



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/6  
OACI Réf. LSC/ME/3-WP/6

## TROISIEME SESSION CONJOINTE

(Rome, 20 – 31 mars 2000)

### OBSERVATIONS

(présentées par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique)

#### OBSERVATIONS D'ORDRE GENERAL ET APPROBATION DES OBJECTIFS DE LA CONVENTION

##### 1. L'étape suivante

De nombreux Etats, dont les Etats-Unis d'Amérique, estiment qu'il faudrait avancer suffisamment lors de la troisième Session conjointe pour pouvoir présenter la Convention de base et le premier Protocole portant sur les biens aéronautiques aux organes internationaux pertinents et obtenir l'autorisation de convoquer une Conférence diplomatique pour la négociation finale et l'adoption de ces instruments. Il est important que cela se fasse sans délai étant donné les bénéfices économiques importants que ces instruments peuvent apporter en particulier aux Etats en développement et aux pays qui ont une nécessité croissante de moderniser leurs systèmes et services de transport dans les prochaines décennies.

##### 2. Confirmation de l'importance d'une Convention portant sur divers types de matériels d'équipement

Nous estimons qu'il est très important que les Etats continuent de mettre l'accent de façon collective sur un nouveau système conventionnel qui puisse ouvrir les portes à davantage de crédit de la part des marchés de capitaux pour un certain nombre de types de matériels d'équipement importants, élément essentiel au développement de l'infrastructure de nombreux pays. Ceci devrait être la position en faveur des Etats en développement et en

transition qui se trouvent pouvoir bénéficier avantagés à la fois d'un système de financement accru de leurs infrastructures et en ayant moins recours à l'endettement public puisqu'ils se tourneront vers les marchés de capitaux privés, en vertu de la Convention. Etant donné les progrès déjà accomplis, ceci est possible sans retard en achevant les travaux sur les avant-projets de Convention et de Protocole aéronautique.

Les travaux relatifs à un Protocole portant sur le matériel roulant ferroviaire par exemple ont beaucoup avancé. Il en est de même pour les objets spatiaux, domaine dans lequel la disponibilité de financement commercial en vertu de la Convention peut toucher l'acquisition de services de satellites dans tous les Etats. On envisage également à brève échéance l'examen de Protocoles spécifiques portant sur d'autres types de matériels d'équipement. Le système conventionnel de base laisse à chaque Etat le choix d'adopter ou non un Protocole ou tous les Protocoles et de contrôler ainsi les opérations relèveraient de la Convention dans cet Etat.

Les Etats-Unis d'Amérique sont prêts à apporter leur soutien à la finalisation du présent avant-projet de Convention et du système de Protocole pour divers types de matériels d'équipement. Ils continuent également de soutenir le rôle des organes internationaux qui s'engagent dans cette entreprise, organes qui changeront selon le Protocole envisagé.

### **3. Dispositions fondamentales pour un financement commercial moderne**

Les textes de l'avant-projet de Convention et de l'avant-projet de Protocole aéronautique se fondent sur les conditions du financement moderne des entreprises et des matériels d'équipement. Soutenir ces dispositions fondamentales est essentiel pour aboutir à des bénéfices financiers à travers la Convention. Des articles très importants comme les articles 27 et 28 se fondent sur le financement moderne portant sur un actif et les réglementations dans ce domaine prévoient la création et la reconnaissance de sûretés portant sur des biens mobiles. Un consensus sur ces points fondamentaux qui sous-tendent l'ensemble du projet devrait apparaître clairement lors de la troisième Session conjointe.

### **4. Dispositions facultatives spéciales en matière de financement**

Les dispositions facultatives insérées par voie de déclarations en vertu des avant-projets de Convention et de Protocole aéronautique visaient à faciliter le crédit pour les Etats en développement. Il s'agit dans chaque cas d'éléments pris en compte par les marchés de capitaux dans des opérations internationales, qui permettent de moduler les dispositions relatives à l'insolvabilité, le droit de reprendre possession, les assurances d'intervention rapide du juge ou de l'administration, etc. Ces dispositions ont un effet considérable sur la disponibilité du crédit, notamment dans des marchés qui drainent une masse insuffisante de capitaux, mais le fait qu'elles soient facultatives permet aux Etats de prendre les décisions économiques appropriées.

