



DCME Doc No. 7  
3/09/01  
Anglais et français  
seulement

## CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE POUR L'ADOPTION D'UNE CONVENTION RELATIVE AUX MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT MOBILES ET D'UN PROTOCOLE AÉRONAUTIQUE

(Le Cap, 29 octobre – 16 novembre 2001)

### OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE CONVENTION ET LE PROJET DE PROTOCOLE

(présentées par le Groupe de travail aéronautique (GTA) et  
l'Association du transport aérien international (IATA))

*L'Association du transport aérien international (IATA) et le Groupe de travail aéronautique (AWG/GTA) soumettent ces commentaires aux fins de la Conférence précitée.*

L'AWG représentera aussi le *Comité International de Coordination des Associations d'Industries Aérospatiales (ICCAIA)* à la Conférence.

Les membres de la IATA, du GTA et du ICCAIA sont des utilisateurs, des acheteurs, des vendeurs, des constructeurs, des bailleurs et des preneurs, ainsi que des financiers de matériel aéronautique commercial. Un ou plusieurs membres de la IATA, du GTA et/ou ICCAIA sont impliqués dans plus de 90% des transactions de matériel aéronautique commercial relevant du champ d'application de la Convention et de son Protocole.

En conséquence, les commentaires contenus dans le présent document sont issus de l'expérience collective ainsi que des perspectives coordonnées des principaux participants du secteur aéronautique commercial, y compris débiteurs et créanciers.

Sur la base :

- a) de notre active participation à l'élaboration des projets de textes,
- b) de notre étude des bénéfices économiques potentiels,
- c) de notre analyse des points juridiques pertinents, et
- d) de notre appréciation de la capacité de la Convention et du Protocole à susciter les ratifications comme l'agrément politique et sectoriel.

Nos commentaires sont les suivants :

## 1 Critères de soutien aux textes finaux : critère matériel et entrée en vigueur

**1.1 Critères matériels** : les projets de texte actuels, basés sur les principes fondamentaux qui soutiennent le bail et le financement garanti par un actif de matériels d'équipement aéronautiques, augmenteront la disponibilité et réduiront les coûts du crédit aéronautique.

Les effets positifs des textes sur les opérations de financement aéronautique ont toujours été, et restent, le critère de base pour notre soutien à la Convention et à son Protocole.

*Nous ne soutiendrons les textes finaux que si, et seulement si, ils ne sont pas amendés d'une manière contraire à ce critère.*

**1.2 Entrée en vigueur** : beaucoup de traités, y compris les traités de droit aérien, adoptés en Conférence diplomatique, ne sont pas entrés en vigueur (il s'agit notamment du Protocole de Guatemala au Système de Varsovie) ou sont entrés en vigueur dans un délai excessif (notamment Protocole relatif à un amendement de la Convention de l'aviation civile internationale [article 83 bis]). Cela était dû, pour une large part, aux conditions d'entrée en vigueur définis au cours de leurs Conférences diplomatiques.

Nous soutenons vigoureusement l'actuel projet de texte qui exige trois à cinq ratifications pour entrer en vigueur, et cela pour les raisons suivantes :

- i) L'instrument Convention/Protocole a un intérêt, une valeur économique importante, mais cette valeur ne s'exprimera que lorsqu'il sera entré en vigueur et parmi les Etats contractants.
- ii) La réalisation de cette valeur économique n'exige pas un nombre élevé de ratifications.
- iii) Les Etats et les compagnies aériennes en train de prendre livraison d'équipements aéronautiques ne tireront un bénéfice maximum de l'instrument Convention/Protocole que s'il est en vigueur dans ces Etats au moment de la livraison. En conséquence, tout retard du moment de l'entrée en vigueur est préjudiciable aux Gouvernements et aux compagnies aériennes qui procèdent à des acquisitions d'appareils aux conditions actuelles, et est donc inéquitable.

Pour ces motifs, et d'autres développés dans un article publié récemment dans une revue juridique (voir, *Journal of Air Law & Commerce*, Vol. 66, n°4, 2001), le critère de procédure essentiel sur lequel le travail final de la Conférence sera jugé par le secteur aéronautique est la rapidité de l'entrée en vigueur de l'instrument.

La condition de l'entrée en vigueur reprise dans le projet de texte suit l'approche de la Convention de Genève de 1948, instrument de droit aérien le plus proche du futur instrument Convention/ Protocole. La Convention de Genève a exigé un faible nombre de ratifications (deux) pour un instrument de droit aérien commercial (par opposition aux instruments de droit international public ou de droit aérien non commercial). Cette condition d'entrée en vigueur, en dépit du temps écoulé depuis l'adoption de la Convention de Genève, est aussi en accord avec l'actuelle pratique du droit des traités de droit international privé suivie par UNIDROIT, la CNUDCI et la Conférence de La Haye de droit international privé.

