

UNIDROIT 1996
Etude LXXII - Doc. 23
(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 DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES

DEUXIEME RAPPORT

préparé conjointement par

Airbus Industrie et The Boeing Company

au nom d'un

groupe de travail représentant l'industrie aéronautique

Rome, mars 1996

DEUXIEME RAPPORT

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

Au sujet de la Convention proposée d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

Observations préliminaires

Le présent rapport fait référence aux paragraphes 38 et 39 du rapport de synthèse ("rapport de synthèse") préparé par le Secrétariat d'Unidroit qui résume les décisions prises par un sous-comité du Comité d'étude d'Unidroit ("Unidroit"), qui travaille actuellement à l'élaboration d'un projet de convention sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles ("Convention proposée"), lors de sa réunion tenue du 11 au 13 octobre 1995 ("réunion d'octobre").

Unidroit a invité le Groupe de travail aéronautique organisé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company ("Groupe de travail aéronautique")¹, à travers M. Jeffrey Wool², à proposer le texte de règles supplémentaires pour les aéronefs et les moteurs d'aéronefs, destinées à refléter les besoins spécifiques des professionnels du financement aéronautique. Unidroit a demandé que ce texte proposé, qui serait examiné à la réunion d'Unidroit d'avril 1996, soit élaboré de manière à être compatible avec les recommandations formulées à ce jour par le Groupe de travail aéronautique³ et avec la

¹ Les membres du Groupe de travail aéronautique, énumérés par ordre alphabétique (avec mention de leur nationalité entre parenthèses), sont les suivants: Airbus Industrie (consortium: Allemagne, Espagne, France et Royaume-Uni), Banque Indosuez (France), Douglas Aircraft Company (Etats-Unis), GE Capital Aviation Services, Inc. et GE Capital Aviation Services, Ltd. (Etats-Unis et Irlande), 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 Chase Manhattan Bank (Etats-Unis), The Long-Term Credit Bank of Japan, Ltd. (Japon) et United Technologies Pratt & Whitney (Etats-Unis). Une brève description des membres du groupe de travail aéronautique et de leur activité aéronautique est reproduit à l'Annexe IV.

² M. Jeffrey Wool a récemment été nommé expert consultant d'Unidroit pour les questions relatives au financement aéronautique international. Cf. paragraphe 38 du rapport de synthèse. Il est associé dans le cabinet Perkins Coie de Londres et professeur de droit associé à l'Université de Washington et coordinateur de son Institut de droit commercial comparé.

³ A la demande d'Unidroit, le Groupe de travail aéronautique, à travers Airbus Industrie/The Boeing Company, a soumis à Unidroit un rapport en date du 15 mai 1995 contenant une série de recommandations relatives à la Convention proposée dans la mesure où celle-ci se réfère aux matériels d'équipement aéronautiques ("premier rapport"). Cf. Unidroit, 1995, Etude LXXII - Doc. 16, 1995. En commentant le

structure générale de la Convention proposée⁴ et qu'il traduise un consensus plus large de l'industrie aéronautique⁵.

Le projet de texte aéronautique proposé ("**texte aéronautique**") figure à l'**Annexe I**⁶ de ce second rapport ("**second rapport**") (et une copie du texte aéronautique annotée de façon à indiquer les changements opérés dans le troisième projet révisé figure à l'**Annexe II**). Le texte aéronautique se base sur le troisième projet révisé et, sauf lorsque cela est nécessaire⁷, ne propose pas de règles spécifiques pour les aéronefs. Le texte aéronautique a

projet de Convention révisé (Unidroit, 1995, Etude LXXII - Doc. 18, 1995) ("**second projet révisé**") dans un rapport daté du 6 octobre 1995, le Groupe de travail aéronautique a apporté certaines modifications aux recommandations figurant dans son premier rapport. Cf. Unidroit, 1995, Etude LXXII - Doc. 19, Add. 4, 1995.

⁴ Un Comité de rédaction ("**Comité de rédaction**") s'est réuni à Oxford les 18 et 19 décembre 1995 afin de modifier le second projet révisé de la Convention proposée de façon à refléter les décisions prises lors de la réunion d'octobre. Le fruit de cette session ("**troisième projet révisé**") représente la version actuelle de la Convention proposée - lorsqu'elle s'applique à des matériels d'équipement non-aéronautiques - et la position actuelle d'Unidroit à son sujet. Cf. Unidroit, 1996, Etude LXXII - Doc. 22, 1996.

