



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/7  
OACI Réf. LSC/ME/3-WP/7

## TROISIEME SESSION CONJOINTE

(Rome, 20 – 31 mars 2000)

### OBSERVATIONS

(soumises conjointement par le Groupe de travail aéronautique et  
l'Association du transport aérien international)

Le Groupe de travail aéronautique (**G.T.A.**) et l'Association du transport aérien international (**I.A.T.A.**) ont le plaisir de soumettre les observations conjointes suivantes sur l'avant-projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (**l'avant-projet de Convention**) et sur l'avant-projet de Protocole à cette Convention, portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (**l'avant-projet de Protocole aéronautique**).

Ces observations conjointes (i) ne prennent pas position sur la structure globale désirée du/des instrument/s définitif/s et (ii) ne traitent pas les questions de procédure, sauf aux points 3 et 5 ci-dessous. *Le G.T.A. et la I.A.T.A. se réservent chacun le droit de faire des observations indépendantes et d'exprimer autrement leurs opinions sur les questions qui précèdent.*

#### 1. Poursuite des objectifs commerciaux et diplomatiques

Des progrès considérables ont été faits dans l'élaboration des textes de façon compatible avec le double objectif visé: faciliter le financement garanti par un actif pour l'acquisition de matériel d'équipement aéronautique (objectif commercial) et élaborer des instruments susceptibles d'être acceptés par les Etats (objectif diplomatique). Ce but a été atteint par la rédaction de dispositions qui reflètent les "principes du financement garanti par un actif", tels qu'exprimés par des experts dans ce domaine, et en utilisant de façon appropriée les réserves, déclarations, variantes et autres mécanismes des traités qui favorisent la souplesse.

A titre d'exemple de cette approche heureuse, on peut citer (a) le critère de neutralité concernant la déclaration des procédures de recours (paragraphe 2 de l'article Y de l'avant-projet de Convention), (b) l'approche des "deux variantes" suivie pour la disposition spéciale sur l'insolvabilité (article I de l'avant-projet de Protocole aéronautique) et (c) les options de déclaration large ou étroite concernant les droits et garanties non conventionnels (article 38 de l'avant-projet de Convention).

Nous sommes d'avis qu'il faudrait conserver cette formule pour garantir le succès des instruments proposés. Elle devrait également être utilisée pour parvenir à un accord sur l'un des points clé du financement garanti par un actif qui reste entre crochets, à savoir les mesures provisoires (article 14 de l'avant-projet de Convention et article X de l'avant-projet de Protocole aéronautique). Ces dispositions, prises ensemble, reflètent une approche nuancée et équilibrée. Nous estimons qu'elles devraient être approuvées dans leur forme actuelle avec peut-être quelques modifications mineures sur le plan de la rédaction. Les réserves sont permises, si les Etats l'estiment nécessaire.

## **2. Observations sur le fonds et commentaires techniques sur les avant-projets de textes**

L'annexe au présent document contient nos observations sur le fonds et nos commentaires d'ordre technique sur les avant-projets de Convention et de Protocole aéronautique tels qu'élaborés par le groupe de rédaction *ad hoc* et distribués dans le document UNIDROIT CEG/Gar.Int./3-WP/2 et OACI Réf. LSC/ME/3-WP/2.

## **3. Questions choisies concernant le système international d'inscription**

Nous sommes d'avis qu'il faudrait s'intéresser davantage aux aspects pratiques de la création d'un système international d'inscription. Ces questions auront des implications importantes, y compris sur le calendrier global du projet. En particulier, il faudra désigner une Autorité de surveillance et un Conservateur, dessiner le système effectif et ses liens potentiels avec les autorités de l'aviation civile et, il ne faut pas le sous-estimer, il faudra préparer, vérifier et adopter un règlement. En outre, les détails du système auront un impact direct sur la confiance qu'aura le secteur aéronautique dans le nouveau régime.

