

UNIDROIT 1995  
Etude LXXII - Doc. 17  
(Original: anglais)

Unidroit

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  
DU MATERIEL D'EQUIPEMENT MOBILE:

SOUS-COMITE CHARGE DE L'ELABORATION D'UN PREMIER PROJET

*RAPPORT*

préparé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un groupe de  
travail représentant l'industrie aéronautique:

*OBSERVATIONS*

(par des membres du sous-comité)

Rome, juillet 1995



## INTRODUCTION

Suite à l'invitation du sous-comité du comité d'étude d'Unidroit chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux garanties internationales portant sur du matériel d'équipement mobile, à l'occasion de sa deuxième session, qui s'est tenue à Rome du 29 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 1994, Airbus Industrie et The Boeing Company ont préparé conjointement un rapport au nom d'un groupe de travail représentant l'industrie aéronautique à l'intention du sous-comité et son comité de rédaction. Ce rapport (Etude LXXII - Doc. 16) expose un point de vue représentatif de l'industrie aéronautique sur le contenu souhaité de la Convention proposée, celle-ci s'appliquent aux aéronefs. Il a été distribué, accompagné d'une invitation à formuler des observations, à tous les membres du sous-comité ainsi qu'aux Organisations internationales et aux associations professionnelles qui y sont représentées par des observateurs. Il était indiqué que les observations reçues avant le 16 juin 1995 seraient examinées à la seconde session du comité de rédaction, qui s'est tenue à Oxford les 29 et 30 juin 1995, et ceux reçus après seraient examinés directement par le sous-comité à sa troisième session. A la date limite du 16 juin deux membres du sous-comité, M. Vladislav A. Kouvschinov et M. Thomas J. Whalen avaient fait parvenir des observations. Leurs observations sont exposées ci-après.



### M. VLADISLAV A. KOUVSHINOV

1. - La recommandation selon laquelle la Convention proposée doit être articulée autour d'un *registre international de biens*, sous réserve de *certaines priorités nationales*, et sur la base du principe de la *priorité en fonction de l'antériorité de l'inscription*, coïncide avec l'approche générale du sous-comité.

2. - Il est douteux qu'il ne devrait y avoir aucune *exigence d'internationalité*, étant donné qu'un des objectifs principaux de l'application de la Convention proposée est de traiter le matériel mobile qui «normalement» (selon le cours normal, habituel des affaires) est déplacé ou utilisé dans différents Etats. Le problème, semble-t-il, peut être résolu en incluant une disposition dans la Convention permettant aux Etats intéressés d'enregistrer leurs garanties nationales dans le registre international.

3. - La recommandation de *limiter la portée de la Convention au matériel d'équipement mobile coûteux (c'est-à-dire aux aéronefs, navires, plates-formes pétrolières, satellites et au matériel ferroviaire roulant)* semble séduisante du point de vue de l'intérêt pratique que peut susciter la Convention pour des professionnels d'une branche ayant un chiffre d'affaires de plusieurs milliards de dollars. Toutefois, dans ce cas la Convention doit prévoir certaines dispositions spécifiques comme entre autres le désenregistrement des aéronefs.

4. - L'idée de l'inscription d'informations qui établit et n'opère pas les transferts de propriété du matériel mobile doit être examinée soigneusement, puisque l'on peut être confronté à deux types différents de régime légal: un pour les sûretés (droits de sûreté) qui sont créées quand elles sont enregistrées dans le registre international et un autre pour les transferts de propriété enregistrés aux seules fins d'information.

5. - Une question apparaît en rapport avec l'observation précédente: la création de toutes les sûretés (disons «droits», comme le droit continental a l'habitude de le faire) sera-t-elle régie par la Convention ou par la loi matérielle locale ?

6. - La recommandation selon laquelle «aucune distinction ne devrait être faite entre certains types ou catégories de crédit-bail, ni entre le crédit-bail et d'autres types de réserves de propriétés» semble être très pratique pour éviter des malentendus qui peuvent apparaître à cause des différences dans les systèmes juridiques internes.

7. - La recommandation d'inclure la disposition à caractère optionnel pour le choix contractuel de la loi applicable semble également de grande valeur. Et il faut y ajouter une disposition sur la possibilité de régler les différends par des procédures d'arbitrage et non pas seulement par des procédures judiciaires.

