



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-WP/3
OACI Réf. LSC/ME/3-WP/3

TROISIEME SESSION CONJOINTE

(Rome, 20 – 31 mars 2000)

GRUPE DE TRAVAIL SUR LE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

(Cape Town / en route vers Pretoria, 8-11 décembre 1999) :

RAPPORT

I. INTRODUCTION

1. Suite à la décision prise lors de la deuxième Session conjointe de constituer un Groupe de travail sur le droit international public (cf. Rapport de la deuxième Session conjointe (OACI Réf. LSC/ME/2-Rapport; UNIDROIT CEG/Gar.Int./2-Rapport), §3:1) et d'autoriser la tenue d'une session formelle de ce Groupe de travail avant la troisième Session conjointe (*idem*, § 6:1), une session de ce Groupe de travail a été convoquée par les Secrétariats d'UNIDROIT et de l'OACI du 8 au 11 décembre 1999. A l'invitation de Mme Gloria T. Serobe (Afrique du sud) qui avait été élue Présidente du Groupe de travail à la première réunion informelle du Groupe qui s'était tenue lors de la deuxième session conjointe 1, la session s'est tenue les deux premiers jours à Cape Town et les deux autres jours sur le Train bleu en direction de Pretoria. La session a été ouverte à 9h30 le 8 décembre par Mme Serobe.

2. Le mandat et les priorités du Groupe de travail, approuvés par la deuxième Session conjointe (*idem*, § 3:7) se reflétaient dans le document intitulé *Questions à traiter par le Groupe de travail sur le droit international public et priorités* (OACI Réf. LSC/ME/2 –

¹ M. J. Sánchez Cordero (Mexique) a été élu premier Vice-Président et M. G. Grall (France) deuxième Vice-Président lors de la première et de la troisième réunions informelles du Groupe de travail qui ont eu lieu lors de la deuxième Session conjointe.

UNIDROIT CEG/Gar.Int./2/GTDIP – Flimsy N°5 rév.), reproduit ci-après en annexe au présent rapport.

3. Les Etats suivants avaient été nommés membres du Groupe de travail par la deuxième Session conjointe: Afrique du sud, Australie, Autriche, Canada, Egypte, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Irlande, Japon, Mexique, République de Corée et Royaume-Uni (cf. Rapport de la deuxième Session conjointe (OACI Réf. LSC/ME/2-Rapport; UNIDROIT CEG/Gar.Int./2-Rapport), § 3:4). Il avait été convenu que les Etats participant à la Session conjointe qui n'avaient pas été nommés membres du Groupe de travail pourraient participer aux réunions du Groupe en tant qu'observateurs (*idem*). Les organisations intergouvernementales suivantes avaient été nommées observateurs auprès du Groupe de travail: Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et Bureau des affaires spatiales des Nations Unies (*idem*). Une organisation intergouvernementale, des organisations non gouvernementales et des experts avaient été nommés conseillers auprès du Groupe de travail: la Conférence de La Haye de droit international privé, le Groupe de travail aéronautique, l'Association du transport aérien international, le Groupe de travail ferroviaire, le Groupe de travail spatial et Mme C. Chinkin et Mme C. Kessedjian, auteurs du *Document préliminaire portant sur les relations juridiques qu'entretiennent l'avant-projet de Convention et ses Protocoles relatifs à des matériels d'équipement spécifiques* (OACI Réf. LSC/ME/2-WP/2 – UNIDROIT CEG/Gar.Int./2-WP/2) (*idem*).

4. Ont participé à la présente session du Groupe de travail les représentants des Etats et le conseiller suivants:

MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

AFRIQUE DU SUD

Mme Gloria SEROBE, Executive Director-Finance, Transnet Limited; *Présidente du Groupe de travail*

M. Enver DANIELS, Chief State Law Adviser to the South African Government, Department of Justice

M. Nasser SOLOMON, Manager, Regulation and International Co-operation, Department of Transport

M. Ralph ZULMAN, Judge of the Supreme Court of Appeal of South Africa

Mr Gasant ORRIE, Director, Hofmeyr Herbstein Gihwala Cluver & Walker Inc.

Mme Cynthia N. MHLONGO, Aviation Enterprise Adviser, Office of the Director-General, Department of Transport

M. Johan van der WESTHUIZEN, Legal Office, Department of Transport

	Mme Johanne B. SCHNEEBERGER, Office of State Law Adviser, Department of Foreign Affairs
CANADA	Mme Patricia NICOLL, Oceans, Environmental and Economic Law Division (J.L.O.), Department of Foreign Affairs and International Trade
EGYPTE (République arabe d')	M. Khairy EL HUSSAINY, Président du Comité juridique de l'OACI M. Mohamed Mostafa SHEBL EL SAWEY, Consultant auprès du Président de l'Autorité de l'aviation civile égyptienne
ETATS-UNIS D'AMERIQUE	M. Harold S. BURMAN, Executive Director, Office of the Assistant Legal Adviser for Private International Law, Office of the Legal Adviser, Department of State M. Peter M. BLOCH, Chief Negotiator – International Affairs, Office of the General Counsel, Department of Transportation
FRANCE	M. Georges GRALL, Sous-Directeur des entreprises, Direction Générale de l'Aviation civile, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement; <i>Second Vice-Président du Groupe de travail</i>
IRLANDE	M. Feargal Ó DUBHGHAILL, Barrister, Office of the Attorney-General
JAPON	M. Toshiyuki ONUMA, Deputy Director, General Affairs Division, Civil Aviation Bureau, Ministry of Transport
REPUBLIQUE DE COREE	M. KIM Moon Hwan, Doyen de la Graduate School of Intellectual Property et Professeur de droit, Université Kookmin M. Yong-II LEE, Consul, Consulat Général de la République de Corée à Montréal
ROYAUME-UNI	M. Carl WARREN, Director, Business Law Unit, Department of Trade & Industry Mme Catherine R. ALLEN, Head, Business Law Unit, Department of Trade & Industry M. Bryan WELCH, Legal Director (Competition Law), Department of Trade & Industry

OBSERVATEUR

TUNISIE

M. Lassaad KHECHANA, Administrateur –
Juriste, Ministère du Transport

CONSEILLER

GROUPE DE TRAVAIL AERONAUTIQUE

M. Jeffrey WOOL, Attorney-at-Law, Perkins
Coie, Washington, D.C.; *Coordonateur du
Groupe de travail aéronautique*

Le Secrétariat de la session était assuré par les Secrétariats d'UNIDROIT et de l'OACI en les personnes de M. Martin J. Stanford et de M. Silvério Espínola, co-secrétaires de la Session conjointe.

5. Afin de faciliter ses travaux, le Groupe de travail avait décidé lors de la première réunion informelle tenue pendant la deuxième Session conjointe, que chaque question à traiter identifiée dans le document *Questions à traiter* mentionné ci-dessus devrait faire l'objet d'un bref document de discussion qui serait préparé pour la réunion intersession et que ces documents de discussion seraient distribués aux différents membres du Groupe de travail. Après consultation entre les Secrétariats d'UNIDROIT et de l'OACI, la Présidente et tous les membres du Groupe de travail, il a été décidé ce qui suit:

- l'Afrique du sud serait chargée d'élaborer un document portant sur l'alignement des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique, notamment en ce qui concerne les concepts utilisés, avec la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et ses Annexes (point 1 a) i) du mandat) ;
- l'Australie serait chargée d'élaborer un premier document de discussion portant sur les relations juridiques qu'entretiennent les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et d'autres Protocoles futurs (point 2 b) du mandat reproduit dans l'annexe au présent rapport) et, avec le Canada, un second document portant sur les clauses de l'Etat fédéral (point 3 c) iii) du mandat);
- l'Autriche serait chargée d'élaborer un premier document portant sur les déclarations et les réserves (point 3 a) du mandat) et, avec le Canada, un second document portant sur la responsabilité internationale, les immunités et privilèges de l'Autorité de surveillance et du Conservateur (point 5 du mandat);
- le Canada serait chargé d'élaborer, avec l'Australie, un premier document portant sur les clauses de l'Etat fédéral (point 3 c) iii) du mandat) et, avec l'Autriche, d'un second document portant sur la responsabilité internationale, les immunités et privilèges de l'Autorité de surveillance et du Conservateur (point 5 du mandat);
- l'Egypte serait chargée d'élaborer un document sur les relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention de Genève relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs (point 1 a) ii) du mandat) ;