Après avoir revu le document de travail de l'OACI demandé, nous suggérons que la troisième Session conjointe trouve un accord sur un cadre et les procédures pertinentes pour traiter ces questions pratiques. D'autres ont proposé de solliciter des propositions spécifiques auprès de ceux qui ont un intérêt à agir en tant que Conservateur et/ou à accueillir le Registre. Nous estimons qu'il faut examiner cette approche de façon très attentive et, si elle est considérée comme adéquate, des mesures spécifiques pourraient être prises à ce stade.

Il est selon nous également important de continuer à réfléchir sur les implications d'un système d'inscription électronique et fondé à des fins de publicité. Par exemple, nous estimons qu'un critère de négligence en cas d'erreurs ou d'omissions, suggéré comme solution alternative, n'est pas approprié pour un registre de ce type dans lequel le risque inhérent au système est présent. De façon analogue, nous nous posons aussi des questions quant à la nécessité des récentes modifications apportées par le groupe de rédaction *ad hoc* aux dispositions relatives à l'inscription des garanties futures.

#### **4. Primauté des avant-projets de Convention/Protocole aéronautique**

Etant donné que les avant-projets de Convention/Protocole aéronautique devraient refléter les pratiques contemporaines en matière de financement aéronautique ainsi que les principes juridiques avancés dans ce domaine, ses dispositions devraient primer sur tout autre instrument juridique plus ancien et/ou plus général. Un exemple pourrait être la Convention de Genève de 1948 ou encore le projet de Convention de la CNUDCI sur la cession de créances à des fins de financement. A notre avis, la meilleure méthode pour traiter du lien avec le projet de la CNUDCI est simplement d'exclure le financement des cessions portant sur de aéronefs du champ d'application de l'instrument de la CNUDCI (cette proposition est actuellement portée à l'attention de la CNUDCI).

#### **5. Achèvement des travaux techniques pendant la troisième Session conjointe**

Il est impératif que tous les efforts soient menés afin d'achever les travaux sur les avant-projets d'instruments lors de la troisième Session conjointe et de prévoir toutes les sessions de la Commission plénière, du comité de rédaction ainsi que de tout autre sous-groupe chargé de rédiger. Ceci est nécessaire selon nous puisque la plupart du travail technique a déjà été fait lors des deux précédentes lectures et que les autres questions techniques seront examinées lors de la session à venir.

Les questions qui pourraient rester sans réponse après la troisième Session conjointe - que nous pensons être peu nombreuses - seront celles qui exigent des décisions politiques ou diplomatiques. Nous estimons que ces questions devraient être présentées et traitées comme telles.

Enfin, nous souhaitons mettre l'accent sur une autre question. Afin de faciliter les travaux de la troisième Session conjointe, le G.T.A. a décidé de soumettre un document à la Plénière contenant des considérations concernant l'éventuelle introduction des aéronefs publics dans l'avant-projet de Protocole aéronautique. Sans préjudice de sa position future, la I.A.T.A. ne souhaite pas à ce stade exprimer d'opinion sur ce document. La I.A.T.A. serait toutefois d'accord avec la conclusion du G.T.A. selon laquelle l'introduction des aéronefs publics serait soumise à la condition que cela ne porte pas atteinte à l'acceptabilité de l'instrument pour les Etats, ni ne ralentisse le calendrier menant à la Conférence diplomatique.