Le véritable effet de ces dispositions devrait toutefois se comprendre dans le contexte des accords existants portant sur les marchés de capitaux. La disponibilité du crédit portant sur du matériel d'équipement de grande valeur mais mobile dépend d'une évaluation de la situation d'origine, c'est-à-dire, avant l'octroi des crédits, de la façon dont les risques sont gérés dans des Etats particuliers. Le droit de reprendre possession, par exemple, constitue un

signal très important en matière d'évaluation de solvabilité, mais n'est que rarement utilisé pour de tels matériels d'équipement.

L'assurance que le choix de ces options donne aux marchés de capitaux, c'est-à-dire le fait que les négociations de refinancement auront probablement lieu immédiatement plutôt qu'à l'expiration de longs délais dus à des procédures judiciaires ou administratives, a, à son tour un effet très important sur la disponibilité et le coût du crédit à l'équipement. Des modifications apportées aux dispositions montrent également maintenant que les mesures spéciales impliquent l'existence d'un consentement de façon à ce que le texte réalise un équilibre global des droits, y compris une protection équitable du débiteur, conformément aux conditions qui permettent d'avoir accès aux marchés de capitaux.

## **5. Registre international et priorité**

Le financement portant sur un actif exige également un système de registre accessible au public, axé sur la publicité, dans lequel les autres parties ont connaissance des garanties antérieures qui se rapportent au financement du matériel d'équipement et les conditions des accords de financement en cours sont mis au point sur cette base. Ceci est particulièrement important pour l'élargissement des marchés dans les Etats développés dans lesquels un système d'inscription commun permettra le financement en capitaux d'origines diverses en ayant l'assurance que les droits nés de la Convention seront reconnus sur le plan international.

## **COMMENTAIRES SUR CERTAINES DISPOSITIONS DE L'AVANT-PROJET DE CONVENTION**

### *Article premier, paragraphe gg)*

Ajouter les mots "ou, à défaut" après les mots "l'Autorité de surveillance". La façon d'établir un règlement pour le fonctionnement de chaque registre sera probablement déterminée par chaque Protocole mais, à défaut, l'Autorité serait autorisée à remplir cette fonction en vertu de cette disposition.

### *Article 6, paragraphe 3*

Le libellé ou le commentaire devrait préciser le sens du concept "la loi ou le droit internes", à savoir que l'on se réfère au droit matériel de l'Etat et que cette référence revoie en premier lieu d'abord à la loi applicable en vertu des règles de la Convention et, pour autant que de besoin, à la loi applicable en vertu des règles de conflit.

### *Article 12*

Nous sommes favorable au compromis atteint sur la base des délibérations lors de la deuxième Session conjointe en supprimant les présomptions en faveur de ces mesures en les subordonnant au droit du lieu où elles doivent être mises en œuvre, puis en les subordonnant au droit de chaque Etat d'exiger l'intervention du juge pour leur mise en œuvre. En même temps, cette approche retient les dispositions facultatives fondamentales par lesquelles les Etats peuvent prendre les décisions économiques appropriées quant à ces recours et à la mesure dans laquelle ils souhaitent donner des assurances à ceux qui fournissent le crédit.

#### *Article 14*

Nous sommes favorables à l'approche maintenant suivie au paragraphe 1 de l'article 14 et aux dispositions correspondantes de l'avant-projet de Protocole aéronautique (paragraphe 1 de l'article X) qui exige le consentement du débiteur pour certaines mesures, consentement qui peut être donné à tout moment pour la mise en œuvre de certaines mesures provisoires. Nous estimons que ces dispositions offrent des solutions équitables qui vont dans le sens des intérêts du débiteur, mais d'une façon qui facilite l'octroi du crédit.

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, ainsi que le paragraphe 3 de l'article 14 sont toutefois devenus inutilement complexes et soulèveront des questions d'interprétation difficiles. Il faudrait au contraire réécrire le paragraphe 2 de l'article 14 pour garantir que rien dans le paragraphe 1 de l'article 14 ne porte atteinte aux droits du débiteur sur le créancier, ce qui constitue l'objectif de cette disposition.