⁵ Le Groupe de travail aéronautique a pris un certain nombre d'initiatives depuis la réunion d'octobre afin de poursuivre ses efforts en matière de consultation, de recueil et de distribution d'informations et tout autre effort visant à dégager un consensus au sein de l'industrie aéronautique. Parmi ces initiatives figurent notamment des réunions préliminaires de consultation avec des groupes représentant les compagnies aériennes, parmi lesquels l'Association internationale du transport aérien, qui avaient pour objectif de mettre en place le cadre d'une coopération ultérieure et de dégager un consensus au sujet de la Convention proposée. Ces consultations sont toujours en cours. En outre, le Groupe de travail aéronautique a été et demeurera en contact avec diverses organisations gouvernementales au sujet de la Convention proposée, des recommandations y relatives du Groupe de travail aéronautique et des questions spécifiques aux aéronefs soulevées par le système d'enregistrement international.

Le Groupe de travail aéronautique a également sollicité des commentaires juridiques au sujet de ce second rapport et du texte aéronautique à un groupe d'experts juridiques spécialistes du financement aéronautique et, lorsque cela était possible, a essayé d'inclure dans le second rapport et dans le texte aéronautique les opinions exprimées dans ces commentaires dans la mesure où elles étaient compatibles avec les opinions commerciales du Groupe de travail aéronautique. Le groupe auquel ces commentaires avaient été demandés était composé de plus d'une douzaine d'experts provenant d'Europe, des Etats-Unis et d'Asie.

Au-delà de ces efforts, le Groupe de travail aéronautique est d'avis que des consultations plus extensives des professionnels de l'industrie aéronautique seront opportunes dans le contexte d'un projet de texte ("**le texte aéronautique**") après qu'Unidroit aura examiné celui-ci à titre préliminaire lors de la réunion d'avril 1996. Cf. en général les observations de conclusion de ce second rapport.

⁶ Un tableau permettant des références croisées entre les recommandations formulées dans le premier rapport et dans les parties I et II de ce second rapport et les articles pertinents du projet de texte aéronautique reflétant ces recommandations figure à l'**Annexe III**.

⁷ Si nous adoptons, dans un souci de clarté, une approche consistant à appliquer nos recommandations à toutes les catégories de biens spécifiquement identifiables et de grande valeur, certains points importants ne valent que pour le financement et le crédit-bail relatifs à des matériels d'équipements aéronautiques (par exemple les points relatifs au "désenregistrement" d'aéronefs, au transfert, au financement et au crédit-bail de moteurs d'aéronefs et à la relation entre la Convention proposée et certaines Conventions spécifiques aux aéronefs). Ces points figurent à l'article 23 du texte aéronautique comme des règles supplémentaires.

été élaboré de cette façon, et non pas comme une série de règles autonomes supplémentaires applicables uniquement aux matériels d'équipement aéronautiques, en raison de la suggestion faite à la réunion d'octobre selon laquelle certains concepts proposés par le Groupe de travail aéronautique "pourraient être considérés comme ayant des applications plus générales et pourraient dans cette mesure aider les autres groupes industriels à analyser le champ d'application et le contenu qu'ils souhaitaient pour la Convention proposée". Cf. paragraphe 38 du rapport de synthèse. Si Unidroit, en consultation avec d'autres groupes industriels, concluait que les règles additionnelles figurant dans le texte aéronautique devaient se limiter aux matériels d'équipement aéronautique, le prochain projet de la Convention proposée pourrait inclure ces règles comme des règles supplémentaires au sens strict⁸.

Ce second rapport ne reprendra pas les arguments commerciaux et juridiques développés dans le premier rapport, qui doit être consulté par les lecteurs du présent rapport pour les questions de fond, sauf à préciser que les rédacteurs du texte aéronautique se sont constamment référés au principe opérationnel du Groupe de travail aéronautique. Selon ce principe - qui résulte de l'importance des crédits nécessaires pour financer des livraisons anticipées d'aéronefs dans les années à venir⁹ -, la valeur de la Convention proposée est directement liée à la mesure dans laquelle ses dispositions, en traitant de façon appropriée les problèmes juridiques internationaux et les problèmes relatifs aux sûretés crédit/bail, permettront d'accroître la disponibilité du crédit et/ou une réduction du coût de celui-ci pour les propriétaires/utilisateurs de matériel d'équipement aéronautique¹⁰.

⁸ Les articles suivants du texte aéronautique pourraient être reclassés comme des dispositions supplémentaires applicables aux aéronefs: 1(3)(d) - (f); 4(3)(a); 7(a); 10; 12(2); 13; 14; 15; 16; 17(b) (et dispositions y relatives contenues dans les articles 17 et 18); 24(1)(d); 25; 26 et 31. Les paragraphes suivants sont les principaux paragraphes additionnels de définitions figurant à l'annexe: (2) - (6); (8) - (17); (19); (22) - (23); (25) - (27); (30); (32) - (33); (38) - (40); (42) - (45); (47) - (48) et certaines parties de (51).