\*

\* \*



## OBSERVATIONS SUR LE FONDS ET COMMENTAIRES TECHNIQUES SUR LES AVANT-PROJETS DE CONVENTION ET DE PROTOCOLE AERONAUTIQUE

Afin de faciliter les efforts lors de la troisième Session conjointe pour mettre au point le travail technique sur les avant-projets de Convention et de Protocole aéronautique, nous présentons ci-dessous des observations détaillées et complètes sur ces deux textes. *La grande majorité de ces observations est de nature technique.* Elles sont proposées pour assurer plus de précision, de complémentarité et une plus grande compatibilité entre les deux textes. Les autres observations expriment des opinions relatives aux dispositions qui figurent entre crochets dans les textes, il s'agit donc de *questions de fonds*. Il convient de relever en particulier parmi ce type d'observations, dans l'**avant-projet de Convention**, celles relatives aux **articles 14** (Mesures provisoires), **17(2)** et **19 (3)** (questions de rang pour l'inscription des garanties internationales futures), **26bis** (Nature de la responsabilité du Conservateur) et **V** (exclusion éventuelle des opérations internes) et, dans l'**avant-projet de Protocole aéronautique**, celles relatives aux **articles VI** (règle de priorité du vendeur), **X** (dispositions supplémentaires relatives aux mesures d'urgence) et **XVIII** (rôle des bureaux d'inscription).

### AVANT-PROJET DE CONVENTION

#### Préambule

- Dernier paragraphe: si nous sommes favorables à ce paragraphe, sa teneur est implicite dans la notion de réserves et déclarations. Ce paragraphe est donc souhaitable mais pas essentiel.

#### Article premier

Définition des "droits accessoires": nous estimons que la référence au "contrat de vente" n'est pas correcte.

Définition de la "droit ou garantie non conventionnel": il faudrait envisager d'élargir le libellé afin d'inclure les droits conférés par la loi pour obtenir la possession d'un bien.

Définition de "produits d'indemnisation": la définition qui figurait précédemment, "produits d'indemnisation couverts", était accompagnée d'une note de bas de page qui indiquait qu'il fallait réfléchir à une disposition facultative concernant l'indemnisation préalable au titre des actes de l'administration tels que la confiscation ou la réquisition. Nous nous demandons pourquoi cette note a été supprimée sans que cela fasse l'objet de discussion et suggérons de soulever la question dans le contexte de l'avant-projet de Protocole.

Définition de "droit ou garantie non conventionnel susceptible d'inscription": dans la version anglaise du texte, l'instrument dont il est question est déposé "pursuant to" et non pas "under" l'article 37 car la déclaration est spécifique au type de matériel d'équipement et est donc faite en vertu du Protocole. [Note du Secrétariat d'UNIDROIT: la version française du texte utilise le terme "conformément", faudrait-il utiliser "en vertu de"?]

Définition de “contrat constitutif de sûreté”: cette définition fait référence à un “contrat qui confère” alors que les définitions parallèles du contrat de bail et du contrat réservant un droit de propriété ne le font pas. Ces définitions devraient être mises en conformité.

Ajouter une définition de “vendeur” (en vertu d’un contrat de vente): cette définition est la contrepartie de la définition existante d’“acheteur”. Le terme serait utilisé dans les textes.

## **Article 5**

La référence, à l’article 5, au paragraphe 2 de l’article 14 devrait figurer entre crochets puisque ce paragraphe est actuellement entre crochets.

## **Article 6**

Lors de notre examen des textes, nous ne trouvons aucune référence spécifique à la “loi ou au droit applicable” qui serait incompatible avec la règle principale qui figure au paragraphe 3, si ce n’est, pourrait-on dire, celle qui figure à l’article 13 (la seule référence à la “loi” qui vise le droit matériel le dit expressément. Cf. l’article VIII de l’avant-projet de Protocole). Ainsi, nous suggérons soit d’introduire une référence à l’article 13 et de biffer les crochets, soit de supprimer les mots qui figurent entre crochets.

## **Article 9**

Les amendements récemment apportés à la définition des “personnes intéressées” exige la modification du paragraphe 1 qui suit l’approche du paragraphe 3 de l’article 8, à savoir de limiter les personnes intéressées, citées à la lettre iii) de l’alinéa p) de l’article premier, à celles qui ont notifié leurs droits au créancier garanti avec un préavis raisonnable.

