié aux garanties de souveraineté pour réduire le coût de l'emprunt.

2.3 Les cadres juridiques des pays africains ne sont pas uniformes et en harmonie avec les principes généraux qui sous-tendent le financement garanti par un actif, d'où un coût de financement élevé du fait que toutes proportions gardées, le financement coûte plus cher lorsqu'il y a risque. Lorsqu'on estime que le risque est trop élevé, le financement peut ne pas être disponible. Il importe donc que la Convention et le Protocole d'UNIDROIT établissent un cadre juridique international uniforme et exhaustif, qui tienne compte des aspects commerciaux de la question, relatif à la création, à la priorité et au respect de la sûreté et des intérêts locatifs en ce qui concerne les matériels d'équipement aéronautiques. Le traité contient par ailleurs des règles sur la banqueroute qui protègent les droits en cas d'insolvabilité.

2.4 En fournissant un système uniforme en termes commerciaux, transparent et prévisible pour la priorité, la création et le respect des droits, le Traité réduit d'une certaine façon les risques associés au financement que l'on peut répercuter sur les transporteurs africains par la disponibilité et les coûts réduits de financement : faibles taux d'intérêt, des termes de remboursement plus longs, niveau accru de financement, primes faibles et autres droits, modifications, réduction et ou suppression de renforcements de crédit tels des garanties personnelles, bancaires ou de souveraineté, dépôts de garantie ou lettre de crédit, etc.

2.5 Pour les transporteurs africains, les avantages qui découlent de la disponibilité et du coût réduit de financement ont un effet de synergie, la sécurité améliorée des transporteurs africains résultant de l'acquisition d'avions modernes, une plus grande contribution aux économies nationales en raison de l'amélioration du transport aérien la baisse des tarifs en faveur des clients du fait de l'exploitation d'avions modernes et rentables, des dividendes élevées versées aux actionnaires, dont le Gouvernement qui, le plus souvent est actionnaire, etc. Le traité servira également à réduire la pression exercée sur les gouvernements africains, à savoir soutenir financièrement leurs compagnies aériennes, ce qui permettra auxdits gouvernements de consacrer leurs maigres ressources à d'autres secteurs.

2.6 Par une série de dispositions facultatives, le traité tente d'équilibrer les besoins avec d'autres intérêts politiques des Etats.

2.7 Le traité fournit en outre une inscription électronique de garanties portant sur les avions, faisant ainsi que le système d'inscription soit marquée du sceau de l'efficacité.

2.8 Par la mise en place de ce cadre international, le traité réduit les risques globaux pour le créancier et élargit la gamme d'alternatives de financement offertes aux transporteurs africains.

3. **OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LES PROJETS DE CONVENTION ET DE PROTOCOLE**

Préambule (4^{ème} paragraphe du projet de Convention)

3.1 Tout en reconnaissant que la Convention accroîtra les avantages économiques pour toutes les parties intéressées, il est recommandé ce qui suit, pour faire ressortir que les avantages seront réciproques :

Ajouter : « et réciproques » après « avantages économiques importants ».

Mesures en cas d'inexécution des obligations

- **Inexécution des obligations par le créancier/bailleur**

3.2 Il convient de noter que la Convention ne traite pas des cas d'inexécution des obligations par le créancier ou le bailleur. Les cas d'inexécution manifestes des obligations de la part d'un créancier seraient les suivants : violation de clauses de jouissance pacifique, non-retour de la réserve d'entretien en cas de location, violation d'obligations fiscales, non livraison d'aéronefs, défaut de re-livraison d'aéronefs, etc. Il est donc recommandé :

l'inclusion d'une déclaration dans l'Annexe pour couvrir cet aspect de la question.

- **Ce qui est commercialement raisonnable (Article 7 de la Convention et Article IX(3) (b) (ii) du Protocole)**

3.3 Il est recommandé la suppression de l'Article IX (3) (b) (ii) du Protocole pour permettre la saisie des tribunaux si le caractère déraisonnable est manifeste malgré les dispositions de l'accord sur les garanties. Il est donc recommandé soit :

- a. d'essayer de faire supprimer cette disposition ; soit
- b. de faire en sorte que la disposition devienne une clause facultative.

- **Inexécution substantielle (Article 10(2) de la Convention).**

3.4 Il importe de définir l'expression « inexécution substantielle » à la 2^{ème} ligne de l'Article 10 (2) de la Convention. Par conséquent, il est recommandé la définition ci-après :

« Inexécution substantielle signifie une inexécution qui prive la partie non défaillante des avantages économiques escomptés qu'elle aurait obtenus si la partie défaillante s'était acquittée de ses obligations ».

- **Mesures en cas d'insolvabilité (Article XI du Protocole)**

3.5 A l'Article XI du Protocole, il est proposé deux variantes comme mesures pouvant être prises par le créancier en cas d'insolvabilité du débiteur. A la variante A, l'administrateur de l'insolvabilité est tenu de retourner le bien aéronautique à la fin du délai d'attente (chaque Etat contractant devant préciser ledit délai). En outre, à la variante A, l'administrateur de l'insolvabilité a le devoir de

préserver le bien aéronautique, le créancier peut appliquer une mesure provisoire, l'administrateur de l'insolvabilité peut retenir l'usage des biens aéronautiques s'il est remédié au manquement constaté, etc.

