



Comité d'experts gouvernementaux d'UNIDROIT chargé d'élaborer un projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et un projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques

Sous-comité du Comité juridique de l'OACI sur l'étude des garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

UNIDROIT CEG/Gar.Int./3-DCRG/WP/3  
OACI Réf. LSC/ME/3-DCRG/WP/3

### **TROISIEME SESSION CONJOINTE**

(Rome, 20 – 31 mars 2000)

### **COMITE DE REDACTION / COMITE RESTREINT**

mardi 21 mars 14h30 / 18h30

<p>Les membres du Comité de rédaction sont priés de bien vouloir donner par écrit au Président du Groupe de rédaction restreint toute observation qu'ils souhaiteraient formuler sur ce document, dans les 24 h. de sa distribution</p>
---

## **TEXTE [DE L'AVANT-] [DU] PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS SPECIFIQUES AUX MATERIELS D'EQUIPEMENT AERONAUTIQUES [A L'AVANT-] [AU] PROJET DE CONVENTION [D'UNIDROIT] RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES**

### **PREAMBULE, ARTICLES I ET II**

LES ETATS PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

CONSIDERANT qu'il est nécessaire de mettre en œuvre la Convention [d'UNIDROIT] relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles pour autant qu'elle s'applique aux matériels d'équipement aéronautiques, à la lumière des buts énoncés dans le préambule de la Convention,

CONSCIENTS de la nécessité d'adapter la Convention pour répondre aux exigences particulières du financement aéronautique et d'étendre le champ d'application de la Convention aux contrats de vente portant sur des matériels d'équipement aéronautiques,

---

SONT CONVENUS des dispositions suivantes relatives aux matériels d'équipement aéronautiques :

## Article I *Définitions*

1. – Dans le présent Protocole, à moins que le contexte ne s'y oppose, les termes qui y figurent sont utilisés au sens donné dans la Convention.

2. – Dans le présent Protocole les termes qui suivent sont utilisés au sens indiqué ci-après :

a) “aéronef” désigne un aéronef tel que défini aux fins de la Convention de Chicago, qui est soit une ~~les~~ cellules d'aéronef avec les moteurs d'avion qui y sont posés ~~ou soit un~~les hélicoptères ; [(a)]

b) “autorité d'enregistrement d'exploitation en commun” désigne l'autorité responsable ~~du d'un~~ registre non national ~~où est immatriculé un aéronef d'une organisation internationale d'exploitation~~ conformément à l'article 77 de la Convention de Chicago ; [(g)]

c) “Autorité du registre ~~national~~” désigne l'autorité nationale ou l'autorité d'enregistrement d'exploitation en commun ~~d'un Etat contractant qui est l'Etat d'inscription chargée de la tenue d'un registre d'aéronefs dans un Etat contractant et~~ responsable de l'immatriculation et de la radiation de l'immatriculation d'un aéronef conformément à la Convention de Chicago ; [(o)]

d) “biens aéronautiques” désigne des cellules d'aéronef, des moteurs d'avion et des hélicoptères ; [(c)]

e) “cellules d'aéronef” désigne les cellules d'avion [(à l'exception de celles utilisées par les services militaires, de la douane et de la police)]<sup>2</sup> qui, lorsqu'elles sont dotées de moteurs d'avion appropriés, sont de modèle certifié par l'autorité aéronautique compétente, comme pouvant transporter :

- i) au moins huit (8) personnes y compris l'équipage ; ou
- ii) des biens pesant plus de 2.750 kilogrammes,

et s'entend en outre de tous modules et autres accessoires, pièces et équipements (à l'exclusion des moteurs d'avion)<sup>3</sup> qui y sont posés, intégrés ou fixés, ainsi que tous les manuels, les données et les registres y afférents ; [(d)]

---

<sup>2</sup> Lors de la deuxième Session conjointe, la Plénière a noté que la question de savoir s'il devrait y avoir une possibilité de “opt-in” ou de “opt-out” pour toutes les catégories d'aéronefs appartenant à l'Etat ou seulement certaines de ces catégories (en particulier ceux utilisés par les services militaires, de la douane et de la police) était une question de politique. Le groupe de rédaction a relevé que si ces catégories d'aéronefs étaient couvertes par l'avant-projet de Protocole aéronautique, des règles spécifiques seraient nécessaires pour traiter de la manière dont ces aéronefs doivent être identifiés et immatriculés ainsi que des questions de priorité et d'exécution. Le groupe de rédaction a pris note de ce qu'un document serait soumis par le Groupe de travail aéronautique à la troisième Session conjointe contenant des propositions spécifiques sur ce point.