## **Article 11**

Nous estimons que les paragraphes 1 et 2 devraient contenir une référence à l’article 13 (mesures supplémentaires admises par la loi applicable). La même observation concernant l’introduction d’une référence à l’article 13 s’applique également au paragraphe 2 de l’article Y de l’avant-projet de Convention et au paragraphe 1 de l’article IX de l’avant-projet de Protocole aéronautique. Une technique de rédaction peut-être plus simple et plus souple serait de faire référence à “toutes mesures visées dans la présente Convention” tout au long du texte.

## **Article 12**

Etant donné que l’avant-projet de Protocole aéronautique contient des mesures qui ne font techniquement pas partie du Chapitre III de l’avant-projet de Convention, le mot “Chapitre” devrait être remplacé par le mot “Convention”. La solution alternative serait de faire expressément relever du Chapitre III de l’avant-projet de Convention toutes les mesures prévues dans tous les Protocoles.

## Article 14

Notre position a toujours été soit (1) de supprimer le paragraphe 2 de l'article 14 de l'avant-projet de Convention et le paragraphe 2 de l'article X de l'avant-projet de Protocole aéronautique, soit (2) de garder les deux dispositions mais sans les crochets. [Note du Secrétariat d'UNIDROIT: par erreur, le paragraphe 2 de l'article 14 de l'avant-projet de Convention ne figure pas, dans le texte français, entre crochets] Selon notre point de vue, la première disposition n'est pas acceptable sans la dernière. Le raisonnement est simple: il se peut que le paragraphe 2 de l'article 14 exige la constitution d'une caution, imposant de la sorte un coût qui, selon toute probabilité, se répercutera ensuite sur les compagnies aériennes. Ces compagnies devraient donc pouvoir renoncer à cette "protection" coûteuse si elles estiment que, tout compte fait, cela serait avantageux. Pour ce qui est des Etats, il faudrait garder à l'esprit qu'une réserve portant sur l'article 14 est expressément permise (voir l'article Z).

Etant donné que les "personnes intéressées" seraient protégées par le préavis prévu au paragraphe 3, nous estimons que les références aux "personnes intéressées" au paragraphe 2 devraient être remplacées par une référence au "débiteur" comme cela était le cas dans le texte précédent. (La même modification devrait alors être apportée au paragraphe 2 de l'article X de l'avant-projet de Protocole aéronautique.)

Les observations faites sur l'article 9 ci-dessus concernant les "personnes intéressées", s'appliquent également au paragraphe 3 de l'article 14.

Le point soulevé par la note 8 en bas de page est traité par le Groupe de travail sur le droit international public. Il n'est pas nécessaire de le mentionner dans le contexte des mesures.

## Article 17

L'observation qui suit concernera le paragraphe 2 de l'article 17, la note 10 en bas de page, le paragraphe 3 de l'article 19 et la note 12 en bas de page car ils forment un tout sur le plan conceptuel.

Nous résumons pour commencer les points fondamentaux de la façon suivante. Le paragraphe 2 de l'article 17 indique qu'un Protocole "peut préciser" les conditions "pour convertir" une garantie future en une garantie réelle. Si de telles conditions existent, le paragraphe 3 de l'article 19 rend leur conformité "à un moment quelconque" une condition de ce que l'on appelle la "*relation-back priority*" du titulaire – c'est-à-dire la priorité en vertu de l'article 27 à compter du moment de l'inscription de la garantie future. La note 12 en bas de page suggère une justification de cette condition si plus d'informations sont nécessaires pour l'inscription d'une garantie internationale que pour l'inscription d'une garantie future.

Sur la base des considérations qui précèdent, il faudrait examiner la fonction d'une garantie future. Son objectif est de permettre une inscription avant l'achèvement d'une opération pour que (1) les parties à cette opération en cours puissent la conclure en pouvant compter sur leur position initiale quant au rang et (2) pour que les parties à toute autre opération "aient connaissance" de la première opération future. Ceci peut être une protection en ne concluant pas l'opération. Il s'ensuit qu'il est essentiel qu'une information préalable suffisante soit exigée pour toute inscription future, et non pas que la preuve soit établie qu'une

garantie future a été “complétée”. Cet objectif est atteint simplement *en exigeant un minimum d’informations dans toute inscription future*, plutôt que par les règles contenues aux paragraphes 2 de l’article 17 et au paragraphe 3 de l’article 19.