- les Etats-Unis d'Amérique seraient chargés d'élaborer un document sur les relations juridiques entre l'avant-projet de Convention et l'avant-projet de Protocole aéronautique (point 2 a) du mandat) ;
- la Fédération de Russie serait chargée d'élaborer un document sur les relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international (point 1 a) iv) et 1 b) i) du mandat) ;
- la France serait chargée d'élaborer un premier document sur les relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention d'UNIDROIT sur l'affacturage international (point 1 b) ii) du mandat) et un autre sur les relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la future Convention de la CNUDCI sur les cessions de créances à des fins de financement (point 1 b) iii) du mandat) ;
- l'Irlande serait chargée d'élaborer un premier document sur les relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention de Rome pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs (point 1 a) iii) du mandat) et un autre sur l'harmonisation du libellé utilisé dans les dispositions finales des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique (point 3 c) iv) du mandat) ;
- le Japon serait chargé, avec le Royaume-Uni, d'élaborer un document portant sur les dispositions transitoires (point 4 du mandat) ;
- le Mexique serait chargé d'élaborer un document portant sur l'entrée en vigueur des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique (point 3 c) ii) du mandat) ;
- la République de Corée serait chargée d'élaborer un premier document portant sur les dénonciations (point 3 b) du mandat) et un autre sur les règles de réciprocité dans le contexte des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique (point 3 c) i) du mandat) ;
- le Royaume-Uni serait chargé, avec le Japon, d'élaborer un document portant sur les dispositions transitoires (point 4 du mandat).

6. Le Groupe de travail a été saisi des documents suivants (en anglais seulement):

- (1) Questions à traiter par le Groupe de travail sur le droit international public et priorités (OACI Réf. LSC/ME/2 – UNIDROIT CEG/Gar.Int/2/GTDIP – Flimsy N°5 rév.) ;
- (2) Deuxième Session conjointe: rapport du Comité de rédaction (OACI Réf. LSC/ME/2 – WP/24 – UNIDROIT CEG/Gar.Int/2-WP/24) ;
- (3) Rapport du Groupe de rédaction *ad hoc* à la troisième Session conjointe (UNIDROIT CEG/Gar.Int/3-WP/2 – OACI Réf. LSC/ME/3 – WP/2) ;
- (4) Texte actuel d'un avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux objets spatiaux, à l'avant-projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (version de janvier 1999) ;

(5) Texte actuel d'un avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire, à l'avant-projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (version de juillet 1999) ;

(6) Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;

(7) Convention de Genève relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef ;

(8) Convention de Rome pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs ;

(9) Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international ;

(10) Convention d'UNIDROIT sur l'affacturage international

(11) Commission des Nations Unies pour le droit commercial international: rapport du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux sur sa trente et unième session (Vienne, 11-12 octobre 1999) (A/CN.9/466) ;

(12) Document préliminaire portant sur les relations juridiques qu'entretiennent l'avant-projet de Convention et ses Protocoles relatifs à des matériels d'équipement spécifiques (préparé par Mme C. Chinkin (Professeur de droit international public, London School of Economics) et Mme C. Kessedjian (Professeur de droit, Secrétaire Général adjoint de la Conférence de La Haye de droit international privé) (OACI Réf. LSC/ME/2-WP/2 – UNIDROIT CEG/Gar.Int./2-WP/2) ;

(13) Accord de siège entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Gouvernement du Canada ;

(14) Document de l'Afrique du sud portant sur l'alignement des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique, notamment en ce qui concerne les concepts utilisés, avec la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et ses Annexes ;

(15) Document révisé de l'Afrique du sud portant sur l'alignement des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique, notamment en ce qui concerne les concepts utilisés, avec la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et ses Annexes ;

(16) Document du Secrétariat de l'OACI portant sur l'alignement des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique, notamment en ce qui concerne les concepts utilisés, avec la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et ses Annexes ;

(17) Document du Groupe de travail aéronautique sur les relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention de Chicago: champ d'application, concepts communs ou similaires et considérations d'ordre technique pour aligner les instruments conventionnels ;

(18) Résolution adoptée par le Conseil de l'OACI le 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organisations internationales d'exploitation ;

(19) Document de l’Egypte sur les relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention de Genève relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs ;

(20) Document de l’Irlande sur les relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention de Rome pour l’unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs ;

(21) Document de la Fédération de Russie sur les relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention d’UNIDROIT sur le crédit-bail international ;

(22) Document du Secrétariat d’UNIDROIT sur certaines considérations de droit international public dans l’avant-projet de Convention relative aux garanties portant sur des matériels d’équipement mobiles et ses relations avec d’autres Conventions d’UNIDROIT ;

(23) Document de la France sur les relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la future Convention de la CNUDCI sur les cessions de créances à des fins de financement ;

(24) Document des Etats-Unis d’Amérique sur les relations juridiques entre l’avant-projet de Convention et l’avant-projet de Protocole aéronautique ;

(25) Document de l’Australie portant sur une procédure accélérée pour la mise au point d’autres Protocoles et sur d’autres questions touchant la relation entre les avant-projets de Convention et de Protocoles ;

(26) Document de la République de Corée sur les dénonciations ;

(27) Document de la République de Corée sur les règles de réciprocité dans le contexte des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique ;

(28) Document du Groupe de travail aéronautique sur les règles de réciprocité en droit conventionnel international dans le contexte du mécanisme des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique permettant d’écarter l’application de certaines dispositions (*opt-out*) ;

(29) Document du Canada sur les clauses de l’Etat fédéral ;

(30) Document de l’Irlande sur l’harmonisation du libellé utilisé dans les dispositions finales des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique ;

(31) Document commun du Royaume-Uni et du Japon sur les dispositions transitoires ;

(32) Document commun de l’Autriche et du Canada sur la responsabilité et les privilèges et immunités internationaux ;

(33) Observations présentées par le Bureau des affaires spatiales des Nations Unies (sur les relations entre l’avant-projet de Convention et d’autres Conventions existantes ou futures, ainsi que sur la responsabilité, les immunités et les privilèges internationaux de l’Autorité de surveillance et du Conservateur) ;

(34) Observations présentées par le Groupe de travail spatial.

II. EXAMEN PAR LE GROUPE DE TRAVAIL DES QUESTIONS QUI LUI ONT ÉTÉ SOUMISES PAR LA SESSION CONJOINTE ²

Relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention de Genève relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef (cf. article XXII de l'avant-projet de Protocole aéronautique)

7. Le Groupe de travail est convenu qu'il faudrait faire s'efforcer de simplifier la formulation de l'article XXII de l'avant-projet de Protocole aéronautique, considérée complexe et prêtant à confusion. Il a également décidé que le principe fondamental que devrait refléter la nouvelle formulation devrait être que la future Convention/ Protocole aéronautique l'emporterait sur la Convention de Genève relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef (ci-après dénommée la **Convention de Genève**) pour les Etats parties aux deux instruments, en tant qu'instrument le plus récent.. La question de savoir s'il convenait de suivre la solution du paragraphe 2 de l'article 30 ou celle des paragraphes 3 et 4 de l'article 30 de la Convention de Vienne sur le droit des traités (ci-après dénommée **Convention de Vienne**) est restée ouverte. Il a également décidé que la disposition, dans sa nouvelle formulation, comprendrait les éléments de la Convention de Genève qu'il était souhaitable de conserver. On a relevé que le texte de l'article XXII de l'avant-projet de Protocole aéronautique reflétait sur ce point l'opinion du Groupe de travail sur le Protocole aéronautique selon laquelle les articles VII et VIII étaient les seules dispositions de la Convention de Genève qu'il convenait de conserver dans le nouveau régime; l'attention a par ailleurs été attirée sur les difficultés qui apparaîtraient si l'on essayait de fondre entre eux des instruments inspirés par des conceptions aussi fondamentalement différentes. Le Groupe de travail a néanmoins estimé que les Secrétariats et d'autres parties intéressées devraient examiner la Convention de Genève dans le détail pour s'assurer qu'il n'y avait pas d'autres dispositions de cet instrument qu'il pourrait être bon de conserver. Il a été décidé que les membres du Groupe de travail pourraient échanger des idées sur ce sujet pendant la période qui précède la troisième Session conjointe.