#### *Chapitre IV*

Afin que la Convention puisse pleinement produire des bénéfices, le système d'inscription pour les garanties portant sur du matériel d'équipement aéronautique doit porter sur l'inscription du droit (et non pas sur l'inscription de documents contractuels), sur support informatique, dans lequel la priorité de ceux qui procèdent à l'inscription résulte de l'insertion correcte des informations demandées avec peu de questions laissées ouvertes, réduisant ainsi de beaucoup les risques et les coûts. Un tel système peut être couvert par une assurance et peut distribuer les coûts de lancement afin que les premiers utilisateurs n'aient pas à payer des frais trop lourds.

#### *Article 17, note 11 en bas de page*

Il est important de noter que si l'on veut limiter vraiment à la fois les coûts et les fonctions administratives nécessaires d'un registre international, il faut séparer les organes d'enregistrement nationaux qui sont chargés de l'introduction des données ou en prévoient les modalités dans leurs territoires respectifs d'une part, et le fonctionnement du Registre international qui devrait commencer à partir du moment où les données sont introduites correctement et qui se fonde sur la recherche des données dans le système international.

Les autorités nationales peuvent ainsi décider, par exemple, quels services en entrée sont permis à partir de leurs territoires, permettre à leurs parties d'utiliser les services d'autres Etats ou simplement laisser cette activité aux parties directement en cause. Les questions de responsabilité des registres nationaux relèveraient de la loi nationale mais pas le Registre international. Par conséquent, la Convention ne devrait pas traiter de la responsabilité liée au fonctionnement des registres nationaux.

#### *Articles 17, paragraphe 2 et article 19, paragraphe 3*

Nous sommes préoccupés de ce que la rédaction des dispositions relatives aux inscriptions de garanties futures est devenue compliquée et peut ne plus être compatible avec la certitude des autres priorités. Les notes 10 et 12 en bas de page illustrent à notre avis cette difficulté. Les droits du débiteur seraient mieux protégés par un système qui permettrait de

radier une inscription plutôt que par un système qui permettrait l'adaptation de l'inscription des garanties futures.

*Article 20, paragraphe 1*

Il faudrait aligner cette disposition sur l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 31. En ce qui concerne les opérations portant sur des biens aéronautiques, la Variante B constituerait le bon choix pour l'article XV de l'avant-projet de Protocole.

*Chapitre VI*

Les personnes et organisations agissant au nom de l'Autorité de surveillance ou du Conservateur ne devraient jouir que des immunités et privilèges liés à leurs fonctions. Puisqu'il est prévu que l'Autorité de surveillance sera de toute façon composée d'Etats contractants et d'autres Etats ou organismes internationaux choisis, la question des privilèges et des immunités aura probablement été réglée en ce qui les concerne. Il faudrait donc mettre l'accent dans ces dispositions sur le Conservateur, y compris les experts techniques ou autres qui agissent en son nom.

*Article 26*

Cette question devrait relever de la Convention et/ou de chaque Protocole, sous réserve de l'accord de l'Etat hôte, mais ne peut pas relever de ce seul Etat comme le suggère la note 16 en bas de page de l'article 26. L'étendue et le type d'immunité ou de protection juridictionnelle dont jouit le Conservateur a un effet direct et important sur les coûts de fonctionnement et le degré d'exposition au risque; cette question doit donc relever du système conventionnel.

*Article 26, paragraphe 3*

La Convention devrait prévoir, comme critère général, des exemptions fiscales et autres privilèges. Il faudrait ensuite tenir compte de ces éléments lors de l'examen de toute proposition visant à l'exercice des fonctions liées au registre.

*Article 26bis, paragraphe 1*

En supposant que l'Autorité de surveillance est composée de représentants diplomatiques et fonctionne à travers un organe international, il est peu probable qu'elle accepte une responsabilité pour des dommages directs. Les actions en dommages compensatoires devront être intentées contre le Registre ou autre. La possibilité de contracter une assurance pour couvrir ce type de responsabilité est bonne mais l'assurance ne doit pas être le seul moyen de protection.