Quant à la question de savoir si la création du Registre international envisagé par l'instrument Convention/Protocole devrait impliquer un nombre plus élevé de ratifications, pour que les coûts opérationnels puissent être couverts par les contributions suffisantes d'un ensemble d'utilisateurs, ***nous croyons qu'une telle question est mal posée et ne devrait pas affecter le nombre adéquat de ratifications pour les motifs suivants*** : Premièrement, trois Etats représentent plus de 60% du volume des transactions, alors que 120 Etats représentent moins de 10% de ce volume. Il n'y a donc pas

nécessairement de relation entre le nombre de ratifications et le volume réel des transactions. Deuxièmement, sans même s'attacher au volume des transactions, il y aura un déficit initial puisque le Registre international devra être financé avant même la première transaction. Le problème du déficit doit donc être abordé en envisageant un mécanisme de financement adéquat et non un nombre plus élevé de ratifications. Comme les coûts prévisibles de la mise en place du registre sont relativement faibles, ce mécanisme ne devrait pas poser de difficultés. Troisièmement, la création d'un Registre international, même si elle est une pièce importante du nouveau régime, ne doit pas justifier le retard de bénéfices économiques qui découlent des autres aspects de l'instrument Convention/Protocole.

## **2 Bénéfices économiques et autres intérêts publics : annexe *Opt-in* et disposition relative au débiteur**

Les textes visent à un équilibre entre deux objectifs, produire des bénéfices économiques tout en respectant d'autres intérêts publics, le cas échéant. Comme des études l'ont montré, il faut être très prudent à cet égard puisque des dispositions générales ou "soft" (c'est-à-dire des critères vagues plutôt que des règles prévisibles) sont incompatibles avec les exigences du bail et du financement garanti par un actif et ne mènera pas aux bénéfices économiques.

Après de larges consultations, nous croyons que l'équilibre de ces deux objectifs pourrait être amélioré par deux modifications des textes.

**2.1 Annexe *Opt-in*.** Un certain nombre de dispositions délicates, longtemps négociées, sont présentées comme "options", dans le sens qu'un Etat dispose de la faculté i) de ne pas appliquer la disposition (qui serait applicable à moins que l'Etat ne déclare le contraire) ou ii) d'appliquer la disposition (qui ne serait applicable que si l'Etat le déclare expressément). (Dans les termes de la Convention de Vienne, chacune de ces approches correspondent à une "réserve" admise).

Cependant, ces dispositions, comme le mécanisme d'option, sont parfois difficiles à localiser dans le corps du texte et donc, à comprendre et appréhender dans leur ensemble.

Dans le but de clarifier ces options, et d'assurer qu'elles ne s'appliquent que par des déclarations expresses, nous recommandons fortement (comme nous l'avons fait à l'occasion de la 31<sup>ème</sup> Session du Comité juridique de l'OACI) qu'une simple annexe "opt-in" soit ajoutée au Protocole (et au Texte consolidé juridiquement non contraignant proposé).

***Conformément à une clause finale du Protocole, cette annexe s'appliquerait, intégralement ou en partie, uniquement sur déclaration expresse d'un Gouvernement.***

L'**Appendice 1-A** des présents commentaires est un projet de la clause finale du Protocole et d'une annexe *opt-in* (**Annexe I – Dispositions supplémentaires sur le bail et le financement garanti par un actif**). (Nous envoyons aussi une version électronique de ces projets sans changements sur le fond, aux deux Secrétariats).

Veillez noter que l'approche suggérée laisse inchangée les déclarations plus techniques prévues pour i) les droits ou garanties non conventionnels (article 38 et 39 de la Convention), ii) l'utilisation des points d'entrée pour le Registre international (article XVIII du Protocole) et iii) les opérations internes (article 48 de la Convention).

**2.2 Disposition relative débiteur.** Au cours de nos consultations, il est apparu évident qu'une disposition supplémentaire, visant à la protection du débiteur, serait souhaitable à deux égards. Cette disposition devrait :

- i) s'assurer que le débiteur est en droit, conformément à l'instrument Convention/Protocole, de jouir d'une possession paisible du matériel aéronautique en l'absence (a) d'une inexécution, ou (b) d'un accord contraire entre les parties à la transaction (ce qui pourrait être un élément clé du contrat pertinent); et
- ii) retenir expressément la responsabilité d'un créancier pour rupture de ses engagements contractuels, telle que déterminée par la loi applicable.

Le projet de cette disposition relative au débiteur (**Appendice 1-B**) est joint au présent document.

### **3 Création du Registre international et tarif maximum pour l'utilisateur**

A l'appui des commentaires ci-dessus soutenant une entrée en vigueur rapide, il est impératif que la Conférence diplomatique s'accorde sur des *procédures spécifiques* et une *date certaine* pour la création du Registre international. A cet égard, il faudrait prendre en considération l'emploi d'un registre provisoire.

Pour une question de principe et en vue d'éviter les retards potentiels de ratification, il est important que la Conférence diplomatique se charge de définir un tarif maximum pour l'utilisation du Registre international.