8. Lors de l'examen de ce point par le Groupe de travail, un membre a proposé que les futurs Convention / Protocole aéronautique prévoient un système d'inscription dualiste qui permettrait aux utilisateurs de choisir entre procéder à l'enregistrement dans le système international d'inscription et continuer à inscrire leurs droits et garanties dans le registre national de l'Etat de nationalité. On a estimé que cette question ne relevait pas du mandat du Groupe de travail et qu'elle devrait donc être posée lors de la troisième Session conjointe. Toutefois, un autre membre a commenté cette proposition et relevé qu'elle était totalement incompatible avec l'objectif fondamental qui avait toujours orienté le projet, à savoir la nécessité que le nouveau régime international proposé établisse un lieu unique où apparaîtraient les droits et garanties portant sur des matériels d'équipement mobiles de grande valeur afin de faciliter le crédit à un coût inférieur pour le financement de ce type de matériel d'équipement. Un autre membre a également souligné la nécessité de créer un nouveau

² Le présent compte rendu de la session du Groupe de travail met l'accent sur les débats et ne fait donc référence qu'aux divers documents de discussion préparés pour la session par les membres du Groupe de travail qui constituent la base des débats, dans la mesure nécessaire pour rendre compte des décisions du Groupe de travail.

régime complet qui établirait précisément les interconnexions entre les registres nationaux d'aéronefs et le système international d'inscription proposé, notamment dans le contexte du financement des moteurs d'avion. Le conseiller présent à la réunion a indiqué que son organisation était fortement opposée à la proposition et a suggéré de trouver la solution au problème plutôt en modifiant l'article 17 de l'avant-projet de Convention dans le but de confirmer le droit de l'Etat à imposer des conditions pour effectuer une inscription nationale.

Relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention de Rome pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs (cf. article XXIII de l'avant-projet de Protocole aéronautique)

9. Le Groupe de travail a indiqué un résultat absurde qui pourrait se produire si un Etat partie à la Convention de Rome pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs (dénommée ci-après la **Convention de Rome**) faisait une déclaration en vertu du paragraphe 2 de l'article Y de l'avant-projet de Convention: cet Etat, désireux de s'assurer que les dispositions des articles 8 à 10 de l'avant-projet de Convention ne pourront être mises en œuvre qu'avec l'intervention du tribunal, pourrait être surpris de voir que, suite à sa déclaration, un aéronef – autre qu'un aéronef couvert par l'article 3 de la Convention de Rome – pourrait être saisi sur son territoire sans que le saisissant doive comparaître devant un tribunal. Le Groupe de travail a en outre noté une incohérence potentielle entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention de Rome à l'égard d'un aéronef relevant de l'un des cas spéciaux énoncés à l'article 3 de la Convention de Rome: alors que la Convention de Rome exigerait dans un tel cas que le saisissant obtienne une décision judiciaire définitive, l'article 14 de l'avant-projet de Convention prévoit qu'un créancier pourrait obtenir des mesures d'urgence. On a convenu que l'auteur du document sur ce sujet pourrait encore réfléchir sur la façon d'harmoniser les relations entre la future Convention et la Convention de Rome sur ce point.

10. Le Secrétariat de l'OACI a avancé une proposition au cours de la discussion du Groupe de travail sur ce point visant à conserver dans les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique la règle relative à l'intérêt public de la Convention de Rome (alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 3) destinée à protéger les usagers des transports aériens. Un membre du Groupe de travail est repris à son compte cette proposition, mais les autres membres présents ont été d'accord pour dire que, premièrement, le mandat du Groupe de travail étant limité à la coordination technique entre les deux instruments, le Groupe ne pouvait pas procéder à des modifications de fond sur des points ayant déjà fait l'objet d'une décision lors de la Session conjointe et qu'il faudrait mieux soumettre la proposition à l'attention de la troisième Session conjointe et, deuxièmement, que cette proposition porterait atteinte au compromis "opt-in / opt-out" concernant la mise en œuvre des mesures extrajudiciaires en vertu des futurs Convention/Protocole aéronautique, négocié lors de la deuxième Session conjointe; troisièmement, le Groupe a indiqué qu'il serait préférable vis-à-vis des Etats Parties à la Convention de Rome qui souhaitent continuer à bénéficier d'une telle règle sans toutefois l'imposer aux Etats qui l'ont déjà rejetée en ne devenant pas partie à la Convention, de considérer que les futurs Convention/Protocole aéronautique l'emporteraient sur la Convention de Rome pour les Etats parties aux deux instruments, conformément à l'article 30 de la Convention de Vienne, tout en envisageant la création d'un mécanisme à travers lequel les Etats parties à la Convention de Rome pourraient choisir de garder la règle de l'article 3 de cette Convention. Au cours de la discussion sur cette proposition au sein du Groupe de travail, quelques membres ont également appuyé l'idée d'élargir la protection

accordée par le paragraphe 2 de l'article Y pour englober les autres mesures envisagées par l'article 13.

Relations entre l'avant-projet de Convention et l'avant-projet de Protocole aéronautique (cf. article U de l'avant-projet de Convention et article II de l'avant-projet de Protocole) et entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et d'autres Protocoles (cf. article W de l'avant-projet de Convention)

11. Le Groupe de travail a examiné ces deux questions parce qu'elles sont liées. En ce qui concerne les relations juridiques entre la future Convention et le futur Protocole aéronautique, le Groupe de travail a relevé que la structure Convention/Protocole envisagée par le nouveau régime international proposé était compatible avec le droit et la pratique conventionnel actuel et qu'il existait dans des temps récents des précédents de Convention de base établissant les principes généraux et servant de cadre aux Etats parties, mais dont les effets ne se produiraient que dans la mesure indiquée dans le Protocole y afférent. Le Groupe de travail a en outre noté le caractère déterminant que chaque futur Protocole serait destiné à avoir à l'égard de la future Convention (cf. alinéa b) du paragraphe 1 de l'article U de l'avant-projet de Convention) d'une part, et le fait que la future Convention et chaque futur Protocole devraient être lus et interprétés comme constituant un seul instrument à l'égard de chaque catégorie de matériel d'équipement (cf. paragraphe 2 de l'article U de l'avant-projet de Convention et paragraphe 2 de l'article II de l'avant-projet de Protocole aéronautique).

12. En l'absence de l'auteur du document portant sur la deuxième question, le Groupe de travail s'est limité à faire des remarques d'ordre général sur les propositions avancées dans le document en vue de faciliter le travail de la troisième Session conjointe. Il a été convenu qu'UNIDROIT, en raison de son rôle central dans l'élaboration initiale du projet global portant sur plusieurs types de matériel d'équipement et dans la préparation des autres Protocoles futurs (notamment les avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire et aux objets spatiaux élaborés par les Groupes de travail ferroviaire et spatial, tous deux organisés à l'invitation du Président d'UNIDROIT), devrait jouer le rôle de coordonateur et être étroitement impliqué dans l'élaboration des futurs Protocoles, conjointement avec les organisations intergouvernementales et non gouvernementales représentant les intérêts professionnels concernés. On a suggéré qu'une déclaration politique de la sorte pourrait très bien faire l'objet d'une résolution adoptée par la Conférence diplomatique pour l'adoption des futurs projets de Convention et de Protocole aéronautique.

13. En second lieu, il a été convenu que Mme Chinkin devrait être invitée à rédiger des dispositions relatives à l'adoption des futurs Protocoles à soumettre au Groupe de travail lors de la prochaine session, qui mettraient pour l'essentiel l'accent sur les procédures accélérées mais qui examineraient également la procédure plus traditionnelle (Conférence diplomatique). On a noté que certains Etats pourraient avoir des problèmes à accepter une procédure accélérée en raison de questions de souveraineté nationale, d'autant plus que les questions à traiter dans ces futurs Protocoles sont très complexes. Il a été suggéré qu'une procédure permettant le choix d'appliquer ("opt-in") plutôt que d'écarter ("opt-out") pourrait rendre les choses plus acceptables. Une certaine préoccupation a été exprimée concernant la faisabilité d'une procédure accélérée qui serait essentiellement une procédure écrite: on a suggéré qu'une participation importante des Gouvernements serait requise, si ce n'est au stade où les textes sont soumis au Conseil de Direction et à l'Assemblée Générale d'UNIDROIT, tout au moins au stade initial du groupe de travail.