La Variante A de l'article 26bis devrait être le critère par défaut pour la Convention, sous réserve de modification dans un Protocole. Cela relève des risques inhérents au système et l'hypothèse devrait être une responsabilité objective pour les dommages réels plutôt que d'exiger un débat sur le droit et les faits quant au juste degré d'attention selon les circonstances de l'espèce, ce qui accroîtrait considérablement l'incertitude des parties quant à la confiance qu'elles peuvent avoir à l'égard du registre.

### *Articles 27 et 28*

Comme on l'a relevé dans nos commentaires d'ordre générale, ces dispositions sont le noyau dur de la Convention parce qu'elles constituent la base essentielle pour l'octroi du crédit à travers les marchés de capitaux. Sans ces dispositions fondamentales, la Convention ne peut pas offrir des bénéfices par l'augmentation du crédit, notamment aux Etats en développement et aux autres Etats émergents.

### *Article 28, paragraphe 3*

La fonction de ce paragraphe est utile et il devrait être maintenu à l'exception toutefois du libellé qui figure entre crochets. Son maintien risquerait de rendre très incertaine une disposition qui est sensible et il faudrait alors revoir la formulation qui deviendrait beaucoup plus longue.

### *Articles 40-41*

Nous sommes favorables à l'approche d'ensemble suivie et au compromis atteint sur les questions de compétence; nous estimons que cela contribuera au bon fonctionnement de la Convention.

Quelques mises au point restent toutefois nécessaires pour tenir compte des règles en vigueur dans certains Etats qui permettent aux tribunaux de se déclarer incompétents dans certains cas. On peut également revoir la référence à la loi applicable pour expliquer qu'elle comprend la loi de l'Etat du for.

### *Article V*

Nous sommes favorables au compromis atteint, à condition de garder le libellé entre crochets dans cet article mais de remplacer "peut" par "doit" dans la dernière phrase. Les parties qui apportent le financement auraient alors connaissance de l'application probable de la Convention.

## **COMMENTAIRES SUR CERTAINES DISPOSITIONS DE L'AVANT-PROJET DE PROTOCOLE AERONAUTIQUE**

### *Article I, alinéa 1) du paragraphe 2*

Suite à des consultations organisées depuis la deuxième Session conjointe, nous sommes maintenant en faveur d'une application limitée facultative de la Convention aux aéronefs et moteurs d'aéronef utilisés par les services militaires, de la douane et de la police, à condition que les Etats vendeurs et acheteurs aient le droit express de déterminer ces droits en vertu de la Convention et du Protocole, le cas échéant.

On assiste à une demande accrue visant au financement privé destiné à financer l'acquisition de tels aéronefs. Il faudrait par conséquent permettre que la Convention couvre ces opérations, lorsque tel est le souhait des parties et sous réserve de l'accord des Etats

respectifs. Quant à la rédaction, nous recommandons d'éviter le terme "aéronef d'Etat" en raison de ses utilisations particulières dans d'autres contextes de transport aérien.

*Article I, alinéa p) du paragraphe 2*

Nous partageons avec d'autres le souci de garantir que cette disposition permette la certitude sur le plan commercial, ce qui a des effets sur le coût du crédit. Nous mettons pour cela sérieusement en question le fait que la présomption soit réfragable, car la prévision à l'avance est importante. Nous recommandons donc la suppression des mots "et sous réserve de preuve contraire".

Dans la recherche d'une terminologie qui éviterait des usages nationaux particuliers, on pourrait essayer de tester les termes "siège social statutaire" dans le contexte des pratiques des entreprises ainsi que leur application dans divers systèmes juridiques en matière d'insolvabilité internationale et autres. Il faudrait peut-être rédiger un commentaire clair ou même un autre libellé dans le texte pour garantir que, quelle que soit la terminologie qui serait finalement adoptée, les entreprises dans divers pays seraient couvertes.

*Article III*

Le compromis atteint lors de la deuxième Session conjointe sur l'article V de la Convention permet à chaque Protocole d'examiner l'opportunité d'une déclaration permettant l'exclusion d'une opération purement interne. Nous pensons qu'il s'agit de l'approche la plus acceptable.