⁹ Les principaux constructeurs de cellules d'aéronefs estiment que le coût d'acquisition total des livraisons d'aéronefs et de moteurs qui auront lieu au cours des vingt prochaines années pourrait être de l'ordre de 900 à 1000 milliards de dollars. Cf. Communiqué de presse d'Airbus en date du 28 mars 1995; Airbus' Global Market Forecast, mars 1995; Boeing's Current Market Outlook, 1995; et McDonnell Douglas Corporation's 1994-2013 Outlook for Commercial Aircraft, 1995.

¹⁰ Cf. pp. 3 - 6 du premier rapport. Ces pages résument le point de vue exprimé par le Groupe de travail aéronautique selon lequel, afin de faciliter le développement du crédit basé sur les biens (*asset-based credit*), les règles contenues dans la Convention doivent garantir, outre la certitude qu'elles apportent, que les droits à orientation commerciale (contractuellement acceptés) de base des financeurs et bailleurs garantis par ces biens soient respectés. Nous sommes en même temps conscients des différences qui existent dans ce domaine entre les systèmes juridiques et des difficultés politiques et de souveraineté que pourraient poser des modifications importantes des lois nationales; afin de répondre à ces deux catégories de problèmes, nous avons suggéré l'idée de dispositions "optionnelles" destinées à faciliter le financement basé sur les biens (choix de loi contractuel/recours; insolvabilité internationale et délais impératifs pour les recours) que les Etats auraient la possibilité de retenir ou d'écarter au moment de ratifier la Convention proposée.

Ce second rapport est divisé en trois parties. La première partie propose des recommandations spécifiques relatives aux questions sur lesquelles le Groupe de travail aéronautique s'était réservé dans le premier rapport, ainsi que les motivations de ces recommandations. La seconde partie expose ensuite les recommandations et/ou les observations relatives à certaines questions soulevées lors de la réunion d'octobre. La troisième partie comporte certains commentaires explicatifs relatifs au texte aéronautique destinés à permettre l'examen de ce dernier par Unidroit. Enfin, certains commentaires de conclusion sont proposés.

Les membres du Groupe de travail aéronautique¹¹ partagent l'avis selon lequel les recommandations exposées dans ce second rapport, ainsi que le texte aéronautique, doivent être considérées par Unidroit comme un moyen de faciliter le bail et le financement basés sur des aéronefs et d'en réduire le coût.

Première partie: Recommandations spécifiques relatives aux questions sur lesquelles le Groupe de travail aéronautique s'était réservé dans le premier rapport et motivations de ces recommandations.

1 Liens/rerelations souhaitables entre la Convention proposée et la Convention de 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef ("Convention de Genève")

Recommandations

- 1.1 La Convention proposée ne doit pas porter atteinte à l'application des dispositions essentielles de conflits de lois de la Convention de Genève. Cela exige que les Etats signataires de la Convention de Genève reconnaissent les droits sur aéronefs constitués conformément à la "loi" du pays dans lequel l'aéronef a été immatriculé (au moment où ces droits ont été créés) si ces droits sont inscrits dans un enregistrement public effectué de bonne foi. A cet égard, il vaudrait mieux que les deux Conventions soient coordonnées dans la mesure du possible en assurant que (a) la "loi" du pays où l'aéronef est immatriculé se réfère à la loi de ce pays après mise

¹¹ Des documents de base détaillés ont été fournis au Groupe de travail aéronautique, parmi lesquels le second projet et le rapport de synthèse, ainsi qu'une analyse juridique. De nombreux échanges de communications et de correspondance internes ont eu lieu au sein du Groupe de travail aéronautique avant la réunion substantielle qui s'est tenue à Londres le 15 décembre 1995. Suite à cette réunion, des projets de ce second rapport et du texte aéronautique, reflétant les décisions prises par le Groupe de travail aéronautique, ont été communiqués aux membres, commentés et révisés.

Chaque membre du Groupe de travail aéronautique a confirmé son accord pour que les recommandations contenues dans ce second rapport et le texte aéronautique soient soumis à Unidroit (au nom du Groupe de travail aéronautique) comme un moyen de faciliter le bail et le financement basés sur des aéronefs et d'en réduire le coût.

en oeuvre de la Convention proposée et (b) le pays où l'aéronef est immatriculé n'interdira pas l'inscription d'une garantie internationale créée en vertu de la Convention proposée.

- 1.2 Les dispositions de la Convention de Genève qui ne se rapportent pas aux conflits de lois, à l'exception de celles qui sont nécessaires pour donner effet à la recommandation figurant au paragraphe 1.1 *supra* ou qui sont nécessaires (avec des modifications) pour assurer une cohérence de définitions entre les deux Conventions, doivent être substituées par la Convention proposée.