<sup>3</sup> A voir la situation des propulseurs.

f) “contrat conférant une garantie” désigne un contrat en vertu duquel une personne s’engage comme garant ; [(j)]

g) “Convention de Chicago” désigne la Convention relative à l’aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, telle qu’amendée, et ses annexes; [(f)]

h) “Convention de Genève” désigne la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, ouverte à la signature à Genève le 19 juin 1948 ; [(i)]

i) “Etat d’immatriculation” désigne, en ce qui concerne un aéronef, l’Etat ~~ou un Etat membre d’une autorité d’enregistrement d’exploitation en commun~~ dont le registre national d’aéronefs est utilisé pour l’immatriculation d’un aéronef, ou l’Etat où est située l’autorité d’enregistrement d’exploitation en commun responsable du registre d’aéronefs conformément à la Convention de Chicago ; [(q)]

j) “garant” désigne une personne qui, aux fins d’assurer l’exécution de toute obligation en faveur d’un créancier garanti par un contrat constitutif de sûreté ou en vertu d’un contrat, se porte caution ou donne ou émet une garantie à première demande ou une lettre de crédit stand-by ou toute autre forme d’assurance-crédit ; [(k)]

k) “hélicoptère” désigne un aérodyne plus lourd que l’air [(à l’exception de ceux utilisés par les services militaires, de la douane et de la police)]<sup>4</sup> dont la sustentation en vol est assurée principalement par la portance engendrée par un ou plusieurs rotors sur des axes, en grande partie verticaux, et qui est de modèle certifié par l’autorité aéronautique compétente comme pouvant transporter :

- i) au moins cinq (5) personnes y compris l’équipage ; ou
- ii) des biens pesant plus de 450 kilogrammes,

et s’entend en outre de tous modules et autres accessoires, pièces et équipements (y compris les rotors) qui y sont posés, intégrés ou fixés, ainsi que tous les manuels, les données et les registres y afférents ; [(l)]

l) “moteurs d’avion” désigne des moteurs d’avion [(à l’exception de ceux utilisés par les services militaires, de la douane et de la police)]<sup>5</sup> à réacteurs, à turbines ou à pistons qui :

i) dans le cas des moteurs à réacteurs, développent chacun une poussée d’au moins 1.750 livres ou une valeur équivalente ; et

ii) dans le cas des moteurs à turbines ou à pistons, développent chacun une poussée nominale sur arbre au décollage d’au moins 550 C.V. ou une valeur équivalente, et s’entend en outre de tous modules et autres accessoires, pièces et équipements qui y sont posés, intégrés ou fixés, ainsi que de tous les manuels, les données et les registres y afférents ; [(b)]

m) “partie autorisée” désigne la partie décrite au paragraphe 2 de l’article XIII ; [(e)]

---

<sup>4</sup> Cf. note 2, *supra*.

<sup>5</sup> *Idem*

n) “radiation de l’immatriculation d’un aéronef” désigne la radiation ou la suppression de l’immatriculation d’un aéronef ~~d’un de son~~ registre ~~national~~ d’aéronefs ; [(h)]

o) “Registre ~~national~~ d’aéronefs” désigne tout registre tenu par un Etat ou une autorité d’enregistrement d’exploitation en commun aux fins de la Convention de Chicago ; [(n)]

p) “ressort principal ” désigne l’Etat contractant où le débiteur a le centre de ses intérêts principaux qui, à cette fin et sous réserve de preuve contraire, est considéré comme le lieu où le débiteur a son siège statutaire ou, à défaut, le lieu où il a été constitué<sup>6</sup>; ; ~~et~~ [(p)] et

q) “situation d’insolvabilité” désigne :

i) l’ouverture des procédures d’insolvabilité ; ou

ii) l’intention déclarée du débiteur de suspendre ses paiements ou leur suppression effective, lorsque la loi ou une action de l’Etat interdit ou suspend le droit des créanciers d’introduire une procédure d’insolvabilité à l’encontre du débiteur ou de mettre en œuvre des mesures en vertu ~~du Chapitre III~~ de la Convention. [(m)]

## Article II

### *Application de la Convention à l’égard des biens aéronautiques*

1. – La Convention s’applique aux biens aéronautiques tel que prévu par les dispositions du présent Protocole.

2. – La Convention et le présent Protocole se lisent et s’interprètent comme s’ils formaient un seul instrument et seront connus sous le nom de la Convention [d’UNIDROIT] relative aux garanties internationales portant sur des matériels d’équipement mobiles telle qu’elle s’applique aux biens aéronautiques.

\* \* \* \* \*

---

<sup>6</sup> ~~Le Groupe de travail sur l’insolvabilité a suggéré d’utiliser le lieu de constitution (*incorporation*) du débiteur à ce propos. Le groupe de rédaction a toutefois préféré le siège statutaire du débiteur parce que, dans un certain nombre de pays, les sociétés ne sont pas constituées. Le groupe de rédaction a relevé que, lorsqu’une société est constituée dans un pays donné, elle pourra choisir de faire en sorte que son lieu de constitution soit son siège statutaire et tirer ainsi profit de cette présomption.~~