14. Il a été décidé en troisième lieu que, en raison du rôle déterminant des Protocoles dans le contexte du système Convention/Protocole, le seul mécanisme de révision contraignant et fondamental pour les futurs Convention/Protocole à l'égard d'une catégorie particulière de matériel d'équipement devrait passer par le Protocole relatif à cette catégorie de matériel d'équipement (cf. article XXXIV de l'avant-projet de Protocole aéronautique). Seule une Conférence de révision d'Etats contractants à un Protocole donné aurait ainsi le pouvoir de proposer des modifications contraignantes pour les Etats contractants à ce Protocole. Ces modifications ne lieraient que les Etats contractants à ce Protocole et ne porteraient donc pas atteinte aux droits et obligations des Etats contractants aux autres Protocoles.

15. Il a été convenu en même temps que les Etats contractants à la future Convention devraient également pouvoir convoquer périodiquement des Conférences générales de révision mais que toute modification proposée par ces conférences ne pourraient être mises en œuvre pour une catégorie particulière de matériel d'équipement qu'après confirmation des Etats contractants au Protocole concerné. Il a été décidé qu'il ne serait pas souhaitable de donner aux Etats contractants à la future Convention – qui pourraient très bien inclure des Etats non parties à un Protocole donné – le pouvoir de déterminer la révision de ce Protocole sans que ces Etats aient la possibilité de confirmer si cette modification était ou non acceptable pour la catégorie de matériel d'équipement particulière concernée. Ceci reflétait également le fait que les futurs Convention/Protocole aéronautique pour une catégorie particulière de matériel d'équipement devaient être lus comme un seul instrument. On a toutefois reconnu que ces Conférences générales de révision, bien que de caractère purement consultatif, pourraient cependant jouer un rôle important en diffusant les développements les plus récents en matière de financement commercial international à travers le système des Convention/ Protocole.

16. Le Groupe de travail a estimé que, de la même façon qu'il avait indiqué sa préférence pour l'entrée en vigueur des futurs Convention/Protocole aéronautique avec le dépôt d'un nombre limité de ratifications/adhésions pour garantir une entrée en vigueur rapide, la procédure pour l'entrée en vigueur des modifications devrait aussi exiger les ratifications/adhésions d'un faible pourcentage (de toute façon moins de 50%) des Etats contractants aux futurs Convention/Protocole aéronautique à l'égard de la catégorie de matériel d'équipement concernée.

17. On a suggéré que l'auteur du document sur ce sujet pourrait réfléchir davantage sur certaines propositions (Propositions C-H) qui figuraient dans son document, à la lumière des remarques générales du Groupe de travail (cf. §§14-16 *supra*).

Entrée en vigueur des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique (cf. paragraphe 1 de l'article U de l'avant-projet de Convention et article XXVI de l'avant-projet de Protocole aéronautique)

18. Le Groupe de travail s'est déclaré favorable à ce que les futurs Convention/Protocole aéronautique entrent en vigueur suite au dépôt d'un petit nombre de ratifications/adhésions (trois ou cinq), comme c'est déjà le cas pour d'autres instruments de droit privé international. Le Groupe de travail a également estimé que, en principe, les futurs Convention/Protocole aéronautique devraient entrer en vigueur à l'égard d'un Etat qui a

déposé son instrument de ratification/adhésion seulement trois mois après le dépôt de cet instrument (contrairement aux six mois que l'on retrouve habituellement dans les conventions). Etant donné la nécessité de laisser aux parties commerciales et financières impliquées le temps suffisant pour se préparer à l'entrée en vigueur, l'idée d'un délai plus court devrait être repoussée. Une certaine préoccupation a été exprimée concernant la faisabilité sur le plan pratique d'un nombre limité de ratifications/adhésions pour l'entrée en vigueur des futurs Convention/Protocole aéronautique en raison de la charge financière importante nécessaire pour rendre le futur Registre international opérationnel. Les futurs Convention/ Protocole aéronautique pourraient entrer en vigueur entre des Etats qui ne disposent pas de nombreux avions. On a relevé à ce propos qu'il faudrait prévoir dans les dispositions concernant l'inscription, que les frais initiaux seraient structurés de façon à amortir le coût nécessaire pour rendre le Registre international opérationnel sur une période de temps raisonnablement longue, peut-être cinq ans à compter de l'entrée en vigueur des futurs Convention/Protocole aéronautique ³.

Responsabilité, immunité et privilèges internationaux de l'Autorité de surveillance et du Conservateur (cf. Chapitres VI et VII de l'avant-projet de Convention)

19. L'avis a été exprimé que, dans la mesure où l'Autorité de surveillance pourrait être en définitive composée de représentants des Gouvernements – on a pensé que les Gouvernements pourraient ne pas adhérer à l'idée de créer une nouvelle organisation internationale ce qui suggérerait une solution plus simple, qui avait été avancée dans le contexte du matériel d'équipement aéronautique, d'un organe composé de membres du Conseil de l'OACI et de représentants de certains Etats contractants – et que les Gouvernements auraient des difficultés à accepter le principe de la responsabilité de leurs représentants, il faudrait prévoir que l'Autorité de surveillance soit dotée de l'immunité de fonctions.

20. De la même façon, la nécessité d'établir la crédibilité du Registre international aux yeux des utilisateurs potentiels entraînerait une forte opposition contre l'octroi au Conservateur d'immunités étendues et contre le fait de le rendre responsable pour ses manquements avec la solution apportée par l'assurance. Pour cette raison, il a été suggéré qu'il serait difficile de doter le Conservateur de l'immunité de responsabilité pour manquement qui est donnée à l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI), ainsi que l'avancait dans ses observations le Bureau des affaires spatiales des Nations Unies. On a suggéré que cela pourrait également être considéré comme un argument fort en faveur de la séparation entre le Registre international et l'Autorité de surveillance.

21. Il a été décidé qu'il serait essentiel à la viabilité commerciale du futur régime international, et en vue des possibilités d'obtenir une couverture d'assurance, que les futurs Convention/Protocole aéronautique établissent le principe et l'étendue de la responsabilité du Conservateur, et que sous réserve d'un tel principe, il serait opportun que les futurs Convention/Protocole aéronautique accordent au Conservateur une immunité de fonctions: il ne serait toutefois pas opportun que cette question d'immunité soit réglée dans l'accord avec l'Etat hôte. On a souligné l'importance que les futurs Convention/Protocole aéronautique marquent clairement que l'on ne vise pas à créer des privilèges et immunités généraux pour des personnes qui n'y auraient pas droit autrement en leur qualité professionnelle. Le fait que

³ On a souligné que cela faisait apparaître de façon plus encore plus claire les avantages financiers à ce que le système international d'inscription soit informatisé.

le Conservateur soit le seul à bénéficier d'immunité fonctionnelle devrait être exprimé clairement dans le texte des futurs Convention/Protocole aéronautique.

Alignement des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique, notamment en ce qui concerne les concepts utilisés, avec la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et ses Annexes (cf. alinéas a) à d), e), k), l), et o) du paragraphe 2 de l'article I, paragraphe 1 de l'article II, paragraphe 2 de l'article III, alinéas a) et b) du paragraphe 1 de l'article IX et article XX de l'avant-projet de Protocole aéronautique)

22. On a relevé que les dispositions de l'avant-projet de Protocole aéronautique, lorsqu'on lit le paragraphe 1 de l'article II avec l'alinéa d) du paragraphe 2 de l'article I, s'appliquaient, sauf une exception, aux cellules d'aéronef, aux moteurs d'avion et aux hélicoptères considérés comme catégories distinctes de matériel d'équipement. On a par ailleurs noté que la raison pour laquelle, sauf l'exception, l'avant-projet de Protocole aéronautique envisageait les cellules d'aéronef et les moteurs d'avion séparément, contrairement à la Convention de Genève, tenait à ce que ces deux catégories de matériel d'équipement pouvaient être financées de façon séparée. Encore une fois avec une exception, ces trois catégories de matériel d'équipement étaient visées de façon collective dans le titre et dans le préambule de l'avant-projet de protocole aéronautique comme "matériels d'équipement aéronautiques" alors que partout ailleurs on trouvait "biens aéronautiques". La seule exception à cette liste était la référence à l' "aéronef" à l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article I et à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article IX de l'avant-projet de Protocole aéronautique. L'emploi exceptionnel de ce terme dans ces dispositions se justifiait par le contexte spécial dans lequel il était utilisé, à savoir relativement à la mesure supplémentaire concernant la radiation de l'immatriculation. Les moteurs d'avion n'ayant pas de nationalité propre en vertu de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (ci-après visée comme **Convention de Chicago**), il avait été décidé de combiner les catégories de "cellules d'aéronef" et "moteurs d'avion" en une seule catégorie ("aéronef"), terme utilisé dans la Convention de Chicago pour désigner des cellules d'aéronef dotées de moteurs dans le seul but de cette mesure supplémentaire. On a relevé que le terme "bien aéronautique" utilisé à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article IX devrait se lire "aéronef".