8. - L'analyse des recommandations montre que la terminologie juridique habituelle pour la Common Law (par exemple les «recours exercés sans l'intervention du juge/self-help remedies») est utilisée. Aux fins d'une adoption future large de la Convention par différents Etats il est important que le comité de rédaction dans la personne de ses membres représentant à la fois la Common Law et le droit continental essaient d'élaborer une terminologie juridique plus «neutre» et «fonctionnelle».



#### M. THOMAS J. WHALEN

1. - Le rapport me semble aborder les grands problèmes et préoccupations des professionnels du financement et de la construction aéronautique.

2. - La tâche difficile du comité de rédaction chargé d'élaborer une première ébauche du projet de Convention d'Unidroit relatif aux sûretés sera d'élaborer une Convention universellement acceptable couvrant divers types de matériel mobile, dont le financement ne peut avoir toujours atteint le degré de sophistication du financement aéronautique. L'autre difficulté que je prévois est qu'il existe un risque de non acceptabilité pour de nombreux Etats si la Convention a trop pour effet d'«ajouter» à leur loi nationale ou de l'«évincer». En conséquence, il me semble que le comité de rédaction d'Unidroit devra en fin de compte choisir des dispositions qui seront susceptibles d'être acceptables pour une majorité d'Etats. Je pense que la Convention d'Unidroit doit, pour assurer son succès et une acception large, être très simple et certaine dans son champ d'application. Les techniques de financement aéronautique, qui sont relativement complexes, sophistiquées et en mutation constante, peuvent être difficiles à inclure dans une Convention qui est conçue pour couvrir le matériel mobile d'une manière

générale. Des Etats trouveront peut-être très difficile d'accepter des techniques de financement complexes, alors que certains d'entre eux n'ont même pas adopté le concept de sûreté sans dépossession.

Ces considérations générales à l'esprit, j'expose ci-après mes observations sur le rapport du groupe aéronautique :

3. - *Première partie :*

(a) § 1.2 Etant donné les difficultés que nous avons eu à définir «le matériel déplacé d'un pays dans un autre» pour le champ d'application de la Convention, j'en arrive à la conclusion, comme il est indiqué dans le § 1.2, que la Convention devrait être limitée à des types énumérés de matériel d'équipement mobiles coûteux tels que les aéronefs et les moteurs d'aéronefs. D'une manière générale, je partage également l'opinion énoncée dans la note de bas de page 7. Il peut être raisonnable d'envisager un mécanisme par lequel un organisme accrédité par la Convention pourrait être habilité à ajouter des équipements coûteux au champ d'application de la Convention dans la mesure où ils correspondent à des critères prévus par la Convention.

(b) § 1.2 Bien que le rapport expose plusieurs arguments convaincants pour la création d'un registre basé sur les biens, mon opinion provisoire est qu'il n'est pas essentiel pour atteindre les objectifs de la Convention et que seul un registre de créances garanties devrait être créé. Un registre basé sur les biens me semble aller au-delà du champ d'action de la Convention. De plus, d'après les conversations que j'ai eues avec d'autres constructeurs de matériel autre qu'aéronautique, il existera une grande résistance à toute forme d'enregistrement des produits.

(c) § 2.4 Mon point de vue général sur les dispositions à caractère optionnel est qu'elles ont tendance à nuire à l'uniformité et à la certitude, et pourraient nullifier les dispositions «essentielles» de la Convention. Voir mes observations sur les dispositions contractuelles optionnelles, paragraphe 4 (k). Je suis conscient du fait que les réserves et les dispositions optionnelles sont très courantes et sont souvent proposées pour obtenir l'adhésion à une Convention. Toutefois, je ne pense pas qu'elles soient efficaces (en tant que dispositions optionnelles) dans cette Convention.

4. - *Deuxième partie :*

(a) *Transferts de propriété. § 1.1, p 8*

Dans un tout premier stade, j'avais tendance à me prononcer en faveur de l'idée d'un registre de biens et de créances garanties pour les aéronefs et d'autres matériels importants comme les engins de terrassement. Toutefois, je crois qu'il existe au moins trois obstacles à l'encontre de cette proposition : (1) le mandat d'Unidroit est de traiter les «sûretés», et non les problèmes de transfert de propriété, contrats de vente, etc. ; (2) l'idée d'une règle internationale concernant le défaut d'enregistrement ayant pour effet d'affecter la propriété semble être un empiètement important sur les droits nationaux ainsi qu'un conflit possible avec les Conventions internationales en vigueur traitant de la vente de biens ; et (3) de nombreux parmi

les plus importants constructeurs américains d'équipement s'opposent à l'enregistrement de la propriété de matériels d'équipement pour un certain nombre de raisons commerciales.