Nous estimons qu'une telle déclaration peut fonctionner pour certains types de matériel d'équipement, comme certains matériels roulant ferroviaires. Nous recommandons toutefois que cela ne soit pas adopté pour le présent Protocole aéronautique. La grande mobilité des aéronefs empêche l'élaboration d'un concept d'opération interne qui ait un sens et dans lequel on pourrait prévoir que le matériel ne traverserait pas les frontières. Etant donné qu'il est fondamental de savoir à l'avance quelles règles s'appliqueraient pour l'octroi d'un crédit, une disposition de ce type irait à l'encontre de cet objectif ainsi que des bénéfices de la Convention pour un Etat qui ferait une telle déclaration.

*Article IX, paragraphe 2*

La limitation proposée concernant les parties dont il fallait obtenir le consentement préalable visait à rendre plus efficace l'utilisation du financement commercial moderne, étant donné que le système précédent de la Convention de Genève, qui exigeait le consentement du titulaire de droits inférieurs, porte à ce que des parties puissent bloquer l'opération sans que leurs droits ne soient afférents au financement. Il s'agit d'une mise à jour appropriée des méthodes de financement qui ont beaucoup changé depuis la fin des années 40.

*Article X*

Voir la discussion ci-dessus concernant l'article 14. Le paragraphe 1 de l'article 14 de l'avant-projet de Convention et le paragraphe 1 de l'article X de l'avant-projet de Protocole aéronautique sont souvent très importants dans l'évaluation des éléments de risque pour l'octroi du crédit pour des marchés actuellement moins favorisés. La longueur des délais pour

la reconnaissance et l'exécution des droits et garanties est l'un des principaux obstacles à l'octroi de crédit dans ces marchés. Ces dispositions facultatives permettent à un Etat contractant de rationaliser ses procédures, limitées au matériel d'équipement spécifique couvert, afin d'obtenir un crédit et devraient relever du choix de l'Etat en vertu de la Convention.

Cette disposition facultative de l'avant-projet de Protocole devrait toutefois être mieux limitée aux paragraphes 1 et 3 de l'article X qui répond à l'objectif sans être trop complexe. Comme on l'a relevé dans nos commentaires précédents, nous estimons que le paragraphe 2 de l'article X n'apporte pas grand chose, tout comme sa contrepartie l'article 2 de l'article 14 de l'avant-projet de Convention; ensemble, ils entraînent une complexité qui n'est pas nécessaire. Cependant, si le paragraphe 2 de l'article 14 de l'avant-projet de Convention était retenu, il faudrait alors faire de même avec le paragraphe 2 de l'article X de l'avant-projet de Protocole.

#### *Article XI*

Il a été convenu dans le Groupe de travail sur l'insolvabilité et lors de la Plénière que les deux Variantes A et B devraient figurer comme des options et que les Etats contractants opéreraient le choix par une déclaration (plus une autre option que nous croyons maintenant devoir ajouter comme indiqué ci-dessous).

Comme pour l'article X, il s'agit d'une disposition fondamentale pour ce qui est de la possibilité que la Convention ait un effet significatif sur la disponibilité du crédit. Il a été démontré que l'incertitude concernant la hiérarchie des droits et le niveau de protection des parties qui ont fourni le matériel d'équipement s'est avérée, dans la pratique, être un élément très important quant à la décision d'octroyer du crédit ou au niveau de rentabilité du capital investi. L'existence d'options est donc importante et il faut que la Variante A reste pleinement compatible avec les marchés de capitaux d'aujourd'hui.

En tenant compte des questions soulevées dans la formulation des deux Variantes, nous estimons qu'une plus grande souplesse serait nécessaire soit (a) en permettant aux Etats de ne choisir aucune Variante (et d'appliquer alors leur loi nationale) et/ou (b) en permettant de faire une déclaration par laquelle les Etats pourraient choisir l'application de leur loi nationale pour certaines questions spécifiques qui relèvent du présent article.

#### *Article XIX*

Les Variantes A et B et le paragraphe 6: les décisions relatives à la structure tarifaire et à ce type de questions devraient être différées jusqu'à réception des propositions des futurs organismes qui agiraient en tant que Conservateur.

#### *Chapitre V*

Nous sommes favorables à l'approche suivie par les articles XXII – XXIV de l'avant-projet de Protocole, sous réserve de modification de certains paragraphes, le cas échéant. Toutes les Conventions mentionnées qui sont actuellement en vigueur ont été adoptées au tout début du développement des transports aériens et bien avant le développement des méthodes modernes de financement portant sur des aéronefs.