Il n'est pas raisonnable de solliciter l'agrément du secteur aéronautique pour payer des frais d'utilisation non spécifiés. Cela, en effet, soulèverait les inquiétudes et refroidirait l'enthousiasme pour l'instrument Convention/Protocole.

Comme le Registre international est entièrement électronique, nous croyons qu'il serait possible de prévoir des frais modestes.

### **4 Statut de la Version consolidée**

Sans altérer la structure juridique des textes, l'approche multi-équipement, ou la possibilité de ratification de la Convention et du Protocole en tant que tels, il est nécessaire de travailler à l'élaboration d'une version consolidée officielle, ou de travail, des textes de la Convention et du Protocole.

Une telle version consolidée, juridiquement non contraignante, pourrait idéalement être acceptée lors de la Conférence et devrait être jointe au Protocole aéronautique.

Si cela n'est pas faisable, une procédure acceptable devra être décidée. La meilleure façon, de notre point de vue, serait un travail conjoint après la Conférence entre UNIDROIT et l'OACI, avec l'aide des Gouvernements et du secteur intéressés.

### **5 Commentaires techniques limités**

Nous avons quelques commentaires techniques à faire sur les textes. Ils sont développés – sous la forme de propositions précises de rédaction, associées à des explications en **Appendice 2**. Ces commentaires techniques seront davantage élaborés lors de la Conférence.

## **6 Questions à régler après la Conférence: Commentaires et Révision**

La Conférence devrait parvenir à une décision spécifique sur deux questions à régler après la Conférence qui représentent des sources importantes pour les parties à la transaction. La première concerne la préparation d'un *Commentaire* officiel des textes. Le matériel préparé par le Rapporteur des Sessions conjointes, soumis par les Secrétariats sous la référence DCME-IP/2, est un excellent point de départ. Deuxièmement, la *Commission de révision* est un élément important de l'instrument Convention/Protocole qui permettra au système de rester réactif à l'évolution des besoins du secteur du transport aérien. Des représentants du secteur aéronautique devraient être impliqués dans ces deux éléments entendus comme de véritables guides pour les utilisateurs.

Appendice 1-A : (Opt-in) Annexe1 Dispositions supplémentaires sur le bail et le financement garanti par un actif

Appendice 1-B : Disposition relative au débiteur

Appendice 2 : Commentaires techniques limités





## **Appendice 1-A**

### **Annexe Opt-in**

Ci-dessous, le projet de clause finale du Protocole (remplaçant l'article XXVIII) qui fait référence à l'annexe dont le projet suit.

#### **Article XXVIII**

##### *Application de l'Annexe I*

1. Un Etat contractant peut déclarer, lors de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation du présent Protocole, ou de l'adhésion, qu'il appliquera en tout ou en partie les dispositions contenues dans l'Annexe I.
2. Les dispositions soumises à une déclaration visée au paragraphe précédent font partie intégrante de cette Convention pour l'Etat contractant qui fait la déclaration et auront force contraignante pour lui, sans nécessité d'une déclaration réciproque de tout autre Etat contractant.
3. Si un Etat contractant ne fait pas de déclaration concernant l'article 2 de l'Annexe I, mais que l'application de l'article 13 dans cet Etat contractant n'exigerait pas l'intervention du tribunal pour la mise en œuvre des mesures, une telle intervention du tribunal n'est pas exigée.
4. Si un Etat contractant fait une telle déclaration concernant l'article 3 de l'Annexe I, il doit préciser, conformément à cet article, le délai d'obtention des mesures.
5. Si un Etat contractant fait une telle déclaration concernant l'article 6 de l'Annexe I, il doit préciser les types de procédures d'insolvabilité, le cas échéant, auxquels il applique l'intégralité de la Variante A ou l'intégralité de la Variante B et doit préciser le délai prévu par elle.
6. Les tribunaux des Etats contractants appliquent l'article 6 de l'Annexe I conformément à la déclaration faite (le cas échéant) par l'Etat contractant qui est le ressort principal de l'insolvabilité.

### **Annexe I – Dispositions supplémentaires sur le bail et le financement garanti par un actif**

#### **Article 1**

##### *Choix de la loi applicable*

1. Les parties à un contrat, à un contrat de vente, à un contrat conférant une garantie ou à un accord de subordination accessoire peuvent convenir de la loi qui régira tout ou partie de leurs droits et obligations contractuels aux termes de la Convention.
2. Sauf stipulation contraire, la référence au paragraphe précédent à la loi choisie par les parties vise les règles de droit nationales de l'Etat désigné ou, lorsque cet Etat comprend plusieurs unités territoriales, la loi de l'unité territoriale désignée.



## **Article 2**

### *Mesures extra-judiciaires*

Les mesures dont dispose le créancier conformément aux dispositions de la Convention ou du Protocole pour lesquelles l'intervention du tribunal n'est pas expressément requise peuvent être mises en œuvre sans une telle intervention.

