



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/26  
OACI Réf. LSC/ME/3-WP/26  
27/03/00  
(Original: français/anglais)

## TROISIEME SESSION CONJOINTE

(Rome, 20 – 31 mars 2000)

### RAPPORT JOURNALIER

#### SESSION PLENIERE

21 mars 2000

*paragraphes*

POINTS 3 ET 4 DE L'ORDRE DU JOUR. EXAMEN DE L'AVANT-PROJET DE CONVENTION D'UNIDROIT RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES ET SUR L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE PORTANT SUR LES QUESTIONS SPECIFIQUES AUX MATERIELS D'EQUIPEMENT AERONAUTIQUES, TELS QUE REVISES PAR LE GROUPE DE REDACTION *AD HOC* CONSTITUE PAR LA DEUXIEME SESSION CONJOINTE TENUE A ROME DU 25 AU 27 NOVEMBRE 1999 ET A LA LUMIERE DU RAPPORT DE LA SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC QUI S'EST TENUE A CAPE TOWN ET A BORD DU TRAIN BLEU DU 8 AU 10 DECEMBRE 1999 (*SUITE*)

23 – 41

#### ARTICLE 2 DE L'AVANT-PROJET DE CONVENTION

23. En ce qui concerne l'article 2 de l'avant-projet de Convention, le Secrétariat d'UNIDROIT a présenté à la Session conjointe une proposition concernant le champ d'application matérielle de l'avant-projet de Convention (UNIDROIT CEG/Gar.Int./3-WP/14; OACI Réf. LSC/ME/3-WP/14). Il est proposé de réintroduire une liste des catégories de matériels d'équipement que l'avant-projet de Convention devra couvrir. Cette proposition a été faite afin de répondre aux préoccupations suscitées par le libellé actuel de l'article 2 qui permettrait un élargissement démesuré du champ d'application matériel de l'avant-projet de Convention. Il a été observé qu'il fallait tenir compte des travaux en cours au sein de la CNUDCI (Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International) sur le Projet de Convention sur la cession de créances à des fins de financement. La liste proposée était courte: l'alinéa a) visait les cellules d'avions, l'alinéa b) les moteurs d'avions; l'alinéa c) les hélicoptères, l'alinéa d) les plates-formes de forages pétrolier, l'alinéa e) les conteneurs, l'alinéa f) le matériel roulant ferroviaire, l'alinéa g) le matériel d'équipement spatial. L'alinéa h) se référait aux "biens de

toute autre catégorie de matériel d'équipement d'infrastructures dont chaque élément est susceptible d'individualisation”.

24. Des délégations nationales ont exprimé leur soutien à la proposition du Secrétariat d'UNIDROIT. Une délégation a fait observer que la formulation actuelle de cette liste pouvait être interprétée comme un engagement politique de parvenir à la création de règles juridiques pour toutes ces catégories de biens, ce qui pourrait conduire certains Etats à ne pas ratifier la Convention aussi longtemps que chaque Protocole portant sur chaque catégorie de biens ne serait pas adopté. Pour éviter cet écueil, il a été suggéré de remplacer le terme “s'applique” par la formule “[la] présente convention pourrait s'appliquer (...)”.

25. Il a été proposé d'ajouter l'adjectif “mobile” à la suite de “matériel d'équipement d'infrastructures” dans le sous paragraphe (h). Cette proposition a été acceptée.

26. Une délégation a proposé d'élargir la liste des catégories de biens afin d'inclure les “aéronefs” en tant qu'ensemble. A cet égard, il a été fait référence à la Convention de Chicago qui inclut les hélicoptères dans la catégorie des “aéronefs”. Il a cependant été observé que la future Convention concernait le financement des biens aéronautiques et que les cellules d'aéronefs ainsi que les moteurs faisaient de manière traditionnelle l'objet de garanties distinctes.

27. Un consensus s'est dégagé autour d'une liste encore plus réduite, ne comprenant plus que les “cellules d'aéronefs”, les “moteurs d'aéronef”, “les hélicoptères”, “le matériel roulant ferroviaire”, “le matériel d'équipement spatial”, “les conteneurs” ainsi que “les plates-formes de forage pétrolier” seraient couverts par la catégorie résiduelle du paragraphe (h) afin que la question soit examinée plus tard.

28. Il a été entendu qu'afin de traiter des préoccupations générales soulevées pendant la discussion de la Plénière sur cette disposition, d'insérer l'alinéa h) proposé dans les Dispositions finales afin de permettre, à l'avenir, l'adoption de protocoles futures sur des catégories d'équipement autres que les “biens aéronautiques”, “le matériel d'équipement roulant ferroviaire” et “le matériel d'équipement spatial”.

#### ARTICLE II DE L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE

29. En ce qui concerne l'article II de l'avant-projet de Protocole, il a été souligné qu'il était nécessaire d'adopter la même terminologie que celle utilisée dans l'avant-projet de Convention.