Toute préoccupation concernant la protection du débiteur dans ce contexte n’a pas lieu d’être: le paragraphe 2 de l’article 25 traite, de façon efficace, la situation dans laquelle un débiteur demande la mainlevée d’une inscription future.

Etant donné que l’avant-projet de Protocole aéronautique ne contient aucune condition additionnelle permise par le paragraphe 2 de l’article 17, veuillez noter que les observations ci-dessus ne sont faites qu’à titre d’information, pour signaler notre position au cas où l’on envisagerait d’étendre le concept au matériel d’équipement aéronautique.

Une question se pose encore: les Etats qui déclarent utiliser leurs “bureaux d’inscription” à travers l’article XVIII de l’avant-projet de Protocole aéronautique devraient-ils pouvoir poser des “conditions d’inscription” supplémentaires s’ils avaient des problèmes avec les inscriptions futures? Actuellement, les dispositions de l’avant-projet de Protocole aéronautique ne le permettent pas.

## **Article 20**

Nous sommes en faveur de la Variante B pour le paragraphe 1, la disposition prise de l’avant-projet de Protocole aéronautique. (Comme le dit la note 14 en bas de page, si le choix se portait sur la Variante A, l’avant-projet de Protocole aéronautique réintroduirait la disposition avec un libellé proche de celui de la Variante B.) La Variante B, qui exige le consentement écrit du débiteur à l’inscription, est une disposition de protection que l’on a estimé appropriée dans ce contexte.

De façon analogue, le consentement du débiteur serait également nécessaire pour modifier ou proroger une inscription, mais pas pour qu’elle fasse l’objet d’une mainlevée. Ce concept entraînerait une révision du paragraphe 3.

## **Article 21**

La seconde proposition entre crochets, qui prévoit que les parties peuvent préciser la durée de leur inscription, est appropriée dans le contexte du financement aéronautique. Le débiteur est protégé de façon adéquate par le paragraphe 1 de l’article 25.

Si la seconde proposition était acceptée dans l’avant-projet de Convention, il faudrait alors une règle de droit matériel dans l’avant-projet de Protocole aéronautique. Cette règle devrait formuler le principe du choix des parties.

## **Article 26**

L’immunité dont devrait bénéficier l’Autorité de surveillance et le Conservateur devrait être une *immunité de fonction*. Cette règle devrait être expressément établie car l’objectif de l’immunité en droit international n’est pas clair lorsque, comme dans cet article, un organe se voit doté de la personnalité juridique internationale. Il faut réviser les paragraphes 2 et 4(a). Cette observation va dans le sens de la pensée du Groupe de travail sur le droit international public.

## **Article 26bis**

Nous estimons qu'il est irréaliste, sur le plan politique, d'essayer d'imposer une responsabilité à l'Autorité de surveillance et suggérons donc de supprimer le paragraphe 1 ainsi que les mots entre crochets au paragraphe 3.

En ce qui concerne les variantes proposées pour le paragraphe 2, non seulement nous sommes en faveur de la Variante A, mais nous pensons que la Variante B est fondamentalement en contradiction avec la nature du système proposé. La responsabilité d'un registre électronique, de haute technologie – qui sera relié à plusieurs autorités d'aviation civile – doit être une responsabilité objective. Il faut relever que le plus grand risque dans ce contexte est le *risque inhérent au système*. Une responsabilité objective signalera aux utilisateurs du système qu'ils n'encourent pas un tel risque, ce qui serait un message important pour les débuts du nouveau régime.

