



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)

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

OACI Réf. LSC/ME/2-WP/6
UNIDROIT CEG/Gar. Int./2-WP/6
(Original: anglais)

DEUXIEME SESSION CONJOINTE

(Montréal, 24 août - 3 septembre 1999)

AVANT-PROJET DE CONVENTION D'UNIDROIT RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES

et

AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS SPECIFIQUES AUX MATERIELS D'EQUIPEMENT AERONAUTIQUES, A L'AVANT-PROJET DE CONVENTION D'UNIDROIT RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES:

NOTE RELATIVE A L'IMPORTANCE POUR LES MATERIELS D'EQUIPEMENT AERONAUTIQUES D'INCLURE LES DROITS ASSOCIES DANS LE CHAMP D'APPLICATION DES INSTRUMENTS PROPOSES *

(préparée par M. J. Wool, Coordonateur du Groupe de travail aéronautique)

Le secteur aéronautique a supposé que les droits associés, c'est-à-dire des droit contractuels aux termes d'un contrat garanti par des biens aéronautiques ou associés à eux, seraient inclus dans le régime juridique envisagé par l'avant-projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et l'avant-projet de Protocole relatif aux matériels d'équipements aéronautiques y afférent (**Convention/Protocole aéronautique**). Au-delà de la correspondance des projets de texte actuels, cette position a été prise en raison du *lien inextricable* qui existe, dans le cadre des structures de financement aéronautique, entre les biens aéronautiques et les droits associés.

Plus simplement, les droits associés constituent une part intégrante des sûretés globales octroyées en matière de financement aéronautique. La disponibilité immédiate de leur valeur, combinée avec la valeur future estimée du bien aéronautique correspondant,

* Cette note a été rédigée par M. Wool à titre personnel et ne doit donc pas être considérée comme une prise de position du Groupe de travail aéronautique ou de tout autre groupe ou entité.

permettent de limiter les risques pour un financier ou un bailleur, et justifient par conséquent des réductions de coûts pour les compagnies aériennes du monde entier.

Il est important de souligner que l'on peut établir de manière empirique que, dans le contexte du financement aéronautique, les droits associés *ne sont pas séparés* du bien aéronautique et ensuite cédés et/ou mis en commun comme flux autonomes de paiement. Deux exemples sauraient suffire: le financement bancaire garanti standard et le financement de la dette garantie disponible sur les marchés de capitaux.

Dans les opérations de financement bancaire, le contrat typique de sûreté inclut principalement une hypothèque mobilière sur un aéronef et une cession à titre de sûreté des obligations de paiement de la compagnie aérienne en vertu d'un contrat. Toute décision de crédit consisterait en une évaluation détaillée de la valeur de ces obligations de paiement. Le rôle des droits associés est, le cas échéant, encore plus important dans les opérations de marché de capitaux – où les experts tiers en matière de crédit (c'est-à-dire les agences d'évaluation de crédit) doivent quantifier et catégoriser le niveau de risque en présence. Cette évaluation est faite entre autres, en fonction de la valeur estimée des droits de paiement et du bien aéronautique.

Même si la définition des droits associés dans la Convention et le Protocole aéronautique sera restreinte, couvrant les obligations de paiement direct, elle inclura également des *obligations d'exécution* d'une compagnie aérienne en vertu du contrat pertinent. Ces obligations, plus particulièrement les entreprises d'assurance et d'entretien, sont également directement liées au bien aéronautique et sont spécifiquement destinées à optimiser sa valeur. Il est difficile, même sur un plan conceptuel, d'imaginer de "séparer" ces droits associés du bien aéronautique lui-même.

Pour passer des structures financières à un point de vue strictement juridique, il est souhaitable de soumettre ces deux éléments du financement intégré – biens aéronautiques et droits associés – à un régime juridique commun. Toute autre solution conduirait inévitablement à des problèmes de conflit de lois extrêmement complexes et augmenterait les coûts des transactions.

Enfin, les particularités des règles juridiques relatives aux droits associés constituent une préoccupation du secteur aéronautique. Les règles proposées par la Convention et le Protocole aéronautique, ayant été développées avec la participation du secteur aéronautique, sont dans ce contexte satisfaisantes. Les matières essentielles traitées par la Convention et le Protocole aéronautique comprennent i) la création d'un *registre international relatif à des biens spécifiques* dans lequel il peut y avoir une inscription établissant la priorité couvrant les droits des garanties types, ii) l'exigence d'obtenir les "consentements" des compagnies aériennes, iii) l'établissement des règles relatives au traitement des droits associés dans le cadre de l'insolvabilité et iv) la couverture des droits associés garantis par les Gouvernements. On peut considérer ces règles comme totalement ou partiellement inopportunes dans le cadre d'un traité ou de toute autre loi couvrant les financements par cession de créances pures.