23. Deux membres du Groupe de travail ont exprimé une certaine préoccupation quant à savoir si la distinction voulue était en effet suffisamment claire dans les définitions prévues au paragraphe 2 de l'article I, car ils ont estimé que les définitions de "aéronef" et "cellules d'aéronef" entraînaient une certaine confusion dans leur rédaction actuelle. La proposition du Secrétariat de l'OACI d'utiliser le terme "avion" pour couvrir l'idée des "cellules d'aéronef dotées de moteurs d'avion" et de réserver le terme "aéronef" pour couvrir l'idée de "avions et hélicoptères" a recueilli un certain soutien. Il a été décidé de faire des efforts pour améliorer ces définitions qui peuvent être considérées comme ambiguës et source d'éventuelle confusion. Il a notamment été décidé d'examiner l'introduction d'un renvoi au paragraphe 1 de l'article IX dans la définition de "avion" pour la lier à la mesure supplémentaire de la radiation de l'immatriculation. Il a également été convenu que, lorsque les avant-projets de Convention/ Protocole aéronautique utilisaient des termes employés dans la Convention de Chicago dans des contextes similaires, notamment dans le cas de la radiation de l'immatriculation, il faudrait faire attention à ne pas les utiliser avec des sens différents de ceux attribués par la Convention de Chicago, étant donné que cette dernière est l'instrument international principal dans le domaine de l'aviation civile.

24. Lors de l'examen de ce point par le Groupe de travail, un membre a cependant mis l'accent sur la nécessité d'expliquer si les "avions" au sens indiqué au paragraphe 23 *supra* devraient être introduits *de façon générale* dans le champ d'application de l'avant-projet de Protocole aéronautique et pas seulement pour la radiation de l'immatriculation. Dans la mesure où l'on doit considérer que les futurs Convention/Protocole l'emporteront sur la Convention de Genève de 1948, il a estimé que cela soulevait la question de savoir quel régime régirait à l'avenir la constitution d'une garantie portant sur un "aéronef" au sens de l'article XVI de cette Convention. Il était d'avis que même s'il n'était pas habituel actuellement qu'un avion soit financé en tant que bien unique, il ne faudrait pas voir cela comme excluant la possibilité que cela devienne de nouveau la pratique à l'avenir. Le conseiller auprès du Groupe de travail a désapprouvé cette approche qui, selon les constructeurs et financeurs d'avions ainsi que les compagnies aériennes qu'il représentait, serait sans rapport avec la pratique du financement aéronautique moderne: les moteurs d'avion, qui représentaient un pourcentage important de la valeur d'un avion, faisaient aujourd'hui de plus en plus l'objet de financement séparé – tendance qui allait très probablement s'étendre – et étaient attachés et détachés des cellules d'aéronef régulièrement, ce qui entraînait des risques accrus pour les droits des financeurs de moteurs en raison des divergences de conception des droits nationaux relativement à la question des fixations.

25. Le Groupe de travail a également examiné la situation issue de l'article 77 de la Convention de Chicago, à savoir lorsque deux ou plusieurs Etats constituent "des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation", situation couverte par l'expression "autorité d'enregistrement d'exploitation en commun" définie à l'alinéa g) du paragraphe 2 de l'article I de l'avant-projet de Protocole aéronautique. Il a été décidé qu'il faudrait modifier les définitions de "registre *national* d'aéronefs" et de "autorité du registre *national*" aux alinéas o) et c) de l'avant-projet de Protocole aéronautique, de façon à mieux couvrir ce type particulier d'enregistrement. Le Secrétariat de l'OACI a proposé de réécrire l'alinéa o) du paragraphe 2 de l'article I pour lire " 'registre d'aéronefs' désigne le registre national ou non national tenu ..." et l'alinéa c) du paragraphe 2 de l'article I pour lire " 'autorité du registre compétent' désigne l'autorité chargée d'un registre d'aéronefs". Le conseiller auprès du Groupe de travail a suggéré, comme autre solution possible, de remplacer les termes "registre national d'aéronefs" et "autorité du registre national" par les termes "registre pertinent de la Convention de Chicago" et "autorité du registre pertinent de la Convention de Chicago". Il a également été suggéré de déployer tous les efforts possibles pour suivre le libellé employé dans la Convention de Chicago et la Résolution adoptée le 14 décembre 1967 par le Conseil de l'OACI sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation. On a noté que les termes pertinents employés dans la Résolution étaient "immatriculation commune" et "immatriculation internationale".

26. Le Groupe de travail a noté par ailleurs qu'il appartiendrait à la Session conjointe d'examiner les questions d'ordre politique de savoir quel devrait être le facteur de rattachement en vertu de l'article III de l'avant-projet de Protocole aéronautique dans une situation issue de l'article 77 de la Convention de Chicago, ainsi que les implications d'une telle situation sur le chef de compétence supplémentaire prévu par l'article XX de l'avant-projet de Protocole aéronautique. On a indiqué que ces questions trouvaient déjà réponse dans la Convention de Chicago telle que mise en œuvre par la Résolution de l'OACI susmentionnée et suggéré que ces solutions soient suivies pour les articles III et XX de

l'avant-projet de Protocole aéronautique. Il a été décidé que cette suggestion ferait l'objet d'une étude pendant la période qui précède la troisième Session conjointe.

Relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la future Convention de la CNUDCI sur la cession de créances à des fins de financement (cf. Chapitre XIII de l'avant-projet de Convention)

27. Le Groupe de travail a examiné les meilleurs moyens de traiter les problèmes soulevés par le fait que le Groupe de travail des pratiques du commerce international qui élabore le projet de Convention de la CNUDCI sur la cession de créances [à des fins de financement] [dans le commerce international] (ci-après dénommé **le projet/ la future Convention de la CNUDCI**) avait, lors de sa 31^{ème} session tenue à Vienne du 11 au 22 octobre 1999 – c'est-à-dire à sa dernière session avant que le texte soit examiné pour adoption par la Commission à sa 33^{ème} session qui aura lieu à New York du 12 juin au 7 juillet 2000 – conclu “qu'il ne disposait pas des informations particulières nécessaires pour prendre une décision lui permettant d'exclure totalement les créances liées à des aéronefs et engins spatiaux du champ d'application du projet de Convention” (cf. A/CN.9/466, §81) et que les auspices n'étaient pas favorables à ce que la Commission décide, lors de sa prochaine session, d'exclure les créances portant sur l'ensemble des catégories de matériel d'équipement couvertes par l'avant-projet de Convention ou même les créances portant sur une ou quelques-unes de ces catégories.

28. Un membre du Groupe de travail a suggéré qu'une autre solution possible que l'exclusion totale du champ d'application de l'une ou l'autre catégorie de matériel d'équipement couverte par l'avant-projet de Convention pourrait être d'inclure dans ce dernier une disposition générale permettant aux Etats contractants, au moment de la ratification, de l'approbation, de l'acceptation ou de l'adhésion, de soumettre exclusivement à cet instrument le régime des créances portant sur une ou plusieurs catégories de matériel d'équipement relevant de son champ d'application, soustrayant de la sorte ces créances au champ d'application de la future Convention de la CNUDCI.

