

UNIDROIT 1995  
Etude LXXII - Doc. 17 Add. 4  
(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 Comité d'étude et des Organisations internationales et associations  
professionnelles qui y sont représentées par des observateurs)

Rome, septembre 1995



## INTRODUCTION

Suite aux observations relatives au rapport préparé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un groupe de travail aéronautique (Etude LXXII - Doc. 16) reflétées dans Etude LXXII - Doc. 17, Etude LXXII - Doc. 17 Add., Etude LXXII - Doc. 17 Add. 2 et Etude LXXII - Doc. 17 Add. 3, le Secrétariat d'Unidroit a reçu d'autres observations de l'Association bancaire italienne, représentée par un observateur au sein du Comité d'étude d'Unidroit, qui y est présent en tant que représentant de la Fédération bancaire de l'Union européenne. Le présent document reproduit ci-après ces observations.



### *ASSOCIATION BANCAIRE ITALIENNE*

Le rapport Airbus/Boeing, outre des considérations techniques et de procédure, contient une série de propositions pour la réglementation "spéciale" des garanties internationales portant sur des aéronefs. Cela implique que des dérogations, des exceptions ou des ajouts aux règles générales établies par le "droit commun" de la Convention proposée sont nécessaires.

Par exemple, le rapport semble diverger au moins partiellement des règles de priorités énoncées dans le projet de Convention (projet de Convention, article 12 et p. 9 du Rapport de synthèse sur la réunion du sous-comité tenue à Rome du 29 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 1994), en ce qu'il semble affaiblir le principe de la priorité absolue pour les garanties internationales enregistrées en faveur de certaines catégories de créanciers nationaux privilégiés (Rapport, p. 21; Annexe au projet de Convention, p. 2). Cette approche attire l'attention sur la question de l'inclusion, dans les règles générales établies par le projet de Convention, de dispositions transitoires régissant la situation des créances nationales privilégiées déjà existantes lors de l'entrée en vigueur de la Convention. Dans un autre domaine, le système d'enregistrement des garanties internationales portant sur des aéronefs semblerait imposer des liens étroits entre les registres locaux de l'aviation civile et le registre central international (Rapport, p. 23, Annexe au projet de Convention, p. 3).

Ces points mettent bien en évidence la nécessité de définir de façon explicite les fondements et les limites de toute exception aux règles communes que pourraient exiger les dispositions régissant le secteur aéronautique, en tenant compte, entre autres, des objectifs d'uniformité qui ont présidé à l'élaboration de la Convention.