



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/9  
OACI Réf. LSC/ME/3-WP/9

## TROISIEME SESSION CONJOINTE

(Rome, 20 – 31 mars 2000)

### OBSERVATIONS

(présentées par le Gouvernement d'Egypte)

#### **1. Champ d'application des avant-projets de Convention et de Protocole aéronautique à l'égard des aéronefs et du matériel d'équipement aéronautique**

L'article II de l'avant-projet de Protocole aéronautique, intitulé "Application de la Convention à l'égard des biens aéronautiques" prévoit que la Convention s'applique aux cellules d'aéronefs, aux moteurs d'avion et aux hélicoptères, excluant les aéronefs en tant que tels, sans motif apparent. La Convention de Genève de 1948 étend au contraire son application aux aéronefs et au matériel d'équipement aéronautique. Il serait opportun que les nouveaux instruments couvrent les aéronefs et le matériel d'équipement aéronautique.

Les paragraphes e), k) et l) de l'article I de l'avant-projet de Protocole aéronautique qui donnent la définition des cellules d'aéronefs, des hélicoptères et des moteurs d'avion respectivement, précisent qu'il s'agit de ceux qui ne sont pas "utilisés par les services militaires, de la douane et de la police". La Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, la Convention de Genève et plusieurs autres conventions sur l'aviation civile conclues sous les auspices de l'OACI ont traité cette même question de façon différente. Chacune contenait un article séparé sur ce point qui précisait que "la présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs affectés à des services militaires, de douane ou de police"<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Voir l'article 3 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale de 1944 et l'article XIII de la Convention de Genève de 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef.

Il est inutile de dire que l'interdiction qui figure dans cet article pour les aéronefs serait automatiquement applicable à tout matériel d'équipement y relatif. Il serait opportun que le nouvel instrument suive la même pratique.

## 2. Système d'inscription

La Convention de Genève dépend uniquement des registres nationaux des Etats contractants pour l'inscription des droits, garanties et cessions. Ils doivent être régulièrement inscrits sur le registre public de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé. L'avant-projet de Convention d'UNIDROIT et l'avant-projet de Protocole aéronautique ont adopté l'approche opposée en créant leur propre système international d'inscription unique, pour les inscriptions des droits, garanties et cessions.

En vertu de ce système, les registres nationaux des Etats contractants ne sont pas utilisés pour l'enregistrement, fonction qui est réservée au seul Registre international. Néanmoins, le Registre international utilise les registres nationaux des Etats contractants comme sources éventuelles d'information dans la procédure d'inscription.

Conformément à l'article 17 de l'avant-projet de Convention, les Etats contractants peuvent désigner sur leur territoire un organisme chargé de la transmission des renseignements nécessaires à l'inscription.

Cette approche stricte adoptée par le nouvel instrument, qui fait du Registre international le seul moyen d'inscription et exclut les registres nationaux des Etats contractants, manque beaucoup de souplesse.

Il convient ici de mentionner les conclusions auxquelles est parvenue l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans une situation analogue.

Le Conseil de l'OACI a adopté en 1967 une Résolution qui a créé un nouveau système d'inscription internationale pour l'immatriculation des aéronefs exploités par des compagnies aériennes multinationales<sup>2</sup>. La Résolution, bien que contraignante, indique expressément qu'elle ne s'applique pas au cas d'un aéronef qui, bien qu'exploité par un organisme international d'exploitation (compagnie aérienne multinationale), est immatriculé sur une base nationale. Ainsi, la Résolution permet aux Etats qui créent des compagnies aériennes multinationales de recourir soit à l'immatriculation internationale soit au système national d'inscription pour immatriculer l'aéronef de telles compagnies aériennes.

Il serait opportun que l'approche adoptée par la Résolution du Conseil de l'OACI puisse être adoptée dans l'avant-projet de Convention d'UNIDROIT et l'avant-projet de Protocole aéronautique, en donnant aux utilisateurs le choix entre les registres nationaux des Etats contractants ou le Registre international établi par le projet dans sa forme actuelle. Il ne fait aucun doute qu'une telle approche donnerait plus de souplesse aux utilisateurs, répondrait à certaines considérations d'ordre pratique et réduirait les frais pour les utilisateurs concernant les services rendus.

---

<sup>2</sup> Voir Dr K. El-Hussainy: "Registration and Nationality of Aircraft operated by International Agencies in Law and Practice" in *Air Law*, Vol. X, N°1 février 1985, pp. 15-27.

### 3. Observations sur les articles relatifs au système international d'inscription

Le texte actuel de l'article I de l'avant-projet de Protocole aéronautique donne les définitions de nombreux termes utilisés dans le Protocole concernant l'immatriculation des aéronefs. Nous ne mentionnons ici que les termes qui devraient être modifiés ou supprimés.

