



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/15
OACI Réf. LSC/ME/3-WP/15
12/06/2020
(Original: anglais)

TROISIEME SESSION CONJOINTE

(Rome, 20 – 31 mars 2000)

CHAMP D'APPLICATION ET PRINCIPALES DISPOSITIONS

(présenté par le Gouvernement de l'Italie)

Ce document examine le champ d'application et les principales dispositions en vertu de l'avant-projet de Convention et de l'avant-projet de Protocole aéronautique tels que reproduits dans les annexes I et II de CGE/Int.Int/3-WP/2 // ICAO Ref. LSC/ME/3-WP/2.

1. CHAMP D'APPLICATION

1.1 Il est de première importance de clarifier le champ d'application de l'avant-projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques. Pour ce qui est de l'avant-projet de Convention, nous proposons de réinsérer la liste de catégories de matériels couverts qui avait été supprimée du texte de l'avant-projet. Dans l'avant-projet de Protocole, nous notons que le titre se réfère aux matériels d'équipement aéronautiques, tandis que cette expression n'apparaît pas dans les articles du Protocole qui se réfèrent par contre aux biens aéronautiques.

1.2 En outre, les définitions à l'article I de l'avant-projet de Protocole semblent exclure les aéronefs du champ d'application du Protocole (les "aéronefs" ne sont mentionnés qu'à l'article IX(1)(a)). Le Protocole se réfère en effet aux "biens aéronautiques", définis comme "des cellules d'aéronef, des moteurs d'avion et des hélicoptères". Quoique nous affirmions que les "hélicoptères" sont des aéronefs et que nous pensions que les nouveaux instruments couvrent tant les aéronefs que les biens aéronautiques (ou "matériels d'équipement" indépendamment du terme retenu), nous soulignons la nécessité absolue de clarifier ce point.

1.3 Nous voyons avec satisfaction que l'avant-projet de Convention et l'avant-projet de Protocole permettent la constitution et les effets des garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, qui comprennent les "lettres de crédit stand-by", les droits des crédit-bailleurs etc. Cependant, le terme "sûreté" ("interest") devrait être mieux défini afin d'éviter tout malentendu lorsque l'on parle par exemple des "personnes intéressées" (avant-projet de Convention, article 1) ou "[garantie] ... appartenant à une personne" (avant-projet de Convention, article 2(2)). Nous proposons que la Conférence suive la terminologie de la Banque centrale européenne pour "sûreté" ("security interests") et trouve une définition plus complète de ce terme.

1.4 "garantie internationale" devrait être définie comme suit : "garantie internationale" désigne une garantie portant ou non sur la possession d'un matériel d'équipement [bien] de grande valeur pour garantir l'exécution d'une obligation garantie".

1.5 Le terme de contrat devrait également inclure les contrats de financement accessoires aux contrats de vente. La définition de contrat devrait être complétée en conséquence.

1.6 La définition de "personnes intéressées" devrait être élargie pour que d'autres personnes puissent être subrogées dans les droits du créancier dans la mesure des paiements qu'ils auront faits à la place du débiteur.

2. PRINCIPALES DISPOSITIONS

2.1 TRANSFERT EN GARANTIE DU DROIT – Le contrat entre le créancier garanti et le constituant dans l'avant-projet de Convention, article 9(1) aux termes duquel la propriété de tout bien grevé sera transférée à ce créancier en règlement de tout ou partie des obligations garanties, n'est pas acceptable du point de vue du Code civil italien. Le Code civil italien, dans ses articles 1963 et 2744, interdit en fait le "*patto commissorio*" afin de protéger le débiteur des pressions morales que pourrait exercer le créancier et en même temps préserver la parité de traitement entre les créanciers.

2.2 CESSION DES GARANTIES INTERNATIONALES – Dans le système juridique italien, la cession d'une garantie internationale ne peut intervenir sans la cession de l'obligation financière à laquelle elle est assortie. La cession des garanties dans le texte de l'avant-projet de Convention va dans un sens tout à fait différent de celui du Code civil italien et pose des problèmes. La seule exception à ce principe est constituée par les lettres de crédit stand-by (avant-projet de Convention, article premier (p)(ii)).

2.3 CHOIX DES ETATS - L'avant-projet de Convention et l'avant-projet de Protocole laissent des choix trop nombreux aux Etats, ce qui va à l'encontre de l'objectif des deux instruments internationaux de réaliser une uniformité et une sécurité juridique.

2.4 DROITS DE SUBROGATION – L'avant-projet de Convention fournit un droit de subrogation aux "personnes intéressées", tel qu'un garant, qui obtient la libération du bien de la sûreté "en payant intégralement les sommes garanties". La personne intéressée est alors subrogée dans les droits du créancier contre le débiteur (avant-projet de Convention, article 9). Cette disposition reconnaît un droit généralement prévu par les contrats stipulés en Italie. De fait, les contrats italiens vont plus loin puisque le garant est en principe subrogé dans les droits du créancier

pour tout paiement fait pour le compte du débiteur, que ce paiement couvre ou non le montant total de la dette garantie.

Il existe une autre situation, fréquente dans le financement aéronautique, qui n'est pas couverte par l'avant-projet de Convention actuel. La situation envisagée par le présent projet met en présence trois partenaires seulement: le débiteur (par exemple un preneur ou un acheteur conditionnel), un créancier (le vendeur ou le bailleur) et un garant. Les contrats de financement aéronautique en règle générale impliquent quatre participants ou plus. Même dans une vente conditionnelle simple, le fabricant pourra vendre l'aéronef d'abord à une société X constituée à cette fin qui emprunte les sommes nécessaires à l'achat auprès d'une institution financière (banque). Comme condition d'octroi du prêt, la banque demande que le fabricant garantisse les obligations de la société X. Celle-ci conclut ensuite un contrat de vente conditionnelle avec l'acquéreur final (l'acheteur).

Si l'acheteur est défaillant dans ses paiements à la société, le fabricant/garant peut trouver utile de remédier à la défaillance en payant à la société X, afin de permettre à celle-ci de poursuivre ses paiements à la banque. En vertu des dispositions de l'avant-projet de Convention, le fabricant/garant ne serait pas subrogé dans les droits de la société X contre l'acheteur. Cela se doit au fait que le fabricant est contractuellement le garant de la société X, non un acheteur, même s'il a remédié à la défaillance de l'acheteur. En tant que tel, le fabricant n'a pas de droit de subrogation en vertu de l'avant-projet de Convention (avant-projet de Convention, article 9(4)).

Nous proposons que la Conférence examine l'opportunité de prévoir une extension du droit de subrogation selon les lignes indiquées.

2.5 LE SYSTEME INTERNATIONAL D'INSCRIPTION - L'inscription des garanties internationales devrait supposer, comme condition préalable, l'inscription des matériels d'équipement mobiles, des aéronefs et des biens/matériels d'équipement aéronautiques. Le nouveau registre international devrait être réglementé et il faudrait réfléchir de façon particulière aux éléments constitutifs de l'inscription des garanties internationales, aux registres nationaux d'aéronefs, aux moyens d'harmoniser l'avant-projet de Protocole avec l'article de la Convention de Chicago qui prévoit qu'un aéronef ne peut pas être inscrit dans plus d'un registre. Le principe de Chicago que l'inscription d'un aéronef peut être changée d'un Etat à un autre devrait être précisé pour une utilisation dans le système international d'inscription