30. Relativement à l'article II(2), disposant que la Convention et le Protocole “(...) seront connus sous le nom de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipements mobiles telle qu'elle s'applique aux biens aéronautiques”, le Secrétariat de l'OACI a fait savoir qu'il existait une coutume voulant que ce soit les plénipotentiaires réunis en Conférence diplomatique qui donnent son titre au texte adopté. Il a également souligné qu'il n'était pas d'usage de citer une organisation dans le titre d'une Convention.

31. Il a été décidé, par courtoisie envers la future Conférence diplomatique, de placer entre crochets la référence faite au nom de la Convention et du Protocole dans l'article II(2) de l'avant-projet de Protocole.

#### ARTICLE 3 DE L'AVANT-PROJET DE CONVENTION

32. Concernant l'article 3 de l'avant-projet de Convention, une délégation s'est interrogée sur le jeu des règles de droit international privé de chaque Etat en relation avec le champ d'application matériel de la Convention. L'importance de l'enregistrement comme critère de rattachement permettant la désignation de la loi applicable selon les règles de droit international privé a été rappelée. A ce titre il a été suggéré que pour déterminer le domaine d'application de la Convention, il ne soit plus fait référence à l'accord des parties mais à l'enregistrement de l'objet.

33. Le Rapporteur a indiqué qu'il n'était pas possible de faire dépendre l'application de la Convention du seul enregistrement, le Chapitre III portant sur les mesures en cas d'inexécution des obligations qu'il y ait eu ou non enregistrement.

34. Une délégation a proposé une nouvelle rédaction pour l'article 3 de l'avant-projet de Convention, l'accent été mis sur la nécessaire définition du critère d'internationalité. Pour définir le caractère international d'une situation, il a été demandé de tenir compte du lieu d'établissement des parties au contrat afin d'exclure le jeu de la Convention lorsque chacune des parties est établie dans le même Etat (UNIDROIT CGE/Int.Int/3-WP/17; OACI Réf. LSC/ME/3-WP/17 – Proposition de la délégation française).

35. Un certain nombre de délégations a appuyé cette proposition. Une délégation a cependant estimé qu'il convenait d'inclure une disposition en ce qui concerne le rang des garanties afin d'en informer les tiers. Il a été suggéré d'insérer à cet effet une disposition dans le registre.

36. Une autre délégation ainsi que des observateurs ont estimé que l'adoption de cette proposition aurait pour conséquence d'anéantir les efforts entrepris et de bouleverser les principes fondamentaux de la Convention. Il a également été signalé que la distinction entre situations internes et situations internationales n'était pas pertinente dans le contexte du Protocole aéronautique et du Protocole spatial.

37. Un observateur a souligné les différences existant entre le secteur aérien et le secteur ferroviaire pour ce qui est du critère d'internationalité. Dans le secteur ferroviaire, une distinction pourrait être faite entre les biens pouvant franchir une frontière et les autres types de biens.

38. Le Rapporteur a rappelé que le critère d'internationalité ne pouvait faire référence qu'au caractère mobile des biens. Ce critère permettait effectivement de soumettre au champ d'application de la Convention des situations pouvant en apparence être qualifiées de situations internes. Il a cependant insisté sur la nécessité de prendre en considération le facteur temps, une situation qualifiée d'interne à un moment donné pouvant devenir rapidement internationale. De même, le Rapporteur a souligné l'importance de ne pas se référer uniquement au créancier et au débiteur et de prendre en considération les intérêts des tiers. L'idée a été avancée que chaque Etat contractant pourrait définir à ses propres effets le critère d'internationalité.

39. Compte tenu des divergences d'opinions entre les délégations, il a été décidé de mettre en place un Groupe de travail restreint, coordonné par le Vice-Président de la Session plénière (Mexique), afin d'examiner les propositions à ce sujet. Les membres de ce Comité étaient les délégations de la France, du Mexique, du Canada et du Royaume Uni; l'Allemagne a également été appelée à faire partie de ce groupe. Des observateurs du Groupe de travail aéronautique ainsi que du Groupe de travail ferroviaire ont également été conviés. Le Comité a été invité à présenter ses travaux en ouverture de la session plénière de l'après-midi du 22 mars.

#### ARTICLE III DE L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE

40. En ce qui concerne l'article III(2) de l'avant-projet de Protocole, il a été décidé d'ajouter "ou dans le registre d'une autorité d'exploitation en commun" à la suite de "registre national d'aéronefs d'un Etat contractant". Il a également été décidé d'ajouter cette première expression à la fin du paragraphe afin de répondre aux modifications apportées dans les définitions.

41. Pour ce qui est de la référence aux "biens aéronautiques", il a été suggéré de remplacer ce terme par celui d' "aéronefs". On a souligné la différence de régime en ce qui concerne la formalité de l'enregistrement entre le "bien aéronautique" et l' "aéronef", un moteur d'avion n'ayant pas à être enregistré.