3.6 La variante B offre l'occasion de remédier aux manquements et dispose que le bien aéronautique ne sera pas vendu tant que le tribunal n'a pas statué. A la variante B, l'administrateur de l'insolvabilité est tenu d'aviser le créancier qu'il remédiera aux manquements ou qu'il restituera le bien aéronautique au créancier. Avec l'inclusion des paragraphes 5 et 6 de la variante A à la variante B, il est recommandé

que soit adoptée la variante B du fait qu'elle empêche la vente du bien aéronautique tant que le tribunal n'a pas statué, qu'elle exige du créancier la preuve de sa réclamation et offre la souplesse à l'administrateur de l'insolvabilité d'agir ou de ne pas agir durant le délai d'attente après notification au créancier. Cette variante a également le mérite d'être beaucoup plus simplifiée. Toutefois, le délai durant lequel l'administrateur de l'insolvabilité doit donner notification au créancier doit être précisé dans le Protocole (et ne pas relever des déclarations expresses de l'Etat aux termes de l'Article XXVIII (3) du Protocole), par souci d'uniformité.

Garanties pré-existantes (Article 55 de la Convention)

3.7 Il est recommandé que la variante B soit adoptée plutôt que la variante A parce qu'elle offre de meilleurs avantages en consignait dans un même registre toutes les garanties sur des biens aéronautiques, ce qui facilite d'autant les recherches. Ces avantages globaux sont de loin supérieurs au coût d'une nouvelle inscription sur le registre international des garanties existantes, dont les frais sont censés être minimes.

L'Autorité de surveillance et le Conservateur (Article 16 de la Convention et Article XVI du Protocole)

3.8 Il est préférable que l'OACI devienne l'Autorité de Supervision pour les raisons suivantes :

- a. l'objectif général de l'OACI est de promouvoir le développement de l'aviation civile internationale ;
- b. l'OACI a également pour objectif d'encourager le développement des compagnies aériennes à l'échelle mondiale ;
- c. la création d'une Autorité internationale d'inscription pourrait prendre du temps ;
- d. les institutions financières tout comme les transporteurs verraient d'un bon œil que les fonctions d'inscription et de réglementation soient assurées par l'OACI plutôt qu'une situation où la réglementation de garanties financières importantes est confiée à un organisme nouvellement créé.

Responsabilité du Conservateur (Article 27 de la Convention)

3.9 Aux termes de son Article 27, la Convention offre deux variantes concernant la responsabilité du Conservateur. A la variante A, le Conservateur est tenu au paiement de dommages-intérêts compensatoires pour les pertes subies par une personne lorsque le préjudice découle directement

d'une erreur ou omission du Conservateur ou d'un dysfonctionnement du système international d'inscription. A la variante B, le Conservateur est tenu responsable des pertes subies par une personne lorsque le préjudice découle du fait que le Conservateur ne s'est pas raisonnablement acquitté de ses fonctions. Dans les deux cas, le Conservateur est tenu de fournir une assurance ou une garantie financière pour couvrir la responsabilité. Il est recommandé :

d'adopter la variante A, du fait que le requérant n'est pas tenu d'apporter la preuve de la négligence ce qui pourrait s'avérer difficile. Qui plus est, la variante A introduit des éléments de responsabilité objective sans preuve de la négligence. Par ailleurs, par souci de clarté, il faudrait illustrer par des exemples l'énoncé « dysfonctionnement du système international d'inscription ».

Ratification (Article 47 de la Convention et Article XXVI du Protocole)

3.10 Les Etats africains soutiennent l'idée d'un nombre minimum de ratifications (3-5) pour l'entrée en vigueur de ces deux instruments.

Questions techniques

3.11 Au moment de l'examen des questions techniques liées à « l'inscription électronique », les Etats africains recommandent aux Plénipotentiaires à la présente Conférence diplomatique, de ne pas perdre de vue que l'absence d'équipements appropriés dans les pays en développement ne leur permettrait pas de tirer parti de cette procédure. Cette question doit faire l'objet d'un examen approfondi par la Conférence avant la prise de toute décision.

4. CLAUSES FACULTATIVES

4.1 Tout en reconnaissant l'avantage de consolider toutes les clauses facultatives dans une seule Annexe, les Etats africains se demandent s'il est indiqué que cette Annexe soit uniquement une Annexe de participation. Il est donc recommandé que l'Annexe comporte à la fois des dispositions sur la participation et la non-participation, et qu'elle entre en vigueur par une déclaration expresse des Etats.

5. STRUCTURE

5.1 Les Etats africains sont d'avis que l'approche de deux instruments a rendu difficile et fastidieuse la compréhension de la Convention. Il est donc recommandé que le texte consolidé de la Convention/Protocole soit accepté officiellement par la Conférence diplomatique.

6. SUITE A DONNER PAR LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE

6.1 Les Etats africains prient les Plénipotentiaires à la présente Conférence diplomatique qu'avant d'adopter l'instrument juridique concerné, ils prennent en compte les observations et recommandations figurant aux paragraphes 3, 4 et 5 ci-dessus.