

UNIDROIT 1997  
Etude LXXII - Doc. 36 Add. 5  
(Original: anglais)

U n i d r o i t

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

---

COMITE D'ETUDE CHARGE DE L'ELABORATION D'UNE REGLEMENTATION  
UNIFORME RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES  
MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES

*PROJET D'ARTICLES REVISE D'UNE FUTURE CONVENTION D'UNIDROIT  
RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR  
DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES*

(tel que proposé par le Comité de rédaction lors de sa quatrième session, tenue à Würzburg du 24  
au 26 juillet 1997)

*OBSERVATIONS*

(par M. H.W. Fleisig,  
Directeur du Center for the Economic Analysis of Law (C.E.A.L.) et  
expert consultant sur les questions économiques internationales auprès du Comité d'étude  
et le Professeur L.G. Girton, consultant auprès du C.E.A.L.)

Rome, novembre 1997

Certaines questions économiques qui se posent à propos du projet d'articles révisé d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

### ***Remarques introductives***

Nous commencerons par des généralités, l'importance économique potentielle de l'effort accompli par l'Unidroit est énorme: dans les pays industrialisés, les biens meubles représentent à peu près  $\frac{2}{3}$  du capital et à peu près  $\frac{3}{4}$  de l'investissement brut. Les efforts de réformes des régimes de sûretés internes tendant à améliorer le financement de ces investissements occupent toujours une place plus importante dans les ordres du jour de politique des gouvernements. Au fur et à mesure que ces efforts s'élargissent, la nécessité d'un cadre international régissant ces garanties se fait de plus en plus importante. Un tel cadre faciliterait le financement du commerce international portant sur de tels matériels d'équipement et le financement étranger de stocks de ces matériels. Dans le contexte de cet effort, Unidroit est un pionnier de par son initiative.

A la lumière de ces considérations d'ordre général, nous nous permettons de formuler certaines observations relatives à différents aspects économiques du projet actuel. Sans doute, si les questions de temps et d'argent avaient permis une participation plus active de la part du CEAL aux délibérations, ces observations auraient pu être plus précises. Nous nous excusons auprès de nos collègues pour toute erreur dans ce qui suit.

En général, nos observations ont souligné l'impact probable qu'auront ces changements en encourageant les prêteurs privés à octroyer des prêts ou des ventes sur crédit garanties par le matériel. Le succès consisterait en ce que les prêteurs soient persuadés d'octroyer des prêts plus importants à des taux d'intérêt inférieurs avec des périodes de remboursement plus longues.

Le calcul économique que nous avons utilisé est très simple: l'amélioration de la qualité du bien garanti sera fonction, du point de vue économique, de la probabilité de pouvoir le saisir, du temps nécessaire à sa saisie, du temps nécessaire à sa vente et de sa valeur au moment de la vente.

### **Observations précédentes**

Nous avons précédemment soumis des observations relatives à différents aspects économiques de la Convention proposée. Ces observations s'appliquent à ce projet.

### **Observations**

#### *Matériels d'équipement inscrits par rapport aux matériels d'équipement mobiles*

Nous nous demandons si le projet fait suffisamment attention à la façon selon laquelle ses dispositions reposent implicitement sur des régimes d'inscription internes. La société a déjà entrepris un investissement immense pour l'inscription de certaines catégories de matériels d'équipement mobiles: les avions, les navires, les automobiles et les camions. Cet investissement comprend des lois qui définissent précisément ce qui distinguent ces biens d'autres biens qui

pourraient présenter des caractéristiques analogues, des lois qui prévoient des registres pour ces biens et des systèmes destinés à lier l'élément figurant au registre avec le véritable matériel d'équipement mobile.

Les sociétés introduisent ces régimes d'immatriculation et d'inscription pour des raisons qui sont largement indépendantes de l'emploi de ce matériel d'équipement comme bien offert en garanti. De façon implicite, la Convention dépendra de ces régimes d'inscription et de polices pour la constitution, l'opposabilité et la réalisation de la garantie internationale. D'autres catégories de matériels d'équipement mobiles ne disposent pas de régimes d'inscription aussi universels et puissants: les plates formes de forage pétrolières, les satellites, le matériel roulant ferroviaire ou les conteneurs.