## **Article 3**

### *Mesures provisoires*

1. Tout Etat contractant veille à ce qu'un créancier qui apporte la preuve de l'inexécution des obligations par le débiteur puisse, avant le règlement au fond du litige et dans la mesure où ce dernier y consent à tout moment, obtenir dans un bref délai une ou plusieurs des mesures suivantes demandées par le créancier :

- a) la conservation du bien aéronautique et de sa valeur ;
- b) la mise en possession, le contrôle ou la garde du bien aéronautique ;
- c) l'immobilisation du bien aéronautique ;
- d) la vente, le bail ou la gestion du bien aéronautique ; et/ou
- e) l'attribution des produits de la vente ou des revenus du bien aéronautique.

2. Aux fins du précédent paragraphe, dans le cadre de l'obtention de mesures, l'expression "bref délai" doit s'entendre comme le nombre de jours à compter de la date de dépôt de la demande indiqué dans la déclaration faite par l'Etat contractant dans lequel la demande est introduite.

3. Les mesures visées au paragraphe 1 de l'article IX du présent Protocole doivent être rendues disponibles dans un Etat contractant par l'autorité du registre et les autres autorités administratives compétentes, selon le cas, dans les [cinq] jours ouvrables après que le créancier notifie à ces autorités que la mesure prévue aux paragraphes précédents a été accordée ou, lorsque la mesure est accordée par un tribunal étranger, après qu'elle soit reconnue par un tribunal de cet Etat contractant, et qu'il est autorisé à obtenir ces mesures conformément à la présente Convention. Les autorités compétentes doivent fournir rapidement coopération et assistance au créancier dans l'exercice des mesures conformément aux lois et aux réglementations applicables en matière de sécurité aérienne.

4. En ordonnant toute mesure visée au paragraphe 1 du présent article, le tribunal peut la subordonner aux conditions qu'il estime nécessaires afin de protéger les personnes intéressées lorsque :

- a) le créancier n'exécute pas, dans la mise en œuvre de cette mesure, l'une de ses obligations à l'égard du débiteur en vertu de la présente Convention ; ou
- b) le créancier est débouté de ses prétentions, en tout ou en partie, au moment du règlement au fond du litige.

5. Le créancier et le débiteur ou toute autre personne intéressée peuvent convenir par écrit d'exclure l'application du paragraphe précédent.

6. Avant d'ordonner toute mesure en vertu du paragraphe 1, le tribunal peut exiger que la demande soit notifiée à toute personne intéressée.

7. Le droit de propriété ou tout autre droit du débiteur transféré par l'effet de la vente visée au paragraphe 1 est libéré de toute autre garantie primée par la garantie internationale du créancier en vertu des dispositions de l'article 28 de la Convention.

8. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte ni à l'application du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention, ni au pouvoir du tribunal de prononcer des mesures provisoires autres que celles visées au paragraphe 1.

#### **Article 4**

##### *Compétence en vertu du paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Annexe*

1. Les tribunaux d'un Etat contractant choisis par les parties et les tribunaux d'un Etat sur le territoire duquel le bien se trouve, ou les tribunaux d'un Etat où ce bien est immatriculé, sont compétents pour ordonner les mesures prévues par les alinéas a) - c) du paragraphe 1 de l'article 3 de la présente Annexe.
2. Les tribunaux d'un Etat contractant choisis par les parties et les tribunaux d'un Etat sur le territoire duquel le débiteur est situé, ou les tribunaux d'un Etat contractant où ce bien est immatriculé, sont compétents pour ordonner les mesures prévues par les alinéas d) et e) du paragraphe 1 de l'article 3 de la présente Annexe.
3. Un tribunal est compétent en vertu des paragraphes précédents alors même que le fond du litige visé au paragraphe 1 de l'article 3 de la présente Annexe serait ou pourrait être porté devant le tribunal d'un autre Etat contractant ou devant un tribunal arbitral.

#### **Article 5**

##### *Radiation de l'immatriculation et permis d'exportation*

1. Lorsque le débiteur a délivré une autorisation irrévocable de radiation de l'immatriculation et de permis d'exportation suivant pour l'essentiel le formulaire annexé à la présente Annexe et l'a soumise pour inscription à l'autorité du registre, cette autorisation doit être inscrite ainsi.
2. Le bénéficiaire de l'autorisation (la "partie autorisée") ou la personne qu'elle certifie être désignée à cet effet est la seule personne habilitée à mettre en œuvre les mesures prévues au paragraphe 1 de l'article IX du Protocole ; il ne peut mettre en œuvre ces mesures qu'en conformité avec l'autorisation et les lois et réglementations applicables en matière de sécurité aérienne. Le débiteur ne peut révoquer cette autorisation sans le consentement écrit de la partie autorisée. L'autorité du registre annule une autorisation inscrite au registre à la demande de la partie autorisée.
3. L'autorité du registre et les autres autorités administratives dans les Etats contractants devront prêter promptement leur concours et leur aide à la partie autorisée pour prendre les mesures prévues au paragraphe 1 de l'article IX du Protocole et au paragraphe 3 de l'article 3 de la présente Annexe.

