



DCME Doc No. 24
18/10/01
Anglais et français
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)

**OBSERVATIONS PRELIMINAIRES SUR LE PROJET DE CONVENTION
ET LE PROJET DE PROTOCOLE**

(présentées par le Gouvernement des Etats-Unis)

Les Etats-Unis soumettent les présentes observations visant à faire connaître sa position générale concernant le projet de Convention multilatérale et le premier Protocole spécifique qui devraient être mis au point et adoptés lors de la prochaine Conférence diplomatique organisée par le Gouvernement sud-africain au Cap.

1. La Convention permettrait que les avantages du financement garanti par un actif renforcent le crédit et abaissent les coûts de ce type de financement pour tous les Etats. Les législations en matière de financement garanti par un actif permettent au crédit d'être basé sur l'actif mobile lui-même ce qui, en retour, améliore nettement les conditions de financement, tout spécialement dans les Etats en développement ou émergents de toutes les régions. De cette manière, les ressources des marchés des capitaux peuvent être étendues aux pays pour lesquels ce type de financement a été jusqu'ici limité. Soutenir les dispositions de base sur le financement et les dispositions relatives aux mesures optionnelles semble à cette fin fondamental.

2. De plus, la Convention ouvre la voie à d'autres protocoles sur le matériel d'équipement, dont le ferroviaire, qui revêtira une importance considérable pour de nombreux marchés. Cette Convention multi-équipement a été un élément vital de ce processus depuis le début. Encore, les pays en développement devraient en tirer les plus grands bénéfices. Nous sommes d'accord sur l'opportunité d'élaborer un texte refondu, qui aura un rôle important dans la pratique, mais il ne devrait pas se substituer au traité multi-équipement lui-même. Pour ces motifs, nous ne serions pas prêts à soutenir des actions qui viseraient à restreindre ce processus à un type de matériel d'équipement en particulier, et donc à diminuer sa valeur pour les pays en voie de développement, comme certains l'ont souhaité.

3. En ce qui concerne le Protocole aéronautique, basé sur les projections des compagnies aériennes et le rôle prévu du transport aérien international dans l'économie mondiale, on a insisté sur l'importance d'une mise en œuvre rapide du système de la Convention et de son premier Protocole sur le financement aéronautique. Les récents événements en ont accru l'importance, ainsi l'aide des marchés de capitaux peut être mise à la disposition de ceux qui en ont besoin et qui souhaitent adopter et mettre en œuvre cette Convention.

Nous soutiendrons donc tout résultat approprié de la Conférence pouvant assurer la mise en œuvre du système de la Convention sans tarder, puisqu'il est maintenant clair que d'un point de vue technologique, financier et juridique, cela peut être fait, et fait rapidement. Cela signifie que le système conventionnel doit fonctionner rapidement avec seulement trois ou cinq ratifications et qu'il faut éliminer les obstacles à une mise en œuvre rapide posés par certains. Les arrangements transitoires pour le système d'inscription devraient commencer rapidement après la Conférence même avant le dépôt des ratifications de façon à éviter tout retard.

Les Etats-Unis sont disposés à apporter tout notre soutien à un texte final de la Convention de base et son premier protocole, à condition cependant que ces deux instruments aient atteint les objectifs précités. Nous aurons le plaisir de travailler avec d'autres à la prochaine Conférence pour y parvenir.

Voici une explication de la position américaine sur certains points clés pour la Conférence diplomatique. Ces points concernent la mise en œuvre rapide du nouveau système conventionnel.

A) *Etablissement, composition et fonctions du Conseil comme Autorité de surveillance*

En supposant que la Conférence diplomatique puisse offrir à l'OACI le rôle d'Autorité de surveillance, nous avons besoin d'obtenir de la Conférence les garanties que cela est en mesure de renforcer le financement pour le transport aérien. L'Autorité de surveillance, dont le rôle serait limité, devrait inclure à la fois les principaux Etats constructeurs et utilisateurs de compagnies, qui pourraient être ou non membres du Conseil et qui pourraient également comprendre des Etats signataires ou ayant ratifié, selon une représentation géographique.