Je comprends le bénéfice important que le groupe aéronautique envisage d'un registre de propriété et de créances garanties. Par exemple, l'acheteur A d'un moteur d'aéronef GE4 à un vendeur B pourrait consulter le registre d'Unidroit pour chercher des «créances garanties» sur le GE4, et s'il n'existe aucune garantie enregistrée, l'acquéreur A serait protégé en cas de conflit avec tout créancier non enregistré. Toutefois, l'acquéreur A courrait toujours le risque que le vendeur B n'ait pas possédé le GE4, et donc n'en ait pas pu transférer la propriété. Comme le rapport l'indique implicitement, ce risque n'est pas tellement grand quand le moteur est neuf, et que le vendeur est GE, mais le risque pourrait exister dans le cas d'«aéronefs et moteurs d'aéronefs d'occasion».

Je pense que cette proposition sera difficile à mettre en œuvre pour les raisons que j'ai exposées ci-dessus. Je crois également qu'il sera difficile de persuader de nombreux États que l'idée de registre de biens et de la propriété dans une Convention d'Unidroit n'empiète pas sur les principes nationaux d'enregistrement depuis longtemps en vigueur du fait de la Convention de Chicago.

Je ne comprends pas parfaitement comment la proposition du groupe pourrait fonctionner tout en préservant l'enregistrement national prévu par la Convention de Chicago. Toutefois, je suis prêt à accepter leur point de vue en la matière. Le groupe aéronautique a sans aucun doute étudié ce problème en détail et conclu que les «dispositions relatives aux transferts» peuvent être convenablement rédigées de manière à ne pas être incompatibles avec la Convention de Chicago ni par ailleurs affecter les questions intéressant le pays où l'aéronef est enregistré. *Rapport*, p.9.

Toutefois, je pense que persuader les États contractants à accepter un registre de propriété comme partie intégrante de cette Convention représentera une tâche importante pour Unidroit. Je pense que la Convention d'Unidroit doit choisir des combats qu'il est possible de gagner, et éviter autant que possible les problèmes sujets à controverse, de manière à garantir l'acceptation universelle des objectifs «essentiels» qui sont de concevoir un régime dans lequel les sûretés créées dans un État contractant seront reconnues et respectées dans un autre.

(b) *Création de droits de sûreté / crédit-bail*, rapport p.9 à 13

(1) Je comprends l'importance pour le groupe aéronautique que la loi matérielle désignée comme loi du contrat (volonté des parties) devrait prévaloir de manière à ce que des pays qui ont des lois bien développées dans le domaine des sûretés / crédit-bail puissent être choisis. Bien que la tendance aux États-Unis soit de respecter le choix contractuel de la loi, je ne suis pas certain que cela soit généralement le cas dans d'autres pays.

Le problème que je prévois et qui doit être résolu concerne le cas d'un prêteur qui cherche à faire respecter dans un autre État une sûreté créée conformément à la Convention. Sera-t-il plus facile pour le débiteur de contrecarrer l'action en prétendant que la sûreté n'était pas valable au lieu de sa création, ou de prétendre que la sûreté ne correspond pas aux critères de la Convention ? Je suis favorable au point de vue selon lequel la loi interne devrait régir les sûretés dans une situation entièrement nationale, et la Convention devrait les

régir dans une situation internationale (sans rechercher si la sûreté était valable au lieu de sa création). Ainsi, bien que je croie qu'il s'agisse d'une question déterminante, très difficile et importante, je partage les points de vue du groupe tels qu'ils sont exposés au § 2.2, mais j'ai des réserves sur la pertinence du § 2.1.

(2) § 2.3 Quoique je reconnaisse que des considérations fiscales déterminent la plupart des financements aéronautiques, je ne crois pas que la Convention devrait être conçue avec des problèmes fiscaux spécifiques à l'esprit, ne serait-ce qu'à cause des changements dans les lois fiscales qui pourraient avoir des conséquences sur les structures de financement (ainsi, le crédit-bail japonais). Il me semble que la Convention doit couvrir «les sûretés au sens strict», ce qui à mon avis signifie les droits réels ayant pour objet de garantir le paiement du prêt, et les droits de réserve de propriété courants dans les pays de droit civil.