#### **Article 6**

##### *Mesures en cas d'insolvabilité*

##### Variante A

1. Lorsque survient une situation d'insolvabilité, l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, restitue, sous réserve du paragraphe 6, le bien aéronautique au créancier au plus tard à la première des deux dates suivantes :
  - a) la fin du délai d'attente ; et
  - b) la date à laquelle le créancier aurait droit à la possession du bien aéronautique si le présent article ne s'appliquait pas.

2. Aux fins du présent article, le “délai d’attente” désigne le délai qui est précisé dans la déclaration de l’Etat contractant du ressort principal de l’insolvabilité.
3. Les références faites au présent article à l’“administrateur d’insolvabilité” concernent cette personne ou cet organe, en sa qualité officielle et non personnelle.
4. A moins que et jusqu’à ce que le créancier ait obtenu la possession du bien en vertu du paragraphe 1 :
  - a) l’administrateur d’insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, préserve et entretient le bien aéronautique et en conserve sa valeur conformément au contrat ; et
  - b) le créancier peut demander toute autre mesure provisoire disponible en vertu de la loi applicable.
5. Les dispositions de l’alinéa a) du paragraphe précédent n’excluent pas l’utilisation du bien aéronautique en vertu d’accords conclus en vue de préserver et entretenir le bien aéronautique et d’en conserver sa valeur.
6. L’administrateur d’insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, peut garder la possession du bien aéronautique lorsque, au plus tard à la date fixée au paragraphe 1, il a remédié aux manquements et s’est engagé à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat. Un second délai d’attente ne s’applique pas en cas de manquement dans l’exécution de ces obligations à venir.
7. Les mesures visées au paragraphe 1 de l’article IX du Protocole et au paragraphe 3 de l’article 3 de la présente Annexe doivent être rendues disponibles par les autorités nationales du registre et les autres autorités administratives compétentes, selon le cas, dans les cinq jours ouvrables suivant la date à laquelle le créancier notifie à ces autorités qu’il est autorisé à obtenir ces mesures conformément à la présente Convention. Les autorités compétentes doivent fournir rapidement coopération et assistance au créancier dans l’exercice des mesures conformément aux lois et aux réglementations applicables en matière de sécurité aérienne.
8. Il est interdit d’empêcher ou de retarder l’exécution des mesures permises par la Convention après la date fixée au paragraphe 1.
9. Aucune des obligations du débiteur en vertu du contrat ne peut être modifiée sans le consentement du créancier.
10. Aucune disposition du paragraphe précédent ne peut être interprétée comme portant atteinte au pouvoir, le cas échéant, de l’administrateur d’insolvabilité en vertu de la loi applicable de mettre fin au contrat.
11. Aucun droit et aucune garantie, exception faite des droits et garanties non conventionnels privilégiés appartenant à une catégorie couverte par une déclaration faite en vertu du paragraphe 1 de l’article 39 de la présente Convention, ne priment en cas d’insolvabilité les garanties inscrites.
12. La Convention s’applique à la mise en œuvre des mesures en vertu du présent article.

#### Variante B

1. Lorsque survient une situation d’insolvabilité, l’administrateur d’insolvabilité ou le débiteur selon le cas, à la demande du créancier, doit notifier au créancier dans le délai précisé dans sa déclaration s’il :

- a) remédiera aux manquements et s'engagera à exécuter toutes les obligations à venir, conformément au contrat et aux documents y relatifs ; ou s'il
  - b) donnera au créancier la possession du bien aéronautique conformément à la loi applicable.
2. La loi applicable visée à l'alinéa b) du paragraphe précédent peut autoriser le tribunal à exiger la prise de toute mesure complémentaire ou la production de toute garantie complémentaire.
3. Le créancier doit établir sa créance et justifier de l'inscription de sa garantie internationale.
4. Lorsque l'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur, selon le cas, ne fait pas une telle déclaration dans un délai raisonnable, ou lorsqu'il a déclaré qu'il donnera possession du bien aéronautique mais ne le donne pas, le tribunal peut autoriser le créancier à prendre possession du bien aéronautique aux conditions fixées par le tribunal et peut exiger la prise de toute mesure complémentaire ou la production de toute garantie complémentaire.
5. Jusqu'à qu'un tribunal ait statué sur la créance et la garantie internationale, le bien aéronautique ne peut être vendu.

#### **Article 7**

##### *Assistance en cas d'insolvabilité*

Les tribunaux d'un Etat contractant où se trouve un bien aéronautique coopèrent, conformément à la loi de l'Etat contractant, dans toute la mesure du possible avec les tribunaux et les administrateurs d'insolvabilité étrangers pour l'application des dispositions de l'article 6 de la présente Annexe.

#### **Article 8**

##### *Exclusion des dispositions relatives à l'insolvabilité*

Dans leurs relations mutuelles, les parties peuvent, par écrit, exclure l'application des dispositions de l'article 6 de la présente Annexe.