### *Occasions*

Cette observation conduit à une possible façon d'agir et à une inquiétude. La possible façon d'agir consisterait à écarter la portée de la Convention de la catégorie, quelque peu amorphe, de "matériels d'équipement mobiles" vers celle des biens inscrits. Cela permettrait de se prévaloir des procédures internes relativement sophistiquées relatives à ces biens pour ce qui est de la constitution, de l'opposabilité et de la réalisation des sûretés. Cela compenserait sensiblement une faiblesse potentielle de la Convention: sa dépendance des régimes internes de réalisation et de résolutions des ambiguïtés en matière de constitution et d'opposabilité des sûretés. Il fournirait une justification au fait que la Convention a négligé la catégorie générale économiquement plus importante de biens meubles en faveur des catégories économiquement moins importantes, notamment les aéronefs.

Cette stratégie permettrait de se fonder sur la base des régimes de sûretés relativement avancés en matière de biens bénéficiant d'une immatriculation dans beaucoup de pays en développement. Il faut malheureusement reconnaître que ces systèmes ne sont que *relativement* avancés et les prêteurs peuvent toujours considérer le risque comme étant excessif.

### *Limitations et inquiétudes*

Néanmoins, la force qui résulterait d'une concentration sur des biens meubles inscrits trahit une faiblesse: comment fonctionneront les protocoles quant ils traiteront de biens qui ne sont pas précisément définis et inscrits en vertu du droit local ? Comment cela affectera-t-il les éléments "non-inscrits" de matériels d'équipement ?

Ici, nous posons une question à l'attention des experts compétents à l'égard de matériels spécifiques: les avions, les navires et les automobiles. Nous admettons notre ignorance fondamentale des faits mais nous soulevons la question en vue de sa discussion. Cependant, nous avons l'impression que pour ce qui est de l'inscription d'automobiles, le régime d'inscription et de réalisation s'applique au châssis. De la sorte, si quelqu'un vole le moteur de ma voiture et le place dans une autre voiture, il sera difficile pour la police de constater s'il s'agit d'une voiture "immatriculée comme il faut" - c'est-à-dire une voiture dont les plaques sont conformes à son numéro d'identification de châssis. Surtout, la police ne s'intéressera normalement pas au numéro de série de mon moteur. Par conséquent, l'inscription de ce numéro de série offrirait peu de confort à un prêteur potentiel. Rien de plus que le numéro de série sur un rasoir électrique,

une calculatrice de poche ou un appareil photo: objets souvent volés et échangés avec peu de chance d'être retrouvés. Il n'y pas de lien fort avec le numéro de série.

Si le même problème se pose avec des navires ou des avions, la Convention n'apportera pas de garanties supplémentaires aux prêteurs des fabricants de pièces détachées et de moteurs. Le même problème se poserait pour les autres matériels d'équipements mobiles pour lesquels des protocoles sont envisagés. Par conséquent, il y aurait une faible modification de la qualité économique de ces objets en tant que biens garantis pour un prêt malgré le fait qu'ils soient couverts par la Convention.

#### *Matériel d'équipement spatial*

Le manque de lien entre les matériels d'équipement et les investissements consécutifs à réaliser semble assez important dans le cas des matériels d'équipement spatial. Premièrement, il n'est pas sûr qu'un bien se déplaçant dans l'espace crée un quelconque problème de compétence nationale. La juridiction nationale ne semble pas comprendre l'espace aérien dans lequel se situe le matériel d'équipement spatial. Même si c'était le cas, en pratique, les objets revenant de l'espace atterissent-ils dans le pays d'où ils ont été envoyés? Dans tous les cas, il ne semble exister aucun autre moyen de les appréhender.

Ce qu'un prêteur peut saisir est le matériel d'équipement au sol utilisé pour contrôler le matériel d'équipement spatial. Il n'est pas évident que la compétence internationale constitue ici un sérieux problème. Les droits accessoires (incorporels) et « les licences d'utilisation des matériels d'équipement » seraient d'une grande valeur pour le prêteurs potentiels. [RM. 6,8]. Mais cela semble impliquer l'inscription d'une garantie internationale grevant un bien incorporel au-delà de l'actuel domaine de la Convention.