Je partage le point de vue du groupe aéronautique selon lequel les recours prévus par la Convention ne devraient pas être exclusifs : qu'un prêteur puisse invoquer dans le pays du for des recours contractuels supplémentaires, que le tribunal appliquera ou non, en fonction de son droit. Toutefois, le prêteur disposera au minimum des recours prévus par la Convention. J'estime qu'un préalable essentiel du § 2.3 est l'acceptation du § 2.1 (à propos duquel j'ai certaines réserves). Je suis enclin à laisser «les recours supplémentaires contractuels» à la loi interne du for qui pourrait inclure des «recours contractuels». Je ne me suis pas encore décidé sur une délimitation précise des recours de la Convention, mais je suis favorable au point de vue selon lequel elle devrait couvrir les reliquats et les plus-values. Dans le cas d'un reliquat provenant d'une vente judiciaire effectuée en vertu de la Convention, il apparaîtra sans aucun doute la «découverte» d'un reliquat qui devrait être pris en considération. De même, en cas de saisie dans le cadre d'un recours prévu par la Convention, s'il apparaît une plus-value, d'une manière pratique, que devrait en faire le tribunal? La Convention peut devoir répondre à ces problèmes.

(3) § 2.4 Bien que cette recommandation ne me pose pas de problème, je me demande si elle est nécessaire, puisque la Convention ne traite pas des questions de fiscalité et de responsabilité nationales.

(4) *Motivation* p.10 à 13.

Une autre solution qui n'est pas évoquée, et que le sous-comité d'Unidroit a à un moment envisagée, est la validité des sûretés en vertu de la loi du lieu de leur création. Je suis globalement d'accord avec la définition du groupe aéronautique sur ce que signifie «la création et la validité» d'une sûreté *p.10 et 11*. Je ne pense pas qu'il soit correct de dire que le sous-comité d'Unidroit a pris position, même provisoirement, sur le fait qu'une sûreté, valablement créée au regard de la loi interne, n'existe pas tant qu'elle n'est pas enregistrée. *p.11*. Ma lecture est que le point de vue provisoire du sous-comité d'Unidroit est que la Convention n'a pas d'effet à l'égard d'une sûreté (correspondant aux critères de la Convention) tant qu'elle n'est pas enregistrée.

Sur le problème d'une classification séparée entre «sûreté au sens strict» et «droit de réserve de propriété» (*p.12*), je ne vois pas la *nécessité* d'enregistrer spécifiquement sous «sûreté» ou «droit de réserve de propriété».

(c) *Le traitement des contrats de crédit-bail*, p. 13. Je suis d'accord avec la recommandation du groupe aéronautique sur ce point. Bien qu'un crédit-bailleur, dans un contrat de crédit-bail opérationnel, ne soit pas considéré comme titulaire d'une sûreté sur le matériel, je pense, pour les raisons évoquées dans le rapport, que tous les types de crédit-bail devraient être couverts et le terme «sûreté» aux fins de la Convention devrait être défini pour incorporer le crédit-bail.

(d) *Cession de crédit-bail et autres droits contractuels connexes*, p.14. Je suis conscient de l'importance des cessions de crédit-bail et peut-être des autres droits contractuels connexes pour les professionnels du financement aéronautique. Je crois également que d'un point de vue logistique il ne devrait pas être difficile d'enregistrer une cession de crédit-bail avec le matériel impliqué.

Néanmoins, je pense que la cession de crédit-bail en tant que droit contractuel est au-delà du champ d'action des droits réels que la Convention avait pour but de couvrir. Je me pose également des questions sur l'application des recours prévus par la Convention dans le cas de cessions de crédit-bail, c'est-à-dire, quels recours devra offrir la Convention pour faire respecter la «sûreté» fournie par la cession de crédit-bail. De plus, d'autres Conventions peuvent traiter certains aspects des «cessions de crédit-bail» ce qui pourrait être source de conflit.

