



DCME Doc N° 29
29/10/01

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 SUR LE PROJET DE CONVENTION ET LE PROJET DE PROTOCOLE AÉRONAUTIQUE

(Note présentée par l'Uruguay)

1. STRUCTURE DOUBLE – CONVENTION GÉNÉRALE ET PROTOCOLES SPÉCIFIQUES

1.1 La séparation de ce qui à l'origine était conçu comme un document unique applicable à toutes les catégories de matériels d'équipement mobiles de grande valeur, en deux instruments: 1) une Convention de base, établissant les règles générales applicables à toutes les différentes catégories de matériels d'équipement de ce type, et 2) des Protocoles distincts pour les différents types spécifiques de matériels d'équipement, établissant les règles spéciales nécessaires pour adapter les dispositions de la Convention aux caractéristiques spéciales de chaque catégorie de matériels d'équipement, présente à notre avis des avantages comparatifs qui rendent cette solution préférable.

1.2 Cette décision s'explique par l'idée de faciliter l'entrée en vigueur rapide du nouveau régime international proposé en ce qui a trait aux matériels d'équipement aéronautiques, étant donné que les représentants de l'industrie aéronautique qui avaient participé au Groupe de travail avaient insisté sur la nécessité de pouvoir compter rapidement sur cet instrument, évitant ainsi les retards dus à l'examen des besoins spéciaux des autres catégories de matériels d'équipement, dont les groupes d'intérêt n'ont pas atteint le même niveau d'avancement que celui obtenu par l'industrie aéronautique.

1.3 Le principal avantage que présente cette structure double (Convention générale et Protocoles spécifiques) est peut-être de fournir un corps principal de règles applicables à tout le spectre des matériels d'équipement mobiles de grande valeur, ainsi qu'un ensemble de règles concernant exclusivement les caractéristiques propres à quelques catégories spécifiques de matériels d'équipement mobiles. Dans la terminologie proposée par l'AWG et l'IATA, la Convention serait la «Partie générale», à compléter pour chaque catégorie de matériels d'équipement par un Protocole rédigé spécialement pour répondre aux besoins particuliers de la catégorie en question.

(3 pages)

G:\DCME\dcme.doc.29.fr\dcme.doc.29.02.fr.wpd

1.4 La structure double proposée permet que la Convention établisse les principes de base en matière de garanties portant sur des matériels d'équipement mobiles, alors que les Protocoles, de leur côté, rendent ces principes opérationnels, ce qui semble extrêmement commode, outre ce qui a déjà été exposé, pour les motifs suivants:

- Cette structure évite les répétitions inutiles qui se produiraient s'il fallait répéter les principes généraux pour chaque catégorie spécifique de matériels d'équipement mobiles.
- Elle permet de disposer d'un ensemble de normes de base, dans une Convention s'appliquant généralement à tout type de matériel d'équipement mobile (pour autant que ce matériel d'équipement soit «susceptible d'individualisation», comme l'exige le paragraphe 2 de l'article 2 de la Convention), applicable même à des situations non prévues au moment d'élaborer et d'approuver la Convention. Cela paraît particulièrement commode pour des pays comme le nôtre, où l'industrie aéronautique et spatiale ne connaît pas à ce jour un développement pertinent, mais où il peut être très utile pour les industriels en général de disposer d'un système de garanties clair et fiable leur permettant d'accéder au crédit international nécessaire pour acquérir ou rénover des matériels d'équipement de grande valeur.
- Elle permet une réglementation plus spécifique et détaillée des questions propres à quelques catégories spécifiques de matériels d'équipement mobiles, qu'il serait impossible de prévoir et d'inclure dans une Convention unique et générale.
- Elle offre aux différents secteurs liés aux catégories respectives de matériels d'équipement mobiles la possibilité d'avancer à leur propre rythme dans l'élaboration de leurs protocoles spécifiques. Tous les secteurs, et pas seulement le secteur aéronautique, pourront être avantagés dès le départ par la Convention générale, ce qui laisse ouverte la possibilité que, face à leurs besoins propres, ils favorisent l'élaboration d'un Protocole spécifique envisageant leurs propres besoins. Cette dernière possibilité est expressément prévue à l'article 50 de la Convention.
- Elle donne aux gouvernements une plus grande souplesse, leur permettant de n'adopter que les protocoles concernant des catégories de matériels d'équipement qui leur conviennent, sans perdre les avantages que leur donne la Convention générale.

2. MÉTHODE UTILISÉE ET DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

2.1 Nous estimons qu'il n'existe pas non plus d'objections du point de vue méthodologique, étant donné que la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités (approuvée par l'Uruguay par la Loi N° 16.173 du 30 mars 1991) établit que «l'expression "traité" s'entend d'un accord international (...) que cet accord soit consigné dans un instrument unique ou dans deux ou plusieurs instruments connexes, et quelle que soit sa dénomination particulière».

3. NOMBRE DE RATIFICATIONS EXIGÉES POUR L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION

3.1 Nous pouvons appuyer les arguments avancés par l'AWG et l'IATA dans leurs observations datées du 31 août 2001 en faveur de la solution prévue par l'article 47 de la Convention qui établit l'entrée en vigueur de celle-ci «le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de dépôt du [troisième/cinquième] instrument de ratification (...)»

3.2 Tous les arguments avancés en faveur de l'idée d'exiger qu'un plus grand nombre d'États ratifient ces instruments pour qu'ils entrent en vigueur, tombent avec un seul argument: trois États représentent plus de 60 % du volume des transactions, tandis que près de 120 États comprennent moins de 10 % de ce volume. La possibilité d'entrée en vigueur avec ce nombre minime est positive. Il n'y a donc pas nécessairement de lien entre le nombre d'États ratifiants et le volume réel des transactions.

3.3 En ce qui concerne le régime de réglementation du contrat de fourniture ainsi que les garanties, ils sont déterminés par le domaine d'application de l'instrument (art. 3). Quant à l'interprétation et au droit applicable (art. 5, § 3), ils sont soumis aux normes du droit international privé de l'État du tribunal saisi. En conséquence, la compétence devient un élément décisif, pour la réglementation duquel s'impose l'autonomie de la volonté prévue aux articles 41 et 42 de la Convention, en concordance avec l'article XX du Protocole.