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

L'alinéa n) du paragraphe 2 de l'article I indique que “ ‘radiation de l'immatriculation d'un aéronef’ désigne la radiation ou la suppression de l'immatriculation d'un aéronef d'un registre national d'aéronefs”.

Cette définition ne couvre que la radiation de l'immatriculation d'un aéronef d'un registre national dans le cas d'une immatriculation nationale mais ne couvre pas la radiation de l'immatriculation internationale ou commune d'un aéronef faite auprès d'une autorité d'enregistrement d'exploitation en commun, telle que définie à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article I. Par conséquent, l'alinéa n) devrait également faire référence, à la fin, au registre non national.

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

L'alinéa c) du paragraphe 2 de l'article I indique que “ ‘l'Autorité du registre national’ désigne l'autorité nationale ou l'autorité d'enregistrement d'exploitation en commun d'un Etat contractant qui est l'Etat d'inscription responsable de l'immatriculation et de la radiation de l'immatriculation d'un aéronef conformément à la Convention de Chicago”.

Cet alinéa génère une certaine confusion avec l'alinéa b) qui définit le terme “autorité d'enregistrement d'exploitation en commun”. Conformément au système juridique d'enregistrement non national, l'autorité d'enregistrement d'exploitation en commun peut être l'organisation internationale ou l'Etat responsable du registre non national. Il faudrait par conséquent supprimer la référence à l'autorité d'enregistrement d'exploitation en commun de l'alinéa c), et ajouter à l'alinéa b) le mot “Etat” dans la définition qui se lirait ainsi:

b) “ ‘autorité d'enregistrement d'exploitation en commun’ désigne l'autorité ou l'Etat responsable du registre non national .....”<sup>3</sup>

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

L'alinéa i) du paragraphe 2 de l'article I définit l'“Etat d'immatriculation” et pour la même raison indiquée ci-dessus, le bout de phrase faisant référence à “un Etat membre d'une autorité d'enregistrement d'exploitation en commun” devrait être supprimé.

---

<sup>3</sup> L'Annexe 7 à la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944, qui traite des marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs, contient une définition similaire, 4<sup>ème</sup> édition, juillet 1981, 10.7.

#### **4. Relations entre les avant-projets de Convention d'UNIDROIT / Protocole aéronautique et d'autres conventions**

Le Chapitre V de l'avant-projet de Protocole aéronautique établit les relations qui existent entre les avant-projets de Convention d'UNIDROIT / Protocole aéronautique et trois Conventions existantes. L'article XXII traite des relations avec la Convention de 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef et l'article XXIII établit les relations avec la Convention de 1933 pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs. Enfin, l'article XXIV concerne les relations avec la Convention d'UNIDROIT de 1988 sur le crédit-bail international. Les deux derniers articles indiquent expressément que la future Convention d'UNIDROIT l'emporte sur les Conventions existantes mentionnées dans ces articles. Ainsi, lorsque la Convention d'UNIDROIT entrera en vigueur, les Conventions de 1933 et de 1988 cesseront d'être pertinentes parmi les Etats parties à la Convention d'UNIDROIT et leur application sera considérée comme ayant pris fin lorsque tous les Etats parties à ces deux instruments deviendront parties à la nouvelle Convention.

Il convient de relever que l'article XXII ne suit pas la même approche que les deux autres articles. Il implique au contraire que la Convention de Genève de 1948 continuera à s'appliquer avec quelques modifications pour l'adapter aux dispositions de la Convention d'UNIDROIT.

La rédaction actuelle de cet article prête à confusion, elle est compliquée et soulève plus de problèmes qu'elle n'en résout. Elle s'écarte de l'approche législative correcte que l'on retrouve dans l'article 59 de la Convention de Vienne sur le droit des traités qui prévoit qu'"un traité est considéré comme ayant pris fin lorsque toutes les parties à ce traité concluent ultérieurement un traité portant sur la même matière"<sup>4</sup>.

En outre, la Convention de Genève est assez ancienne puisqu'elle remonte à plus de cinquante ans. Il conviendrait de modifier l'article XXII pour indiquer que la Convention d'UNIDROIT l'emporte sur la Convention de Genève. Il faudrait pour cela introduire dans la Convention d'UNIDROIT les règles pertinentes de la Convention de Genève qui doivent être maintenues pour une application future. Cette approche aiderait à éviter de répéter une expérience difficile vécue par l'OACI et ses Etats membres pendant de longues années en ce qui concerne la Convention de Varsovie de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, modifiée et complétée par plusieurs Protocoles et Conventions. Cette difficulté a été surmontée en regroupant tous les instruments du système de Varsovie en une seule Convention adoptée par une Conférence diplomatique à Montréal le 28 mai 1999.

---

<sup>4</sup> La Convention de Vienne est entrée en vigueur le 27 janvier 1980.