29. Le conseiller auprès du Groupe de travail a, par ailleurs, souligné la nécessité absolument vitale d'exclure de façon claire les créances portant sur les biens aéronautiques. Il était convaincu qu'un manque d'accord de la CNUDCI relativement à une telle exclusion aurait pour conséquence que de nombreux Etats décideraient de ne pas devenir Etats parties à la future Convention de la CNUDCI. Il a indiqué que les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique étaient supérieurs au projet de Convention de la CNUDCI dans les solutions qu'ils donnent des divers aspects fondamentaux du financement aéronautique contemporain portant sur un actif. Il a relevé que le traitement auquel sont soumis les aéronefs par les droits nationaux était meilleur que celui proposé par le projet de Convention de la CNUDCI qui exigerait toutefois que de nombreux Etats modifient leur droit national. Si la future Convention de la CNUDCI n'indiquait pas clairement qu'elle excluait les biens aéronautiques, cela compliquerait de beaucoup l'application pratique du champ d'application et des dispositions relatives à l'application temporelle des deux futurs instruments internationaux pour les partenaires commerciaux; l'un des résultats serait d'augmenter plutôt que de faire baisser le coût du financement aéronautique. Cette solution ne serait pas selon lui améliorée si le projet de Convention de la CNUDCI introduisait une règle sur le règlement des conflits entre cet instrument et la future Convention d'UNIDROIT.

30. On a relevé que le Secrétariat d'UNIDROIT sollicitait également l'avis des Groupes de travail ferroviaire et spatial quant à la nécessité d'exclusions analogues pour les créances portant sur le matériel roulant ferroviaire et les objets spatiaux avant de répondre à l'invitation qu'il avait reçue du Secrétariat de la CNUDCI de commenter le projet de Convention de la CNUDCI. Les indications préliminaires parvenues de ces Groupes de travail semblaient montrer que cela était effectivement nécessaire.

31. De façon générale, il a été indiqué qu'il était nécessaire d'améliorer la coordination entre les administrations nationales participaient aux Sessions conjointes et celles qui participaient à l'élaboration du projet de Convention de la CNUDCI. On a relevé qu'il semblait y avoir une certaine confusion dans l'esprit des membres du Groupe de travail de la CNUDCI quant à la délimitation précise du champ d'application matérielle des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et à la véritable portée de l'exclusion qui était demandée: il a été indiqué qu'en ce qui concerne les biens aéronautiques, l'exclusion n'était demandée que pour les créances portant sur les biens aéronautiques en tant que tels. Il a été décidé que les membres du Groupe de travail sur le droit international public devraient faire des démarches auprès de leurs collègues qui participent aux travaux sur le projet de Convention de la CNUDCI pour leur expliquer qu'il serait souhaitable que leurs Gouvernements signalent à la CNUDCI, dans le délai imparti (15 février 2000) pour présenter des observations sur le projet de Convention de la CNUDCI, la nécessité de prévoir l'exclusion des créances portant sur un petit nombre clairement défini de catégories de matériel d'équipement couvert par l'avant-projet de Convention et, au minimum, les créances portant sur les catégories de biens aéronautiques couverts par l'avant-projet de Protocole aéronautique.

32. Il a été décidé qu'il faudrait insister auprès de la Session conjointe pour qu'elle communique au Secrétariat de la CNUDCI l'importance qu'elle attachait à ce que le projet de Convention de la CNUDCI prévoie l'exclusion du champ d'application de cet instrument des créances portant sur un petit nombre clairement défini de catégories de matériel d'équipement couvert par l'avant-projet de Convention et, au minimum, les créances portant sur les catégories de biens aéronautiques couverts par l'avant-projet de Protocole aéronautique. Le risque ayant été évoqué que les deux instruments renferment des dispositions distinctes pour régler leurs relations réciproques, il a été décidé qu'il faudrait souligner auprès du Secrétariat de la CNUDCI la nécessité de trouver une solution qui soit aussi complète et claire que possible pour les partenaires commerciaux appelés à utiliser les futurs instruments. Il a été décidé que, à titre de solution de réserve, la Session conjointe devrait également envisager d'introduire une disposition dans l'avant-projet de Protocole aéronautique indiquant que les Etats contractants n'appliqueraient pas la future Convention de la CNUDCI en ce qui concerne les créances portant sur les biens aéronautiques relevant de son champ d'application.

33. Il a enfin été convenu que les membres du Groupe de travail devraient soumettre leur opinion murie sur les questions en jeu à l'auteur du document de discussion pour lui permettre de préparer un complément à ce document qui serait examiné par la Session conjointe.

Relations entre les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique et la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international (cf. Chapitre XIII de l'avant-projet de Convention et article XXIV de l'avant-projet de Protocole aéronautique)

34. Le Groupe de travail a décidé que, puisque l'article 17 de la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international (dénommée ci-après la *Convention d'UNIDROIT*) ne dérogeait à aucun Traité et que la Convention n'était pas spécifique à un type de matériel d'équipement, il serait opportun d'introduire une disposition au Chapitre XIII de l'avant-projet de Convention indiquant que la question de savoir si la future Convention et ses divers Protocoles devaient effectivement l'emporter sur la Convention d'UNIDROIT devait relever du Protocole pertinent. Sinon la Convention d'UNIDROIT existante serait automatiquement remplacée même si un Protocole ne disait rien sur la question. Il a été convenu que l'introduction d'une telle disposition dans l'avant-projet de Convention ne devrait toutefois pas porter atteinte à la réglementation des relations entre la Convention d'UNIDROIT existante et l'avant-projet de Convention dans le Protocole pertinent.

Dispositions transitoires (cf. article 27 et paragraphe 3 de l'article 38 de l'avant-projet de Convention et paragraphe 7 de l'article XI de l'avant-projet de Protocole aéronautique)

35. Le Groupe de travail a examiné les options qui pourraient être soumises à la Session conjointe pour régler, en premier lieu, l'application des règles de priorité prévues à l'article 27 de l'avant-projet de Convention à l'égard d'une garantie internationale qui pourrait appartenir à un créancier mais que ce créancier n'aurait pas pu inscrire parce que les futurs Convention/Protocole aéronautique n'étaient pas encore entrés en vigueur pour l'Etat en question, en second lieu, l'application des règles de priorité prévues au paragraphe 3 de l'article 38 de l'avant-projet de Convention à l'égard d'un droit ou d'une garantie non conventionnel préexistant de façon analogue et, en troisième lieu, l'application de la règle prévue au paragraphe 7 de l'article XI à l'égard des procédures d'insolvabilité en cours au moment de l'entrée en vigueur des futurs Convention/Protocole aéronautique.

36. Le Groupe de travail a concentré pour l'essentiel son attention sur la première situation visée au paragraphe 35 *supra*. Tous les membres du Groupe de travail ont été d'accord pour dire que, par principe, une garantie internationale inscrite *ne* devrait *pas* primer une garantie non inscrite lorsque le seul motif de la non inscription de la garantie était que la possibilité d'inscription n'existait pas dans l'Etat en question au moment où la garantie avait été constituée.

37. Les opinions ont toutefois divergé quant au meilleur moyen de parvenir à ce résultat. La majorité des membres a indiqué sa préférence pour une solution selon laquelle les garanties internationales ne devraient pas être susceptibles d'inscription mais que leur rang serait préservé par une règle prévue à l'article 27 (visée ci-après comme *Option A*). Deux membres ont cependant indiqué qu'ils préféreraient (de façon provisoire pour l'un d'entre eux seulement) une solution selon laquelle un long (disons de sept ans) délai de transition serait prévu pour l'inscription des garanties préexistantes, au terme duquel la priorité serait établie sur la base de l'article 27 (visée ci-après comme *Option B*). Le long délai a été ici proposé pour garantir que les créanciers et les débiteurs préexistants ne courent pas de risques.

38. Tous ont été d'accord pour dire que l'Option B aurait l'avantage de présenter plus clairement l'objectif de l'article 27 au terme du délai de transition. Une objection a toutefois été soulevée: cette solution impliquerait que l'on porterait atteinte aux titulaires de droits préexistants de façon inacceptable d'autant plus que même si l'inscription était gratuite, ces parties se trouveraient exposées à un risque financier considérable, à savoir la

subordination de leurs droits au cas où, pour un motif quelconque, elles n'inscrivaient pas leurs droits pendant le délai de transition.

39. Il a été suggéré que l'Option B pourrait susciter moins d'objections à l'égard des aéronefs en raison des exigences existantes d'inscription des aéronefs. Une préoccupation a cependant été exprimée pour dire que, quelle que soit la solution préférée, il serait important qu'elle n'exige pas du Conservateur qu'il doive se prononcer sur des faits.