(e) *Recours de base*, p.16

(1) Le rapport du groupe aéronautique m'a convaincu qu'il devrait y avoir des termes impératifs pour l'exécution d'un recours dans le cadre de la Convention comme une vente judiciaire. Je suis également conscient de l'importance du désenregistrement et des droits d'exportation, et qu'il est nécessaire de les inclure spécifiquement dans la partie de la Convention qui traite des recours, ce qui je pense est réalisable. Je suis d'accord avec le § 5.3 sur ce point.

(2) *Motivation* : ainsi que je l'ai noté ci-dessus en (1) je suis d'accord avec la recommandation dans son principe et dans sa motivation.

(f) *Traitement des sûretés portant sur des aéronefs et des moteurs d'aéronefs*, p.18.

(1) Je suis d'accord que la Convention devrait couvrir les moteurs d'aéronefs (y compris le crédit-bail portant sur les moteurs d'aéronefs) à l'exception des réserves que j'ai faites sur les cessions de crédit-bail et les droits contractuels optionnels.

(2) Je suis d'accord que la Convention ne devrait s'appliquer à aucun autre élément des aéronefs. Comme je l'ai mentionné ci-dessus, je crois que, en fin de compte, en vue d'éviter toute incertitude, du matériel mobile spécifique doit être énuméré comme couvert par la Convention. Je n'inclurai pas dans cette liste des éléments d'aéronefs comme les équipements électroniques et les trains d'atterrissage.

(3) Bien que je sois au courant de la fréquence des accords concernant les changements de moteurs et des pratiques de transfert de propriété, la décision à prendre ici est de savoir si la Convention devrait être rédigée pour prendre en compte les pratiques actuelles ou si dans l'intérêt de l'uniformité, la certitude et la cohérence, les pratiques devraient être

transformées pour respecter la Convention. Pour cette raison, et certaines des raisons évoquées par le rapport du groupe aéronautique, je me prononce en faveur de l'approche selon laquelle la propriété «suit» le moteur.

(g) *Règles générales de priorité*, p. 20

(1) Tout d'abord, je note que les règles de priorité n'ont pas encore été examinées en détail par le sous-comité d'Unidroit, simplement parce que les membres du sous-comité ont estimé, je pense à raison, que les règles de priorité définitives ne pouvaient pas être choisies avant que les autres problèmes n'aient été résolus.

(2) En ce qui concerne la recommandation du § 7.1, je suis d'accord avec le point de vue du groupe aéronautique avec une exception possible. Je n'ai pas encore fixé dans mon propre esprit la priorité qu'il conviendrait d'accorder à une sûreté enregistrée en vertu de la Convention, dans le cas où un litige purement interne est en jeu. Ce problème peut être plus théorique que véritable. Je ne peux pas concevoir qu'un avocat expérimenté puisse procéder à une inscription dans le registre de la Convention et pas en même temps dans le registre national (ou par ailleurs ne respecte pas la loi nationale). Le problème peut exister, toutefois, quand l'Etat n'a pas de registre de créanciers garantis, et dans ce cas le problème sera de savoir si un Etat partie à la Convention doit reconnaître la sûreté enregistrée en vertu de la Convention et lui donner effet dans le cas d'un litige purement interne. Ce problème est ouvert et à mon avis difficile. En ce qui concerne les créanciers privilégiés par la loi nationale, voir le paragraphe (6) ci-dessous.

Plusieurs membres du sous-comité d'Unidroit estiment que l'enregistrement est un acte ministériel, et qu'un prêteur à l'occasion d'une opération dans un Etat non contractant pourra néanmoins enregistrer sa garantie dans le registre de la Convention. En principe je suis d'accord qu'une sûreté précédemment enregistrée (par exemple en France) devrait prévaloir sur une garantie créée conformément à la Convention, enregistrée après que la France soit devenue partie à la Convention (dans le cas où la première garantie correspondait aux critères de la Convention).

(3) En dehors du concept d'un registre de créances garanties ou de la propriété et de l'idée selon laquelle le registre devrait pouvoir être consulté pour vérifier la propriété d'un matériel (que j'ai commentés ci-dessus), je suis d'accord avec la recommandation du § 7.4.