## **Article 28**

Nous ne comprenons pas entièrement ce que les mots entre crochets au paragraphe 3 ajoutent aux concepts précédents de règlement préférentiel et de transfert en fraude et, en outre, nous estimons que son libellé est une ouverture, voire une invitation, à mettre en péril les garanties internationales inscrites pour des motifs liés à l'insolvabilité. (Cf. note 21 en bas de page (relève un risque de ce type).) Ainsi, nous suggérons de supprimer les mots entre crochets ainsi que, le cas échéant, d'élaborer un nouveau libellé ou un commentaire futur directement relatif à une "opération à une valeur inférieure" – point de mire admis de ce texte.

De façon plus générale, il est particulièrement important que cet article soit accompagné par un commentaire détaillé et des exemples spécifiques. Un tel commentaire est nécessaire pour éviter une interprétation expansive non voulue.

## **Article 29**

Conformément à l'usage suivi ailleurs, les définitions de "cédant" et de "cessionnaire" devraient être déplacées pour figurer à l'article premier.

Pour aligner l'alinéa c) du paragraphe 2 avec sa contrepartie (paragraphe d) de l'article 7), les mots "conformément au Protocole" devraient être supprimés du premier.

## **Article 31**

Nous relevons les implications de la décision à prendre à l'alinéa c) du paragraphe 1 sur le paragraphe 2 de l'article XV de l'avant-projet de Protocole aéronautique qui figure entre crochets. Bien qu'il ne figure pas entre crochets, le paragraphe 1 de l'article XV de l'avant-projet de Protocole aéronautique serait également touché par une telle décision.

## **Article 38**

Cette déclaration doit être spécifique à un type de matériel d'équipement et donc être faite à travers le Protocole. Une décision de principe dans ce sens avait été prise. Il s'agit par conséquent d'une simple question de rédaction. Un libellé comme celui qui figure dans la disposition sœur, l'article 37, suffirait.

## Article 40

Les articles 40 et 41 (contrairement à l'article XX de l'avant-projet de Protocole aéronautique) sont tous deux rédigés pour *permettre aux tribunaux indiqués d'exercer une compétence*, plutôt que *d'imposer expressément cette compétence* [Note du Secrétariat d'UNIDROIT: l'observation faite se réfère à la version anglaise du texte, "may exercise jurisdiction" ]. On peut interpréter le libellé actuel de la façon suivante: les tribunaux indiqués doivent impérativement être compétents en vertu du droit national. Ceci n'était pas voulu. Ce n'était pas non plus une recommandation du Groupe de travail sur la compétence. Nous suggérons donc un nouveau libellé, proche de celui utilisé dans l'avant-projet de Convention de La Haye sur la compétence et les jugements étrangers en matière civile et commerciale (voir par exemple les articles 4, 12 et 13) (projet adopté par la Commission spéciale le 30 octobre 1999)) qui indique que les tribunaux en question "shall have jurisdiction" ou "have jurisdiction" [Note du Secrétariat d'UNIDROIT: le texte français se lit "les tribunaux sont compétents"] .

Tel que complété par l'article XX de l'avant-projet de Protocole aéronautique, nous sommes satisfaits du libellé du paragraphe 1 et indiquons que nous sommes sensibles à la question soulevée par la note 25 en bas de page. Nous nous réjouissons de pouvoir contribuer à l'examen de cette question.

## Article V

Comme nous l'avons toujours soutenu, et comme cela est indiqué dans la note 7 en bas de page de l'avant-projet de Protocole aéronautique, *il est impératif que ce que l'on appelle l'exclusion de l'"opération interne" ne soit pas applicable au matériel d'équipement aéronautique*. Nous estimons qu'un tel critère – outre le fait qu'il est difficile, voire impossible, à exprimer clairement – serait incompatible avec (1) les types de financement et les modèles d'utilisation dans l'industrie aéronautique, (2) les objectifs de prévisibilité de la Convention et (3) les éventuels scénarios de litige relatifs aux questions de priorité envisagés par l'article 27.