40. Comme solution de compromis, il a été provisoirement décidé de travailler sur la base de l'Option A comme règle générale et de l'introduire dans la future Convention. L'Option B serait une règle spéciale pour les biens aéronautiques et serait introduite dans le futur Protocole aéronautique. La règle générale à introduire dans la future Convention se lirait plus ou moins de la façon suivante: " Sous réserve des dispositions du Protocole, ...". Il a été suggéré de demander plus d'informations à la I.A.T.A. et à la communauté du financement aéronautique quant aux chances de succès d'un tel régime pour les biens aéronautiques.

41. Il a été suggéré que la meilleure solution au problème soulevé par le paragraphe 7 de l'article XI de l'avant-projet de Protocole aéronautique serait peut-être de limiter son application aux procédures d'insolvabilité ouvertes après la date d'entrée en vigueur des futurs Convention/Protocole aéronautique.

42. Le Groupe de travail a également examiné la question de savoir si, dans un Etat contractant, des garanties préexistantes pouvaient, sous réserve de répondre aux conditions de constitution établies à l'article 7 de l'avant-projet de Convention, être considérées comme des "garanties internationales" une fois les futurs Convention/Protocole entrés en vigueur à l'égard de cet Etat, permettant ainsi aux créanciers de bénéficier des dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution des obligations qui figurent dans ces textes. On a relevé que le fait de permettre que des garanties préexistantes soient considérées comme des garanties internationales dans ces cas aurait l'avantage que des garanties de même nature seraient traitées de la même façon en vertu de la loi d'un Etat contractant. Deux membres ont toutefois exprimé leur opposition à l'idée de rendre les dispositions relatives aux mesures en cas d'inexécution des obligations des futurs Convention/Protocole aéronautique applicables de façon rétroactive aux garanties préexistantes, en indiquant que cela mettrait les deux textes en conflit avec les règles applicables à cet égard en vertu de la loi nationale. Il a été suggéré que l'on pourrait laisser les Etats libres de faire leur propre choix sur ce sujet.

43. Il a enfin été convenu que les auteurs du document de discussion devraient préparer un document révisé à soumettre lors de la troisième Session conjointe. Il devraient réfléchir dans ce document de façon plus approfondie sur les questions soulevées au cours des débats du Groupe de travail, notamment à la lumière des observations qu'ils pourraient recevoir des membres du Groupe de travail.

Règles de réciprocité dans le contexte des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique (cf. article XXX de l'avant-projet de Protocole aéronautique)

44. Le Groupe de travail a décidé qu'il faudrait rédiger une disposition conjointement avec l'auteur du document de discussion et le Conseiller auprès du Groupe de travail qui pourrait être introduite dans les futures Dispositions finales, et qui confirmerait de façon indubitable le principe de réciprocité en vertu duquel les Etats contractants pourraient,

en vertu de l'avant-projet de Protocole aéronautique, choisir d'écarter l'application de certaines de ses dispositions. On a toutefois indiqué qu'il était largement établi par la pratique conventionnelle postérieure à la Convention de Vienne que les déclarations de non application territoriale par lesquelles les Etats contractants à des Conventions de droit privé international peuvent décider d'appliquer ou d'écarter l'application de certaines dispositions de ces conventions ne sont pas à considérer comme des réserves aux fins de l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention de Vienne et ne sont donc pas soumises au principe de réciprocité. Un membre a noté qu'il serait donc opportun que les futurs Convention/Protocole aéronautique évitent d'utiliser le terme "réserve" pour de telles déclarations.

Dénonciations dans le contexte des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique (cf. article XXXIII de l'avant-projet de Protocole aéronautique)

45. Le Groupe de travail a décidé qu'il faudrait permettre aux Etats contractants de dénoncer la future Convention et le futur Protocole aéronautique. Les Etats contractants pourraient souhaiter que la Convention cesse de s'appliquer non seulement à l'égard d'une catégorie donnée de matériel d'équipement mais dans sa totalité, c'est-à-dire à l'égard de toutes les catégories de matériel d'équipement de grande valeur. Il faudrait alors prévoir une disposition sur ce sujet dans les Dispositions finales de la future Convention et du futur Protocole aéronautique.

46. Le Groupe de travail a également décidé que l'on pourrait examiner la possibilité d'un délai plutôt plus court que plus long pour la prise d'effet de la dénonciation. Il a donc été décidé de travailler sur l'hypothèse qu'un instrument de dénonciation de la future Convention ou du futur Protocole aéronautique, devrait prendre effet à l'égard de l'Etat contractant en question six mois après le dépôt de son instrument de dénonciation.

47. Le Groupe de travail a également examiné la proposition de l'auteur du document de discussion visant à étendre le bénéfice de la règle prévue au paragraphe 3 de l'article XXXIII de l'avant-projet de Protocole aéronautique aux garanties inscrites comme des garanties internationales futures avant la date de prise d'effet de l'instrument de dénonciation d'un Etat contractant. Un argument avancé a été qu'une telle règle était nécessaire pour répondre aux besoins de prévisibilité des financeurs. L'introduction sans réserve d'une telle règle a été cependant désapprouvée au motif que cela pourrait porter à des manœuvres de la part des parties commerciales. On a craint que ces parties pourraient considérer cela comme une invitation à inscrire une garantie comme une garantie internationale future alors qu'elles savaient déjà qu'un instrument de dénonciation était sur le point de prendre effet à l'égard de l'Etat en question et que la garantie internationale future ne devenait une garantie internationale à part entière que quelques années plus tard. On a craint que les Etats contractants puissent voir leurs intentions frustrées. Des doutes ont par ailleurs été exprimés quant à l'équité d'une règle qui permettrait aux parties de profiter des mesures des futurs Convention/Protocole aéronautique malgré le fait que, lors de la conclusion de leur opération, elles savaient que ces instruments ne s'appliquaient plus aux nouvelles garanties internationales.

48. Comme solution de compromis, il a été décidé d'étendre la règle prévue au paragraphe 3 de l'article XXXIII de l'avant-projet de Protocole aéronautique aux garanties internationales futures inscrites avant la date de prise d'effet de l'instrument de dénonciation

d'un Etat contractant à son égard *mais seulement jusqu'à ce que la garantie internationale future inscrite en question soit convertie en une garantie internationale inscrite à part entière dans un délai égal au délai prévu pour la prise d'effet de l'instrument de dénonciation d'un Etat.*

Clauses de l'Etat fédéral (cf. article XXVII de l'avant-projet de Protocole aéronautique)

49. Lors de l'examen du type de clause de l'Etat fédéral envisagé par le document de discussion sur ce sujet, le Groupe de travail a relevé que la plupart des Etats n'avaient pas eu de problèmes particuliers dans la pratique avec les clauses de l'Etat fédéral plus concises que l'on trouve actuellement dans les conventions de droit privé et commercial international. Il a ensuite estimé qu'il faudrait éviter un écart inutile entre un instrument et un autre sur ce point. Il a donc été décidé que l'auteur du document devrait le réviser afin de garantir une plus grande cohérence entre le type de clause de l'Etat fédéral à proposer pour les futurs Convention/Protocole aéronautique et les modèles plus concis qui figure à l'article 35 du projet de Convention de la CNUDCI.

50. Un membre du Groupe de travail a exprimé sa crainte concernant la nécessité de garantir que le fonctionnement de ces clauses ne donne pas un avantage aux Etats fédéraux par rapport aux Etats unitaires.

Déclarations et réserves (cf. articles XXIX-XXXII de l'avant-projet de Protocole aéronautique)

51. Le Groupe de travail a passé une grande partie du temps consacré à cette question à examiner l'opportunité de la rédaction de l'article XXIX de l'avant-projet de Protocole aéronautique. Une certaine confusion était née du fait que, alors que l'article XXIX semblait impliquer que l'avant-projet de Protocole aéronautique contenait déjà des déclarations et des réserves autorisées, il ne semblait pour le moment que contenir des déclarations autorisées. On a expliqué que le terme "déclaration" était employé dans le sens des déclarations de non application territoriale visées au § 44 *supra*, c'est-à-dire dans un sens très différent du terme "réserve" tel que défini dans la Convention de Vienne.