(4) En ce qui concerne la proposition du § 7.2 qui consiste à demander à un Etat qu'il inscrive ses créanciers privilégiés, je pense que cela sera irréalisable et très difficile à contrôler et à mettre en œuvre. Je crois que peu d'Etats adhéreront à une Convention par laquelle d'une part les créanciers privilégiés par la loi nationale (autorités fiscales / équipes de mécaniciens / gardiens de hangars) perdront leurs droits si l'Etat n'enregistre pas la liste ou par laquelle d'autre part sa propre loi sera évincée parce qu'elle aura été promulguée après qu'une garantie créée conformément à la Convention ait été enregistrée. Les prêteurs, je pense, devront s'appuyer, comme ils le font aujourd'hui, sur l'avis d'avocats pour connaître les droits des créanciers privilégiés par la loi nationale ayant une priorité sur les sûretés enregistrées en vertu de la Convention.

(5) Bien que je sois persuadé que des «montants maximums garantis» ne soient probablement pas réalisables, § 7.3, étant donné que la tradition des Etats de droit civil le demande, ce problème n'est pas essentiel d'un point de vue général. Si c'est important ou déterminant pour l'acceptation de la Convention par les pays de droit civil, c'est un point que je suis favorable d'accepter.

(h) *Compétences en matière de litiges*, p.23. Bien que je n'aie pas étudié en détail toutes les implications du § 8, j'y suis plutôt favorable. Il est certain qu'un prêteur devrait pouvoir se rendre au lieu du principal établissement du débiteur pour obtenir repossession par le biais d'une action *personnelle* de réparation du préjudice et mise en œuvre de ses droits provenant de la Convention et du contrat. Toutefois la Convention traitera de droits réels et de recours réels ce qui ne veut pas dire que les *droits* découlant de la Convention ne pourront pas être l'objet d'une décision judiciaire dans des lieux autres que le *situs* du matériel du fait du bon accord des nations et des conflits de loi. Je ne crois pas que le sous-comité d'Unidroit estime que les recours prévus par la Convention devraient être exclusifs. Voir les paragraphes (xii) et (xiii) du rapport de synthèse.(xiii) du rapport de synthèse.

(i) *Questions relatives au registre*, p.23

Je suis globalement d'accord avec les recommandations du groupe. J'envisage des services satellites où les enregistrements pourraient être informatisés et automatiquement traités en réseau par le registre central.

J'émetts véritablement des réserves sur la nécessité d'enregistrer les documents relatifs aux opérations. La plupart des documents concernant les opérations sur les aéronefs sont volumineux. Je ne pense pas qu'il vaille la peine d'ensevelir le registre sous les papiers.

(j) *La Convention de Genève*, p.21

Les points de vue du groupe aéronautique sur ce point seront importants. C'est un problème très difficile. Il existe plusieurs solutions possibles : (1) quand la Convention d'Unidroit entre en vigueur dans un Etat, elle remplace la Convention de Genève ; (2) quand la Convention d'Unidroit entre en vigueur elle s'applique, sauf en ce qui concerne les aéronefs, dans les Etats où la Convention de Genève est en vigueur; et (3) quand les Conventions d'Unidroit et de Genève s'appliquent toutes les deux, il devrait y avoir une disposition dans la Convention d'Unidroit permettant de réconcilier les deux Conventions, et de permettre l'application des dispositions de la Convention de Genève qui ne sont pas évincées par la Convention d'Unidroit.

Si les propositions du groupe aéronautique sont acceptées en ce qui concerne le registre de créances garanties ou de la propriété et l'autonomie du contrat, il est difficile de voir comment la Convention de Genève pourrait être réconciliée avec ces principes.

(k) *Dispositions optionnelles sur le choix contractuel de la loi applicable*, p.24.

(1) La théorie du choix contractuel de la loi applicable, telle que je la comprends, est qu'en effet les parties, *de manière contractuelle*, incluent dans leur contrat la loi matérielle d'un Etat spécifié. Bien qu'il ait été courant d'inclure «une loi matérielle» dans un contrat, je

pense qu'il est difficile de stipuler contractuellement pour les *recours*, surtout quand les recours doivent être mis en œuvre par un tribunal qui ne les reconnaît pas. Si les droits constitués par la Convention sont essentiellement réels, ce qui est alors essentiel est que le for du *situs* du matériel reconnaisse ce *droit* prévu par la Convention et l'applique.