## Article W

Etant donné que cette disposition concerne la structure des instruments, nous ne soumettons aucune observation conjointe sur ce point.

## Article Y

Voir les observations faites à l'article 11 et relever en particulier que l'article 13 et l'avant-projet de Protocole aéronautique contiennent des mesures supplémentaires. Il faudrait examiner l'éventualité d'insérer, au paragraphe 2, les mots "recours ouvert par *la Convention* au créancier *dont l'exercice n'est pas subordonné à une demande ...*".

## AVANT-PROJET DE PROTOCOLE AERONAUTIQUE

### Article I

Définitions de “moteurs d’avion”, “cellules d’aéronefs” et “hélicoptère”: le Groupe de travail aéronautique a soumis un document de discussion portant sur les questions relatives à l’introduction éventuelle de certains aéronefs publics.

Définition de “garant”: il s’agit de la première fois, dans l’avant-projet de Protocole aéronautique, que, dans la version anglaise, le changement de “obligée” à “creditor” ou de “obligor” à “debtor”, selon le cas, n’a pas été fait. Les autres figurent aux paragraphes 1 et 2 de l’article XIII et au paragraphe 1 de l’article XV.

Définition de “situation d’insolvabilité”: les alinéas i) et ii) sont disjonctifs et devraient être exprimés en conséquence. Nous suggérons également, pour les motifs exposés à propos des articles 11 et Y, de supprimer les mots “du Chapitre III” de l’alinéa ii). Cette suppression permettrait une référence suffisamment large à toutes les mesures.

Définitions de “registre national d’aéronefs” et “autorité du registre national”: le Groupe de travail sur le droit international public proposera la suppression du mot “national” de ces définitions. On éviterait ainsi une incompatibilité potentielle avec la notion d’autorité d’enregistrement d’exploitation en commun. Nous proposons d’insérer les mots “de la Convention de Chicago” à sa place, pour lire: “registre d’aéronefs de la Convention de Chicago” et “autorité du registre de la Convention de Chicago”.

### Article III

Les références au paragraphe 2 à un “bien aéronautique” devraient être à un “aéronef” car les moteurs d’aéronefs n’ont pas de nationalité en vertu de la Convention de Chicago.

### Article IV

La note 8 en bas de page indique qu’une proposition de rédaction sera soumise pour clarifier l’intention et les effets de l’exclusion du paragraphe 3 de l’article 27 dans la référence au Chapitre VIII pour l’application aux contrats de vente.

Nous proposons une disposition – pour remplacer le libellé actuel du paragraphe 3 de l’article 27 – qui contiendrait la règle suivante:

*“Un acheteur en vertu d’un contrat de vente inscrit prime le titulaire d’une garantie non inscrite, même si l’acheteur avait connaissance de la garantie non inscrite, mais il acquiert des droits grevés par toute garantie préalablement inscrite.”*

Une référence à l’article 41 dans cet article est nécessaire pour garantir que la disposition relative à la compétence générale couvre les litiges relatifs aux contrats de vente.

## Article V

Il faudrait réviser le paragraphe 3 pour le conformer à l'article 20 qui est la disposition similaire dans l'avant-projet de Convention (Variante B).

## Article VI

Les modifications à cet article impliquent qu'une personne peut conclure un contrat de vente en qualité de représentant, mais pas l'enregistrer. Cette implication étant illogique, nous pensons que cela n'était pas voulu. Une rédaction simplifiée comme suit répondrait à cette préoccupation:

*“Une personne peut conclure et enregistrer un contrat ou un contrat de vente en qualité de ...”*

## Article VIII

La rédaction actuelle du paragraphe 1 a donné lieu à la crainte que le choix de la loi des parties pourrait s'appliquer aux aspects de l'opération concernant les droits réels. Une rédaction simplifiée comme suit répondrait à cette préoccupation:

*“qui régira tout ou partie de leurs droits et de leurs obligations contractuels.”*

## Article IX

Le paragraphe 1 devrait contenir une référence à l'article 13.