**FORMULAIRE D'AUTORISATION IRREVOCABLE DE DEMANDE DE RADIATION DE  
L'IMMATRICULATION ET DE DEMANDE DE PERMIS D'EXPORTATION**

**(Annexe visée au paragraphe 1 de l'article 24)**

[insérer la date]

Destinataire : [insérer le nom de l'autorité du registre]

Objet : Autorisation irrévocable de demande de radiation de l'immatriculation et de demande de permis d'exportation

Le soussigné est [l'exploitant] [le propriétaire] inscrit\* de [indiquer le nom du constructeur et le modèle de la cellule d'aéronef/ de l'hélicoptère] portant le numéro de série du constructeur [indiquer ce numéro] et immatriculé [matricule] [marques] (et des accessoires, pièces et équipements qui y sont posés, incorporés ou fixés, ci-après dénommé "l'aéronef").

Le présent instrument constitue une autorisation irrévocable de demande de radiation de l'immatriculation et de demande de permis d'exportation délivrée par le soussigné à [indiquer le nom du créancier] (ci-après, "la partie autorisée") suivant les termes de l'article 24 de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipements aéronautiques. Le soussigné demande, conformément à l'article susmentionné :

i) que la partie autorisée ou la personne qu'elle certifie désignée à cet effet soit reconnue comme étant la seule personne autorisée :

a) à faire radier l'immatriculation de l'aéronef du [indiquer le nom du registre d'aéronefs] tenu par [indiquer le nom de l'autorité du registre] aux fins du Chapitre III de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et

b) à faire exporter et faire transférer physiquement l'aéronef [de] [indiquer le nom du pays] ;

ii) qu'il soit confirmé que la partie autorisée ou la personne qu'elle certifie désignée à cet effet pour prendre les mesures décrites au paragraphe i) ci-dessus sur demande écrite et sans le consentement du soussigné, et que, à réception de la demande, les autorités de [indiquer le nom du pays] collaborent avec la partie autorisée pour une prompt exécution des mesures en question.

Les droits accordés à la partie autorisée par le présent document ne peuvent être révoqués par le soussigné sans le consentement écrit de la partie autorisée.

Veuillez signifier votre acceptation de la présente demande en remplissant le présent document de façon adéquate dans l'espace ci-dessous prévu à cet effet, et en le déposant auprès de [indiquer le nom de l'autorité du registre].

[nom de l'exploitant/ du propriétaire]  
-----

Accepté et déposé le

[Insérer la date]-----

par : [nom et titre du signataire]

[inscrire les remarques d'usage]

---

\* Choisir le terme qui correspond au critère d'immatriculation nationale approprié



**Appendice 1-B**

**Disposition relative au débiteur**

**Article 14 bis**

*Disposition relative au débiteur*

1. Sauf stipulation conventionnelle contraire, et en l'absence d'inexécution au sens de l'article 10, le débiteur est en droit de jouir, conformément aux termes du contrat, de la possession et de l'utilisation paisible du bien aéronautique.
2. Aucune disposition de la Convention ne porte atteinte au régime de responsabilité, défini par la loi applicable, du créancier pour les dommages causés par la rupture de ses engagements contractuels. Les références faites dans la phrase précédente à la loi applicable sont entendues au sens de l'article VIII du présent Protocole s'il est applicable, ou, à défaut, au sens du paragraphe 3 de l'article 5 de la Convention.







## Appendice 2

### Commentaires techniques limités

#### Convention

Une **table des matières** est nécessaire pour aider les lecteurs.

**Quatrième paragraphe du préambule** – “Désirant procurer des avantages réiproques importants, notamment économiques, à toutes les parties intéressées,”.

**Justification** : les évaluations d’impact économique ont mis en évidence la réciprocité des avantages économiques dérivant de l’instrument Convention/Protocole. D’autres études ont identifié plusieurs avantages non économiques comme par exemple l’acquisition de matériel d’équipement aéronautique moderne et sûr.

**Article 1(l) (définition des procédures d’insolvabilité)** – “désigne des procédures collectives judiciaires, administratives ou toute autre procédure, y compris des procédures provisoires et des procédures extra-judiciaires, dans le cadre desquelles les biens et les affaires du débiteur sont soumis au contrôle ou à la surveillance d’un tribunal ou autrement réglementés aux fins de redressement ou de liquidation ;”.

**Justification** : plusieurs systèmes juridiques ont des modes de traitement de l’insolvabilité qui pourraient ne pas être couverts par la clause actuelle.

**Article 12 (d)** – “le bail ou la gestion (autre que celle envisagée par a), b) ou c)) ...”.

**Justification** : des observateurs ont relevé quelque peu préoccupés que le terme “gestion”, sans qualification, pourrait être lu comme recouvrant les autres mesures de conservation, de mise en possession et d’immobilisation du bien. Comme cela a des incidences sur les règles de compétence qui sont différentes (voir l’article 42 de la Convention), une clarification est souhaitable.

