

UNIDROIT 1995
Etude LXXII - Doc. 19 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

*PROPOSITIONS REVISEES POUR UN PREMIER PROJET D'ARTICLES
D'UNE FUTURE CONVENTION D'UNIDROIT RELATIVE AUX GARANTIES
INTERNATIONALES PORTANT SUR DU MATERIEL D'EQUIPEMENT MOBILE*

(rédigées par le comité de rédaction sur la base des conclusions provisoires
auxquelles le sous-comité est parvenu lors de sa deuxième session):

OBSERVATIONS

(formulées par Airbus Industrie/The Boeing Company
au nom du groupe de travail aéronautique)

Rome, octobre 1995

Document relatif aux *Propositions révisées pour un premier projet d'articles*
d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales
portant sur du matériel d'équipement mobile

Ce document fait référence (1) aux propositions révisées pour un premier projet d'articles mentionnées *supra* ("projet révisé") et (2) à notre rapport conjoint daté du 15 mai 1995 ("rapport du groupe de travail aéronautique"), préparé au nom d'un groupe de travail aéronautique⁽¹⁾ ("groupe de travail aéronautique") contenant certaines recommandations ("recommandations du groupe de travail aéronautique") relatives à la Convention proposée d'Unidroit sur les sûretés et le crédit-bail ("Convention proposée") dans la mesure où celle-ci s'applique au matériel d'équipement aéronautique.

Au nom du groupe de travail aéronautique, nous souhaitons répondre au projet révisé et compléter les recommandations du groupe de travail aéronautique comme suit:

1. - Nous sommes encouragés par l'inclusion (même si elle figure entre crochets) du Chapitre VIII intitulé "Dispositions spéciales pour les aéronefs et les moteurs d'avions" et de l'Annexe qui y est jointe et qui reproduit les recommandations du groupe de travail aéronautique. Nous attendons avec impatience les délibérations du sous-comité sur la procédure à suivre pour la rédaction, le contenu et les délais concernant les règles supplémentaires relatives aux aéronefs et moteurs d'avions.

2. - Nous avons reçu une quantité considérable d'observations relatives au rapport du groupe de travail aéronautique (et aux recommandations spécifiques du groupe de travail aéronautique) depuis la soumission de ce rapport à Unidroit. En se basant sur ces observations, et afin de renforcer l'acceptabilité et la praticabilité de la Convention proposée, nous souhaitons amender comme suit deux de nos recommandations:

(a) Dans le paragraphe 5.1 du rapport du groupe de travail aéronautique nous recommandions que, dans une disposition essentielle (et donc impérative) "la Convention proposée prévoie un terme impératif dans lequel les tribunaux compétents en vertu de la Convention proposée devraient résoudre les questions portées devant eux relativement aux recours minimum [de la Convention proposée]." Nous recommandions alors un tel terme.

Nous avons été convaincus que l'élément de cette disposition relatif au terme figurerait de façon plus opportune dans une "disposition optionnelle" (telle que définie dans le rapport

¹ Les membres du groupe de travail aéronautique, énumérés dans l'ordre alphabétique (avec leurs nationalités figurant entre parenthèses) sont les suivants: Airbus Industrie (consortium: Allemagne, Espagne, France et Royaume-Uni), Banque Indosuez (France), Douglas Aircraft Corporation (Etats-Unis), General Electric Aircraft Engines (Etats-Unis), International Lease Finance Corporation (Etats-Unis), Kreditanstalt für Wiederaufbau (Allemagne), Rolls Royce (Royaume-Uni), Snecma (France), The Boeing Company (Etats-Unis), The Long-Term Credit Bank of Japan Ltd. (Japon) et United Technologies Pratt & Whitney (Etats-Unis)

du groupe de travail aéronautique): l'applicabilité d'un terme impératif pour les recours de la Convention proposée serait conditionné par le choix exprès du pays appliquant la Convention proposée d'appliquer cette disposition.

Cette disposition constituerait une troisième et dernière disposition optionnelle applicable au matériel d'équipement aéronautique.

(b) Dans le paragraphe 9.3 du rapport du groupe de travail aéronautique, tout en soutenant le concept d'un système d'inscription à des fins de publicité et son caractère centralisé, nous suggérions que "toutefois, le système d'enregistrement devrait permettre (à la discrétion des parties et avec leur autorisation écrite commune) l'inscription de documents relatifs à l'opération (annexés aux déclarations de financement/réserve de propriété) qui, en vertu d'un tel rattachement, devraient être présumés comme constituant, à des fins probatoires, la forme convenue de tels documents." Tant le texte du projet révisé que le cadre dans lequel il se situe, ainsi qu'une étude plus détaillée de considérations techniques, nous ont conduits à conclure qu'un système qui envisage l'inscription (optionnelle) de documents relatifs à une opération pourrait être irréalisable compte tenu du caractère centralisé et international de la Convention proposée. Nous sommes par conséquent disposés à soutenir un système prévoyant uniquement l'inscription à des fins de publicité.