Pour les motifs cités ci-dessus, il faudrait examiner la question de savoir si l'article IX devrait, du point de vue technique, relever du Chapitre III.

## Article X

*Nous estimons qu'il est impératif que cet article, dans sa rédaction actuelle, reste dans le texte sans aucun crochet. Veuillez noter la modification au paragraphe 2 indiquée à l'article 14 de l'avant-projet de Convention.*

## Article XI

Nous sommes en faveur de l'approche convenue qui consiste à proposer deux variantes dans le texte définitif, chaque Etat pouvant choisir. (Voir nos commentaires relatifs à l'article XXX de l'avant-projet de Protocole aéronautique.)

La Variante A est acceptable telle qu'actuellement rédigée.

Bien que nous n'ayons pas été directement impliqués dans l'élaboration de la Variante B, nous voudrions proposer deux commentaires techniques. En premier lieu, le fait d'utiliser la nouvelle expression définie “situation d'insolvabilité” simplifiera la rédaction, mais

harmoniserait également l'élément de déclenchement avec celui de la Variante A. En second lieu, le concept de "délai d'attente" est inclus mais pas réellement utilisé.

#### **Article XVIII**

Cet article devrait être modifié pour dire clairement que les bureaux d'inscription peuvent être utilisés à des fins d'inscription effective mais pas de consultation, si telle est la position de consensus. (Actuellement, seul le Conservateur peut émettre un certificat de consultation. Voir l'article 22 de l'avant-projet de Convention.) L'acceptabilité ultime de cet accord dépendra, selon nous, des aspects techniques et de coût du système.

Il faudrait modifier et simplifier le paragraphe 2, pour dire clairement que *toutes les inscriptions* – autres que celles relatives aux moteurs d'aéronefs – peuvent se faire à travers les bureaux d'inscription de l'Etat du registre.

Un nouveau paragraphe est nécessaire pour préciser les relations juridiques qui existent entre les bureaux d'inscription et le Registre international, à des fins notamment de responsabilité, d'assurance et de conditions d'inscription. On suppose que les bureaux d'inscription *ne feront pas* partie du système international à ces fins, sauf peut-être pour le dernier point qui figure dans la phrase précédente.

#### **Article XIX**

Nous ne savons pas très bien quelles sont les différences pratiques entre les variantes qui figurent au paragraphe 3 et notamment si la Variante A envisage un élément de profit. La procédure proposée dans nos commentaires conjoints peut aider à clarifier ce point. Nous réservons nos positions sur la question.

Le paragraphe 5 devrait contenir une référence aux alinéas c) – d) du paragraphe 2 de l'article 16 et non pas seulement à l'alinéa d) du paragraphe 2 de l'article 16. Il faudra réexaminer la référence à l'article 21 après que la question restée ouverte dans cet article aura été résolue. Nous nous posons des questions sur la nécessité de la référence à l'article 23.

#### **Articles XX - XXI**

Tous les crochets devraient être supprimés de ces articles.

**NOTE SUR LES CHAPITRES V ET VI:** nous participons au Groupe de travail sur le droit international public et renvoyons nos commentaires sur le fonds de ces Chapitres en attendant que ce Groupe ait achevé ses travaux initiaux. Les observations qui suivent portent sur les avant-projets actuels, indépendamment des délibérations de ce Groupe de travail.

#### **Article XXIII**

Les amendements apportés au paragraphe 2 de l'article Y entraînent des changements du même ordre au présent article:

*"A l'égard des Etats contractants qui n'exigent pas dans leurs déclarations que les recours soient exercés avec une intervention du tribunal ..."*

### **Article XXX**

Le paragraphe 2 n'est pas aussi clair qu'il devrait à propos du caractère impératif du choix, c'est-à-dire la possibilité des Etats de faire des choix différents pour des types différents de procédures d'insolvabilité.