La structure proposée prévoit que le registre, envisagé avec une dimension très réduite et utilisant de la technologie de pointe, serait exploité de façon indépendante et sensible aux besoins des compagnies utilisatrices, des parties au financement et des constructeurs. Ce processus pourrait être géré par l'Autorité de surveillance au travers d'un groupe technique consultatif, comme cela a déjà été fait dans d'autres projets de l'OACI, composé d'experts techniques que les Etats pourraient désigner. Nous prévoyons qu'un tel groupe consultatif technique ferait le travail de base, ce qui réduirait au minimum les besoins de ressources supplémentaires pour le Secrétariat; dans les circonstances actuelles, il s'agit d'un point budgétaire important. Un groupe technique pourrait démarrer à partir de la structure déjà mise en place par le IRTF (*International Registry Task Force*/Groupe spécial sur le Registre international) qui, puisque constitué d'environ 12 Etats, est déjà bien connu des participants à ce processus et renforcerait de cette façon l'acceptabilité du processus ainsi que des ratifications.

Nous devrions exprimer une certaine prudence, sans toutefois rejeter la possibilité que le Secrétariat soit lui-même investi de l'autorité et des ressources nécessaires pour remplir de telles fonctions pour un registre commercial. Outre les implications financières, qui sont importantes, il faudrait renoncer aux immunités et exposer le Secrétariat et l'OACI à une responsabilité importante, puisqu'il est peu probable que l'industrie du transport aérien accepterait un registre pour lequel elle ne disposerait pas de recours ou seulement des recours limités. Une proposition d'une telle nature exigerait donc une réflexion ultérieure avant de poursuivre l'idée.

B) *Mise en œuvre rapide du système conventionnel*

Alors que les compagnies aérienne et l'industrie l'ont demandée depuis longtemps, la mise en œuvre rapide du système conventionnel est devenue encore plus importante puisque les événements récents ont mis une pression supplémentaire sur l'accès au financement pour l'acquisition d'aéronefs plus récents, ce qui augmente à son tour la sécurité et la navigation.

Etant donné les développements récents et les tests d'un prototype de système de registre international informatisé par la SITA à Genève, ainsi que la bonne volonté manifestée par d'autres fournisseurs de services, *plus* l'apparente disponibilité de fonds opérationnels provenant de plusieurs sources au moins, il est clair maintenant que nous pouvons parvenir à une mise en œuvre rapide, si l'on envisage un petit nombre (trois ou cinq) de ratifications. En effet, un démarrage précoce du système du registre permettrait probablement une ratification plus rapide des Etats.

Dans ces conditions, nous ne devrions pas, de même que l'OACI, accepter une solution qui engendrerait un retard important. Il est devenu clair que pour éviter un retard inutile et nuisible pour les compagnies utilisatrices, le processus de démarrage du registre devrait commencer rapidement après la fin de la Conférence. Nous avons aussi besoin de la garantie que le processus associera pleinement à son travail à la fois les compagnies utilisatrices et les participants au financement du transport aérien sans le soutien desquels le système ne peut pas fonctionner.

Etant donné ces préoccupations, nous soutiendrons toute solution exploitable, mais nous, et d'autres, devons nous préparer à la possibilité que la Conférence ne parvienne pas à une solution appropriée, ou parvienne à une solution qui ne peut être mise en œuvre sans un retard important, ou encore dont l'acceptation par l'industrie serait sérieusement mise en doute.

Dans ces circonstances, nous serions prêts à travailler avec d'autres pour discuter d'un système transitoire qui pourrait être éventuellement activé par un Protocole additionnel jusqu'au moment où un système complet envisagé par la Convention pourrait être mis en place.

Observations techniques supplémentaires

Les Etats-Unis envisagent de diffuser, lors de la Conférence, des observations techniques portant sur des dispositions spécifiques. Celles-ci pourraient améliorer mais ne devraient pas modifier l'orientation des dispositions importantes qui figurent dans le projet de Convention et de Protocole. Ces dispositions répondent dans leur ensemble les conditions requises pour le financement des équipements mobiles, et ont fait l'objet d'examen long et détaillé lors des Sessions conjointes des deux organes internationaux, par le Comité juridique, et ont été en principe entérinées par les organes dirigeants d'UNIDROIT et de l'OACI. Il est important de maintenir les objectifs et les effets de ces dispositions si l'on veut que la nouvelle Convention et le Protocole puissent générer des avantages concrets. Il est également très important de maintenir l'approche multi-équipement de la Convention de base et des protocoles séparés pour chaque type de matériel d'équipement.