(2) Dans un contrat de financement stipulant que la loi de New York est la loi applicable (alors que le prêteur cherche à reposséder un aéronef en Italie), la disposition optionnelle contractuelle demande en effet à l'Italie d'agir conformément à la loi de New York, et aux recours prévus par la loi de New York, qui ne sont pas forcément possibles en Italie, comme dans le cas «du recours sans l'intervention du juge». Cette disposition optionnelle contractuelle aurait tendance à remplacer contractuellement les recours (et peut-être certains droits) de la Convention. C'est une chose de reconnaître la volonté des parties en ce qui concerne ce à quoi les parties s'accordent, c'est tout à fait une autre chose que de dire, quand les parties ont un différend, que les recours contractuels prévalent sur toute règle réglementaire ou législative nationales. En pratique, le rapport du groupe aéronautique semble dire que je recherche l'aide de votre tribunal (italien) pour faire appliquer mes droits, mais que je veux que vous fassiez ce que *notre* contrat dit qu'il faut que nous fassions dans le cas de recours, même si vous ne faites jamais ce genre de chose en Italie. Avec la disposition optionnelle contractuelle, la Convention devient également une Convention sur le «choix de la loi applicable» pour le contrat, ce qui n'est pas, à mon avis, ce que le sous-comité d'Unidroit pense qu'il entreprend. De plus, l'effet de cette disposition pourrait être que le contrat remplace les droits et recours (sauf les priorités) de la Convention.

(1) *Dispositions optionnelles relatives à la faillite internationale*, p.26.

Il s'agit en fait de l'incorporation des droits stipulés au § 1110 de la loi sur la faillite des Etats-Unis dans la Convention par l'intermédiaire d'une disposition optionnelle contractuelle.

Laisant de côté la proposition du groupe concernant les créanciers privilégiés du fait de la loi nationale, que j'ai examinée ci-dessus, mon opinion est qu'il devrait y avoir une disposition «obligatoire» dans la Convention stipulant que les sûretés prévues par la Convention prévaudront sur tout liquidateur ou syndic de faillite. C'est à mon avis le point de vue provisoire du sous-comité. Je suis également d'accord sur le fait que des délais impératifs de réparation devraient être insérés dans la Convention. Je pense toutefois que le fait d'inclure le § 1110 peut être trop demander. Je partage les préoccupations du groupe aéronautique sur le fait que les prêteurs doivent être protégés des caprices des lois nationales sur la faillite.

Sur la base de mes conversations avec des délégués et des avocats de nombreux pays, je suis convaincu que la plupart des Etats accepteront une disposition dans la Convention reconnaissant et mettant en œuvre une sûreté créée conformément à la Convention ayant priorité sur les droits d'un syndic de faillite, au moins si l'opération avait eu lieu entre trois et six mois avant la faillite de manière à annuler l'effet de toute priorité ou manœuvre frauduleuse aux dépens de créanciers chirographaires.

5. - *Troisième partie :**Conclusions p.28*

Je suis sûr que toutes les personnes concernées par cette Convention d'Unidroit apprécieront les propositions réfléchies et éclairées contenues dans ce rapport.

6. - *Annexe 2**Résumé*

Cette partie est un résumé des pages précédentes. J'ai donné mon avis sur ces points. Toutefois, je pense que l'internationalité est un problème plus important que ne l'estime le groupe aéronautique. De manière habituelle au moins, il était entendu qu'un problème devait avoir une composante internationale avant que les Etats soient compétents pour le régir dans une Convention internationale. Cette question a pris récemment une ampleur nouvelle aux Etats-Unis, où notre Cour Suprême a mis de côté la législation fédérale, parce que le sujet réglementé était entièrement interne aux états (armes à feu portées à proximité d'écoles) ; et qu'il n'y avait pas d'effet substantiel sur le commerce entre états.

Ce serait certainement plus facile pour toutes les personnes concernées si l'implication de certaines *catégories* d'équipement mobile satisfaisaient *par nature* au critère d'internationalité, un point de vue qui a été provisoirement adopté par le sous-comité d'Unidroit. Je suis moins certain que cela soit suffisant. *Résumé § A.*

7. - *Annexe 3*

(a) J'ai noté les commentaires de l'annexe 3, et déjà présenté ma préférence pour l'approche selon laquelle la propriété «suit le moteur».

(b) Je suis essentiellement d'accord avec les points de vue contenus dans l'annexe 3. Je ne crois pas que la Convention devrait d'aucune manière couvrir les pièces de rechange à cause de la charge administrative que cela impliquerait.

8. - *Annexe 4 - 4B.* Je pense que j'ai examiné ces dispositions optionnelles ci-dessus.