



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 sur l'étude des garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

Unidroit CEG / Gar.Int./WP/2
OACI Réf. LSC/ME-/WP/11
2/02/99
(Original: anglais)

SESSION CONJOINTE

(Rome, 1er - 12 février 1999)

PRINCIPAUX OBJECTIFS DES PROJETS D'INSTRUMENTS

(Présentation du Directeur des Affaires Juridiques, Dr. L. Weber
à la Session conjointe du 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), et du Comité d'Unidroit d'experts gouvernementaux, le 1 février 1999)

DOCUMENT D'INFORMATION

1. Les deux projets d'instruments soumis à l'examen de la Session conjointe sont le projet de Convention portant sur du matériel d'équipement mobile de grande valeur (dite "la Convention de base") et le projet de Protocole portant sur le matériel aéronautique (dit "le Protocole aéronautique").
2. Ces deux instruments sont étroitement liés et poursuivent des objectifs parallèles. Les caractères de ces instruments et leurs relations réciproques nous seront présentés cet après-midi par le Professeur Roy Goode, par M. Jeffrey Wool, et par le Professeur Catherine Kessedjian.
3. Les deux projets d'instruments traitent des problèmes liés aux sûretés et garanties sans dépossession portant sur du matériel mobile, et de façon particulière du risque de non-reconnaissance et/ou de non-exécution. Les sûretés et garanties sans dépossession sont des droits qui ne sont pas assortis de la possession du bien par la partie garantie, qui est en général le financeur. La non-reconnaissance et/ou la non-exécution des sûretés et garanties sans dépossession dérivent de deux règles de droit, à savoir la règle de la *lex situ* en vertu de laquelle s'applique la loi du ressort dans lequel l'équipement mobile est momentanément situé, et l'absence de reconnaissance dans de nombreux pays, en particulier ceux de droit civil, des garanties sans dépossession portant sur les biens meubles.
4. Le risque que la partie garantie ne puisse pas exécuter sa garantie se trouve ainsi augmenté, et cela accroît considérablement le coût de l'opération sous-jacente, qui est le plus souvent

l'octroi de crédit, le financement du matériel, ou la location. Ce coût supplémentaire peut se mesurer par le coût de l'assurance souscrite par le prêteur ou le bailleur pour couvrir le risque.

5. Ces deux projets d'instruments ont pour objectif de réduire le risque et les coûts induits de la non-reconnaissance et/ou de la non-exécution des garanties sans dépossession portant sur du matériel mobile, notamment en ce qui concerne les aéronefs et le matériel aéronautique.

6. L'économie pour le secteur aéronautique, regroupant les avionneurs, les compagnies aériennes et les autres intervenants, a été évaluée à plus d'un milliard de dollars US par an. L'incidence économique attendue des projets d'instruments nous sera exposée de façon plus détaillée dans le courant de la journée.

7. La solution offerte par la Convention de base à ces problèmes est la création d'une garantie internationale portant sur le matériel d'équipement mobile, qui pourra être inscrite et exécutée dans n'importe lequel des Etats contractants à la Convention. L'enregistrement de la garantie internationale vise à satisfaire l'exigence de la transparence et de la publicité dans les systèmes qui ne reconnaissent pas normalement les garanties sans dépossession portant sur les biens meubles.

8. Le Protocole aéronautique adapte les règles de la Convention de base au domaine de l'aviation civile. Il est important de noter qu'une Convention internationale existante, à savoir la "*Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs*", signée à Genève le 19 juin 1948, a réglé en partie le problème de non-reconnaissance et de non-exécution des droits garantis en ce qui concerne les aéronefs, en prévoyant la reconnaissance mutuelle des privilèges sur les aéronefs. Toutefois, de tels privilèges sont créés en vertu de la loi nationale. L'exécution en vertu de la Convention de privilèges créés en vertu du droit étranger reste assortie de risques très élevés. En outre, il faut noter que moins de la moitié de l'ensemble des Etats membres de l'OACI, à savoir seulement 81 Etats actuellement, sont parties à la Convention.

9. Le projet de Protocole aéronautique tient compte de la Convention de Genève de 1948, et offre la possibilité de créer et d'inscrire une garantie internationale portant sur des aéronefs, des cellules ou des moteurs d'aéronefs, ce qui réduit le risque de non-reconnaissance / non-exécution, en laissant sauf autant que possible le régime de la Convention de Genève comme système parallèle possible. Cela peut attirer les Etats qui sont Parties à la Convention de Genève et souhaitent le rester tout en voulant devenir Parties aux nouveaux instruments. L'OACI pense qu'il est important de préserver une telle possibilité, ce que permettent les projets de textes.

10. L'on pense, pour conclure, que les deux projets d'instruments auront certes besoin d'être examinés dans le détail par les Gouvernements, mais qu'ils constituent une base convenable et appropriée pour les travaux de la Session conjointe.