**Article 15(d)** – “subordination de rang des garanties visées aux alinéas a) et e)...”

**Justification** : une garantie nationale peut faire l’objet de subordinations.

**Article 17(2)** – cette disposition devrait être modifiée si les développements des travaux du Groupe spécial sur le Registre international confirme notre point de vue suivant lequel l’exigence *de deux consentements électroniques* à l’inscription est réalisable.

**Justification** : le but de la clause actuelle est d’assurer l’efficacité d’un registre par l’inscription électronique d’avis qui n’envisage pas, en particulier, le contrôle manuel des consentements à l’inscription. Cet objectif n’est pas compromis par l’exigence de *consentements électroniques* qui, si réalisable, pourrait (i) renforcer l’exactitude des données du Registre et (ii) confirmer au débiteur concerné qu’il est bien inscrit dans le système et donc ses engagements.

**Article 17(5) – (NOUVEAU TEXTE)** – “ 5. - L’Etat contractant qui use de la faculté de déclaration permise par le paragraphe précédent et le Protocole peuvent préciser, le cas échéant, les exigences qui doivent être satisfaites avant la transmission de tels renseignements par l’organisme qu’il désigne”.

**Justification** : voir la recommandation similaire contenu dans le second Rapport du Groupe spécial sur le Registre international, pièce jointe n°1, note de bas de page 8 – notant l’importance d’exposer ce point de façon explicite, plutôt qu’à le laisser induit. Puisque ce point est envisagé, et que cela a été confirmé par la réunion du Comité juridique de l’OACI, nous croyons que cette proposition est de nature à clarifier les choses.

**Article 19** – dans la ligne du commentaire sur le paragraphe 2 de l’article 17, si le consentement électronique des deux parties est réalisable, outre deux exceptions, toutes les inscriptions peuvent être effectuées par une partie avec le consentement de l’autre. Des modifications sont alors nécessaires aux paragraphes 2, 4 (concernant la subrogation conventionnelle) et 6 de l’article 19. Les deux exceptions sont données par le paragraphe 3 (mainlevée par le bénéficiaire de la garantie) et le paragraphe 5 (garantie non conventionnelle inscrite par son titulaire) de l’article 19.

**Justification** : comme relevé plus haut, si le consentement électronique des deux parties est une approche envisageable, les intérêts justifiant son utilisation doivent profiter aussi aux subordinations, à la subrogation conventionnelle et à la garantie nationale.

**Article 27** – “sauf pour les pertes imputables aux actes ou circonstances antérieurs à la réception des informations requises pour l’inscription au Registre international.”

**Justification** : après avoir utilisé les techniques de minimisation des risques (notamment les *back-up servers* pour gérer les risques de force majeure) et laissant de côté les problèmes relatifs aux actes et omissions d’usagers non autorisés (à ne pas confondre avec les erreurs et omissions du Conservateur ou le dysfonctionnement du système), l’unique exclusion légitime de responsabilité du Conservateur concerne, de notre point de vue, les actes ou circonstances antérieurs à la réception des informations requises pour l’inscription au Registre international. En d’autres termes, le Conservateur n’endosse pas le “risque de télécommunication”. Cette exception ne doit pas troubler les utilisateurs puisqu’ils peuvent se garantir eux-mêmes, en particulier en vérifiant leurs propres inscriptions (qui peuvent être des inscriptions futures) avant tout transfert d’argent et/ou d’autres biens.

**Article 39** – “...qui en vertu du droit de cet Etat primerait, sans enregistrement ou autre publication, une garantie portant sur le bien équivalente à celle du titulaire d’une garantie internationale...”

**Justification** : nous croyons que l’économie de cette disposition – à savoir accorder une priorité à des garanties non enregistrées non conventionnelles et déclarées – est de poser comme principe la priorité de garanties sur les garanties conventionnelles en vertu de la loi nationale sans enregistrement ou inscription. Un Etat pourrait sinon étendre, plutôt que maintenir, cette priorité spéciale. Cette première hypothèse n’a jamais été formulée.

**Article 46** – Etant donné le refus du groupe de travail CNUDCI d’exclure les créances associées aux équipements mobiles couvertes par la Convention/Protocole, approche que nous trouvons regrettable, cet article doit être conservé.

**Justification** : nous adhérons pleinement au point de vue général qui considère que, en l’absence d’une exclusion de la Convention CNUDCI des créances liées aux matériels d’équipements mobiles, cette disposition qui l’emporte sur le traité est essentielle, et évitera i) la multiplication des exigences juridiques, ii) coûts additionnels de transaction, et iii) l’application des règles du financement par créances inadaptées au cadre du financement de matériel d’équipement. De plus, le refus du Groupe de travail CNUDCI de répondre favorablement à la requête d’UNIDROIT et de l’OACI pour une telle exclusion est en partie fondé sur l’existence de cette clause.

**Article 52(1)** – Bien que nous continuons à nous interroger sur le bien fondé de cette clause dans le cadre du financement aéronautique, en désaccord, selon nous, avec les intérêts du débiteur comme du créancier, nous apprécions son adéquation avec certains systèmes juridiques et relevons son caractère optionnel.