52. D'un autre côté, on a expliqué que le terme "réserve" était employé à l'article XXIX en plus du terme "déclaration" pour assurer une certaine cohérence avec d'autres conventions récentes de droit privé et commercial international. Par exemple, l'article 22 de la Convention d'UNIDROIT prévoyait que "[a]ucune réserve n'est autorisée autre que celles qui sont expressément autorisées par la présente Convention", ainsi que l'article 42 du projet de Convention de la CNUDCI qui indiquait que "[a]ucune réserve n'est autorisée autre que celles qui sont expressément autorisées par la présente Convention". On a souligné que l'emploi du terme "réserve" dans ce contexte était habituellement réservé pour couvrir les compromis autorisés à un stade avancé des négociations qui mènent à l'adoption d'un projet de Convention, normalement lors de la Conférence diplomatique, pour permettre à un ou plusieurs Etats de devenir tout de même Parties à la future Convention malgré une différence d'opinion fondamentale sur une disposition du projet de Convention entre eux et les autres Etats qui participent aux négociations. On trouvait des exemples de telles réserves autorisées à l'article 95 de la Convention des Nations Unies de 1980 sur les contrats de vente internationale de

marchandises et à l'article 28 de la Convention de Genève de 1983 sur la représentation en matière de vente internationale de marchandises.

53. On avait toujours estimé nécessaire d'introduire une disposition finale sur le modèle de l'article 22 de la Convention d'UNIDROIT et de l'article 42 du projet de Convention de la CNUDCI afin de garantir la plus grande uniformité possible. Sinon chaque Etat aurait la possibilité d'émettre toute sorte de réserve au moment de devenir Partie aux Convention/Protocole aéronautique ⁴.

54. Il a enfin été considéré comme souhaitable en l'état actuel du texte que, pour plus de clarté, l'article XXIX traite séparément les "déclarations" et les "réserves" et prévoit des phrases séparées concernant, d'une part, l'interdiction de déclarations autres que celles expressément autorisées par l'article XXX de l'avant-projet de Protocole aéronautique et, d'autre part, l'interdiction de réserves autres que celles qui pourraient être expressément autorisées par le Protocole. Ceci indiquerait que le terme "déclaration" n'était pas employé au sens du terme "réserve" tel que défini par la Convention de Vienne. Il a été décidé qu'il faudrait revoir la rédaction de l'article XXIX en conséquence pour en faire, peut-être, deux articles séparés: "Aucune déclaration n'est autorisée autre que celles qui sont expressément autorisées par le présent Protocole. Aucune réserve n'est autorisée autre que celles qui sont expressément autorisées par le présent Protocole." Il a en outre été suggéré d'introduire une définition du terme "déclaration" dans l'avant-projet de Protocole aéronautique pour souligner le fait que le terme en question n'était pas employé au sens de la "réserve" de la Convention de Vienne. Il a également été mise en évidence que l'article XXIX devrait logiquement être déplacé pour figurer après l'article XXXII.

55. Si le Groupe de travail n'a pas eu le temps de discuter les propositions en question, un certain nombre de propositions ont été avancées concernant les articles XXX à XXXII. Il a été suggéré pour commencer que certaines dispositions pourraient utilement être déplacées dans l'avant-projet de Convention (cf. aussi § 58, *infra*). On a aussi suggéré que, conformément à ce qui avait été convenu relativement aux dénonciations (cf. § 46, *supra*), la période prescrite à l'article XXXI(2) devrait aussi être réduite à six mois. On en a encore suggéré que, conformément à l'amendement décidé à l'article XXXIII(3) concernant les garanties internationales futures (cf. § 48, *supra*), il serait approprié d'effectuer un amendement semblable à l'article XXXI(3). On a aussi attiré l'attention sur le fait qu'une période de temps plus courte était prescrite pour la prise d'effet du retrait d'une déclaration ou d'une réserve en vertu de l'article XXXII (trois mois) que celle qui était proposée, par exemple, pour l'entrée en vigueur en vertu de l'article XXVI(1) (cf. § 18, *supra*). On a cependant noté à ce sujet que l'effet du retrait d'une déclaration ou d'une réserve pourrait tendre en fait à augmenter les droits. Finalement, on a proposé que les Secrétariats préparent un modèle d'instrument de ratification du type visé dans la note 24 à l'avant-projet de Protocole aéronautique (tel que reproduit dans UNIDROIT CEG/Int.Int./3-WP/2; OACI Ref. LSC/ME/3-WP/2, Annexe II, Addendum). On a noté qu'un tel modèle améliorerait le degré d'uniformité à atteindre relativement aux différentes déclarations que les Etats contractants pourraient faire.

⁴ Cf. *Conférence des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (Vienne, 10 mars – 11 avril 1980): documents officiels*, p. 484, où feu M. Plantard (France) a indiqué: "[i]l est néanmoins justifié de rendre cette règle explicite, notamment pour éviter des problèmes aux Etats qui n'ont pas participé à la Conférence et qui voudraient peut-être formuler ultérieurement des réserves incompatibles avec l'esprit du texte."

Harmonisation du libellé utilisé dans les Dispositions finales des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique

56. Il a été décidé de mettre des titres aux articles qui figurent dans les Dispositions finales de l'avant-projet de Convention et de l'avant-projet de Protocole aéronautique.

57. Le document de discussion a attiré l'attention sur le fait que des délais différents étaient prévus pour l'entrée en vigueur de l'avant-projet de Convention et de l'avant-projet de Protocole aéronautique (cf. paragraphe 1 de l'article U et paragraphe 1 de l'article XXVI respectivement). Cette question est traitée ailleurs dans le présent rapport (cf. §18 *supra*).

58. Il a été convenu que l'auteur du document de discussion, avec les Secrétariats, devraient préparer un autre document visant à déterminer quelles dispositions finales figurant actuellement dans l'avant-projet de Protocole aéronautique ⁵ pourraient être déplacées dans l'avant-projet de Convention, devenant donc d'application générale, étant toutefois bien entendu que le rôle déterminant de chaque Protocole par rapport à l'avant-projet de Convention serait respecté.

Autres points

59. Un membre du Groupe de travail a suggéré qu'il serait utile de rédiger pour l'avant-projet de Convention des Dispositions finales complètes, équivalentes à celles qui figurent dans l'Addendum à l'avant-projet de Protocole aéronautique.

Travaux futurs

60. Il a été décidé que le Groupe de travail devrait se réunir au tout début de la troisième Session conjointe. Si la Présidente et les Secrétariats estimaient toutefois qu'une autre réunion du Groupe de travail était nécessaire avant cette troisième Session conjointe, le représentant de la France a indiqué le souhait de ses Autorités de faciliter la tenue d'une telle réunion.

⁵ *Note du Secrétariat d'UNIDROIT*: à l'exception de matières spéciales comme celles traitées au Chapitre XIV de l'avant-projet de Convention, UNIDROIT n'a pas pour pratique d'élaborer un projet de dispositions finales avant que le projet de Convention ne soit prêt pour être transmis à une Conférence diplomatique: à ce moment-là, le Secrétariat prépare un projet de dispositions finales à l'attention de l'organe chargé à titre exclusif de ces questions, à savoir le Comité des clauses finales de la Conférence diplomatique. Le motif de cette procédure est qu'il n'est pas possible de savoir quelles dispositions finales seront nécessaires avant que les négociations intergouvernementales sur le projet de Convention aient atteint leur stade final. UNIDROIT n'a pas été impliqué dans l'élaboration du projet de dispositions finales qui figurent dans l'Addendum à l'avant-projet de Protocole aéronautique. Ces dispositions ont été élaborées par un groupe de travail externe invité par le Président d'UNIDROIT en février 1997 à élaborer un avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à l'avant-projet de Convention (un groupe de travail dont les membres étaient l'OACI, la I.A.T.A. et le Groupe de travail aéronautique) et ont été transmises par le Conseil de Direction d'UNIDROIT aux Gouvernements en 1998 seulement en tant qu'addendum au texte de l'avant-projet de Protocole aéronautique pour signaler que ces dispositions finales ne devaient en aucun cas être considérées comme proposées par UNIDROIT (cf. aussi Unidroit CEG/Gar.Int./3-WP/2, OACI Réf. LSC/ME/3-WP/2, Appendice II. Addendum, Note en bas de page n°23.