Les Etats qui souhaitent choisir cette nouvelle Convention devraient donc être considérés comme lui attachant la plus grande importance étant donné que les marchés de capitaux, et notamment lors du financement de matériel d'équipement de grande valeur, exigent une importante certitude sur le plan commercial quant à l'application de règles qui doivent être déterminées avant, et non après, l'octroi du crédit. Il n'est pas pensable, d'un point de vue financier, de permettre aux Conventions existantes et à la nouvelle Convention de s'appliquer potentiellement à la même opération dans un Etat donné, parce que cela créerait une incertitude qui irait à l'encontre de l'objectif et de la valeur de la nouvelle Convention.

Cela dit, nous partageons les recommandations des autres Etats sur le fait qu'il faut continuer à examiner les dispositions de la Convention de Genève, de la Convention de Chicago, de la Convention de Rome de 1933 et de la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international pour identifier celles qu'il faudrait garder pour faciliter l'octroi du crédit et qui ne sont pas incompatibles avec la nouvelle Convention ou incompatibles avec les méthodes modernes de financement aéronautique. Par ailleurs, comme certains Etats le recommandent, il faudrait examiner l'opportunité d'un éventuel élargissement des définitions de l'avant-projet de Convention ou de l'avant-projet de Protocole pour savoir si elles devraient tenir compte de l'article 77 de la Convention de Chicago et de l'application éventuelle de ces textes à l'enregistrement et à l'exploitation d'aéronefs par plusieurs Etats contractants ou par des organisations d'exploitation en commun.

L'examen devrait également porter sur le lien avec le projet de Convention de la CNUDCI sur la cession de créances à des fins de financement qui devrait être mise au point cette année, afin de déterminer s'il faudrait exclure totalement cette Convention de la Convention d'UNIDROIT en ce qui concerne les opérations couvertes par cette nouvelle Convention, ou s'il serait préférable de penser à une exclusion partielle; les créances dérivant du transport de passagers et de marchandises pourraient être séparées du transfert et des garanties portant sur les aéronefs.

Il faudrait également prévoir une clause d'exclusion qui couvrirait le projet de Convention de la CNUDCI sur la cession de créances à des fins de financement pour ce qui est du matériel d'équipement et des services spatiaux. Il semblerait qu'une telle exclusion ne soit pas nécessaire pour le matériel roulant ferroviaire.

#### *Article XXXII*

On recommande que le délai ne soit pas inférieur à six mois.

#### *Article XXXIV*

Nous soutenons l'idée de la Commission de révision et pensons qu'il s'agira d'un développement progressif en vertu du système conventionnel. Les décisions portant sur les organisations qui en feraient partie ne devraient toutefois pas être prises maintenant, mais différées jusqu'à ce que le rôle d'organes comme l'OACI soit déterminé.

*Dispositions transitoires*

Un rapport révisé sur les dispositions transitoires, basé sur les discussions du Groupe de travail sur le droit international public qui s'est réuni en décembre 1999, devrait être distribué lors de la prochaine Session conjointe. Ces dispositions, nécessaires pour les articles 27 et 38 de l'avant-projet de Convention et d'autres articles le cas échéant, sont très importantes pour garantir la certitude et pour résoudre la question du statut des garanties préexistantes.

Il faudra pour cela tenir compte à la fois des pratiques financières et des coûts pour les personnes qui doivent procéder à l'inscription de nombreuses garanties existantes, si cela était permis ou nécessaire. Une autre approche pourrait consister à permettre, gratuitement ou à bas prix, l'inscription facultative des garanties existantes à des fins de renseignement seulement, ce qui ne toucherait pas au statut pré-existant en matière de priorité.

*Annexe: radiation et permis d'exportation*

L'introduction de ce formulaire à utiliser en cas de besoin est, comme cela a été dit lors des précédentes Sessions conjointes, un élément très important pour réduire l'incertitude quant aux mesures et peut donc favoriser le crédit. Il est important de noter qu'il ne déroge cependant pas aux fonctions de sécurité aérienne ou de navigation qui sont aussi celles des autorités de l'aviation civile.

**D'autres observations seront présentées lors de la troisième Session conjointe**