**Article 55** – Nous soutenons la Variante A pour son équité (pas de rétroactivité) et pour l'économie réalisée (pas de nécessité de revoir les transactions antérieures et de leur imposer des frais juridiques et d'enregistrement).

### **Protocole**

Une **table des matières** est nécessaire pour aider le lecteur.

**Article I(p) – (définition de l'Etat d'immatriculation)** – "... l'Etat dont le registre national d'aéronefs est utilisé pour l'immatriculation immédiate ou future d'un aéronef ou l'Etat où est située l'autorité d'enregistrement d'exploitation en commun qui est ou sera chargée de la tenue du registre d'aéronefs"

**Justification** : en l'absence de ces modifications, l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article IV (champ d'application) et son rapport avec l'article XX (compétence) manque de pertinence. La modification est aussi exigée pour permettre l'utilisation d'un point d'entrée désigné (suivant l'option choisie par l'Etat contractant) pour les garanties futures. Voir l'article XVIII.

**Article II(3) (NOUVEAU TEXTE)** – "3. - Une version authentique à des fins de travail, consolidée et non contraignante juridiquement, de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles telle qu'appliquée aux biens aéronautiques".

Variante A [ci-jointe à l'annexe X]

Variante B [Sera finalisée conjointement par le Secrétariat Général d'UNIDROIT et le Secrétariat Général de l'OACI, avec l'aide des Etats intéressés et du secteur aéronautique dans les 90 jours suivant l'adoption de la Convention et du Protocole ».

**Justification** : voir point 4 des premiers commentaires.

**Article IV(3)** – "...déroger aux dispositions du Chapitre II du présent Protocole ou en modifier les effets, exception faite des paragraphes 2 à 4 de l'article IX et des articles XII à XV. "

**Justification** : le champ de dérogation est trop large puisque le Protocole, en dehors du Chapitre II, traite des questions de droit public ou relatives aux tiers. Limiter la faculté de dérogation au Chapitre II, et l'entendre aux dispositions impératives des paragraphes 2 à 4 de l'article IX et des articles XII à XV, est justifié.

**Article XV(2)** – Nous soutenons le retrait des crochets et le maintien du texte.

**Justification** : conserver le texte procurerait une règle de priorité simple par rapport à la cession des droits accessoires, c'est-à-dire des droits contractuels découlant des contrats visés par l'instrument Convention/Protocole.

**Article XVIII(2)(a)** – "des garanties internationales ou garanties internationales futures, cessions de garanties internationales ou cessions futures, ventes ou ventes futures, portant sur des hélicoptères..."

**Justification** : il découle de la logique et de l'économie de cette clause qu'elle doit s'appliquer également aux cessions et aux garanties futures (garanties internationales, ventes et cessions).

**Article XVIII(2)(d) (NOUVEAU)** : “ d) des garanties internationales ou garanties internationales futures, cessions de garanties internationales ou cession futures, ventes ou ventes futures portant sur des moteurs qui pourraient être ainsi transmises”.

**Justification** : bien qu'aucun Etat en particulier ne puisse être le point d'entrée *exclusif* des garanties portant sur des moteurs, les moteurs n'ayant pas de nationalité propre selon la Convention de Chicago (et par là même ne tombent pas dans le cadre du concept d'Etat d'immatriculation), rien ne devrait interdire un Etat de *permettre* l'utilisation de ses points d'entrée désignés pour de telles garanties. Cela pourrait ainsi, suivant les circonstances, profiter à l'efficacité des transactions.

**Article XIX(1)** – “ ...le critère de consultation d'un bien aéronautique est le numéro de série du constructeur, le nom du constructeur et la désignation de son modèle.”

**Justification** : le texte actuel qui envisage de compléter le numéro de série du constructeur par les *renseignements supplémentaires* aptes à *assurer son individualisation* est inutile si le critère juridique de recherche (qui se rattache à l'article 18 concernant la validité de l'inscription) s'enrichit du nom du constructeur et de la désignation du modèle. Cette modification devrait simplifier l'utilisation du Registre international.

**Article XXII** – Bien que l'actuelle rédaction (acceptée par un groupe de travail spécial) est acceptable, la dernière phrase souligne la nécessité de commentaires officiels pour préciser, par exemple, le sens large des mots “visés ou touchés”. Il ne devrait pas être possible, par exemple, de dire que l'article IX de la Convention de Genève est conservé en considération du paragraphe 2 de l'article IX (et de l'article XIII le cas échéant) du Protocole.

**Article XXXII(1)** – “ Une Commission de révision sera nommée dans les meilleurs délais... La Commission de révision sera conjointement administrée par UNIDROIT et l'OACI. Tous les Etats contractants pourront désigner un représentant à cette Commission qui devra aussi être composée de représentants du secteur aéronautique”.

**Justification** : la Commission de révision est un aspect important du nouveau système, lui procurant la capacité de traiter les développements juridiques et pratiques. Pour être efficace, une représentation adéquate est nécessaire.