3. - Au coeur de notre approche vis-à-vis de la Convention proposée se trouve le concept de dispositions optionnelles en tant que telles. La très grande majorité des personnes qui ont commenté les recommandations du groupe de travail aéronautique soutiennent pleinement ce concept, comme une façon appropriée de traiter certaines différences existant entre les systèmes juridiques et politiques, qui éviterait de diluer le contenu de la Convention proposée.

Nous saisissons cette opportunité pour attirer l'attention du sous-comité sur le fait que de telles dispositions ont un fondement juridique solide.⁽²⁾ On peut en effet dire que de telles dispositions optionnelles jouent un rôle de plus en plus important, les Conventions et les traités commerciaux internationaux traitant des questions de droit commercial sans cesse plus complexes.⁽³⁾

² Le point de départ d'une analyse de cette question est la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969 ("Convention de Vienne"). La "réserve" est définie à l'article 2(1)(d) comme "une déclaration unilatérale, quel que soit son libellé ou sa désignation, faite par un Etat quand il signe, ratifie, accepte ou approuve un traité ou y adhère, par laquelle il vise à exclure ou à modifier l'effet juridique de certaines dispositions du traité dans leur application à cet Etat." Les réserves qui ne sont pas interdites par le traité et qui ne sont pas incompatibles avec l'objet et le but du traité peuvent être formulées par tout Etat contractant (Cf. Convention de Vienne, article 19). De plus, une réserve expressément autorisée par un traité n'a pas à être ultérieurement acceptée par les autres Etats contractants, à moins que le traité ne le prévoie (Cf. Convention de Vienne, article 20(1)).

Les trois (3) dispositions optionnelles recommandées constitueraient, techniquement, des dispositions pour lesquelles des réserves sont expressément autorisées.

³ Cf. par exemple l'article 22 de la Convention de Rome sur la loi applicable aux obligations contractuelles de 1980 (qui autorise expressément les réserves relatives à l'article 7(1) de la Convention (applicabilité des "lois de police" d'un pays dont les lois ne seraient pas applicables autrement) et à l'article 10(1)(e) (applicabilité de la loi applicable en vertu de la Convention aux conséquences de la nullité du contrat); et l'article 95 de la Convention des Nations-Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (qui autorise expressément les réserves relatives à l'article 1(1)(b) de la Convention) (applicabilité de la Convention aux ventes entre des parties provenant

4. - Enfin, pour les raisons exposées au paragraphe 1.2 du rapport du groupe de travail aéronautique, nous réitérons notre soutien aux propositions visant à (a) limiter la Convention proposée à des types énumérés de matériels d'équipement mobiles spécifiquement identifiables et de grande valeur (nous soutenons donc la version de l'article 1(2) du projet révisé qui ne figure pas entre crochets) et (b) à utiliser exclusivement un registre des biens. Outre qu'il correspond à un système plus clair et plus efficace, un tel registre est plus compatible avec l'inscription de transferts/cessions, ce qui, comme nous l'avons fait remarquer, est un élément important pour tout système visant à établir des règles de priorités étendues⁽⁴⁾ de façon compatible avec le droit et la pratique actuels du financement aéronautique.⁽⁵⁾

Nous remercions le sous-comité pour l'attention qu'il voudra bien porter à ces questions, au sujet desquelles le représentant du groupe de travail aéronautique, M. Jeffrey Wool, pourra donner plus de détails au cours de la réunion qui se tiendra du 11 au 13 octobre 1995.

Respectueusement,

Benoît Debains
Vice Président, Customer Finance
Airbus Industrie

Scott Scherer
Trésorier adjoint
The Boeing Company

d'Etats différents non-contractants quand les règles du droit international privé mènent à l'application de la loi d'un Etat contractant).

Même les dispositions relatives à l'union économique et monétaire du traité sur l'union européenne (7 février 1992) ("**Traité de Maastricht**") contiennent des réserves qui sont de nature en fait à rendre leur applicabilité optionnelle pour le pays signataire auteur de la réserve (Cf. Protocole sur certaines dispositions relatives au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, annexé au traité de Maastricht et faisant partie de celui-ci; cf. également Protocole sur certaines dispositions relatives au Danemark, annexé au traité de Maastricht et faisant partie de celui-ci).

⁴ Cf. Commission des Nations-Unies sur le droit commercial international, vingt-huitième session, Vienne, 2-26 mai 1995, *Eventuels travaux futurs, enregistrement* (document du Secrétariat), paragraphe 30 (comparant un registre faisant référence aux noms et un registre faisant référence aux biens, remarquant que le registre des biens est plus susceptible d'informer un éventuel acheteur sur le fait de savoir si le bien en question est ou non grevé de droits).

⁵ Cf. la motivation pour l'inclusion des transferts de propriété, pp. 8-9 du rapport du groupe de travail aéronautique.