Les projets de dispositions reflétant ces recommandations sont contenus dans les articles 23(4)(a) et (b) et 23(5)(a) du texte aéronautique.

Motivation

Compte tenu de l'importance de cette question - un instrument international à long terme¹² qui couvre un domaine économique important de façon complexe quoique, à de nombreux égards, insatisfaisante¹³ et désuète - le Groupe de travail aéronautique a examiné avec soin les différentes alternatives envisageables pour traiter la relation entre la Convention de Genève et la Convention proposée.

Avant d'explorer ces alternatives juridiques, nous résumerons ci-après les contours de la Convention de Genève.

La Convention de Genève est principalement, mais pas exclusivement, une convention de conflits de lois: elle appelle les Etats contractants à "reconnaître" les droits valablement constitués conformément à la loi du pays d'immatriculation et inscrits sur un

¹² Plus de cinquante pays ont ratifié la Convention de Genève, convention internationale qui est en vigueur depuis quarante-huit ans. Un certain nombre de pays importants pour le financement aéronautique, dont les économies sont développées ou en mutation, n'ont toutefois pas ratifié la Convention de Genève, notamment le Canada, la Chine, l'Inde, l'Indonésie, le Japon, le Royaume-Uni et la Russie.

¹³ Le principal défaut de la Convention de Genève, en tant qu'instrument servant à faciliter le financement basé sur les biens, tient au fait qu'il s'agit principalement d'une Convention de conflits de lois; elle se réfère à la loi du pays d'immatriculation pour des questions relatives à la création, à l'opposabilité, et au rang de priorité d'une sûreté ou d'un droit issu d'un contrat de bail. Si ces lois nationales sont faibles ou inexistantes ou si elles ne reconnaissent pas des formes de sûretés étrangères, la Convention de Genève n'est pas d'une grande utilité. Le pays d'immatriculation peut également interdire l'inscription de droits qui ne sont pas reconnus en vertu de sa loi nationale.

En outre, la Convention de Genève (1) ne s'applique que si les Etats pertinents l'ont ratifiée (or, comme cela est mentionné dans la note 12 *supra*, de nombreux Etats ne l'ont pas ratifiée), (2) n'a aucun effet si le pays d'immatriculation ne dispose pas d'un système approprié permettant "d'inscrire valablement" des sûretés ou des droits issus de contrats de bail, selon le cas, (3) ne couvre pas de façon appropriée les sûretés portant sur des moteurs d'aéronefs, (4) ne couvre pas de façon claire les sûretés relatives aux cessions de bail et (5) n'affecte pas les dispositions essentielles des lois nationales en matière d'insolvabilité qui peuvent limiter la faculté de reprendre possession d'un bien ou permettre la restructuration d'obligations financières.

registre public dans celui-ci. S'agissant de ces règles de conflits de lois ("**règles de conflits**"), on se réfère en général (1) à la loi matérielle en matière de sûretés/bail du pays d'immatriculation ("**loi du pays d'immatriculation**") et (2) aux règles de droit international privé, c'est à dire aux règles de reconnaissance, des pays autres que celui de l'enregistrement ("**loi d'un pays autre que celui de l'immatriculation**").

En outre, un certain nombre de dispositions de la Convention de Genève contiennent des règles matérielles ("**règles matérielles**"), notamment les articles II et III (questions relatives au registre), IV et VII(4) et (5) (et éventuellement XII) (règles de priorité), V (limites à la possibilité de bénéficier de sûretés pour plus de trois ans d'intérêts précédemment échus), VI -IX (certaines exigences matérielles et de procédure relatives au produit des ventes) et X (règles relatives aux pièces détachées/moteurs). Certaines de ces dispositions sont désuètes, non-commerciales et/ou controversées.

Si chaque disposition est applicable s'agissant d'aéronefs immatriculés dans un autre pays - c'est à dire, si chacune de ces dispositions fait partie de la loi d'un pays autre que celui de l'immatriculation de chaque Etat signataire - seules certaines dispositions font partie du droit matériel lorsque cet Etat signataire est celui du registre (articles II, III, IV (dans une certaine mesure) et IX). Cf. en général l'article XI de la Convention de Genève.

En termes généraux, trois solutions sont envisageables s'agissant de la relation juridique possible entre la Convention proposée et la Convention de Genève. En premier lieu, la Convention proposée peut être totalement primée par la Convention de Genève lorsque et dans la mesure où celle-ci est applicable, sans référence à l'impact de la Convention proposée sur la loi matérielle du pays d'enregistrement. Cette solution est celle qui perturberait le moins l'ordre juridique international existant, mais aussi celle qui l'améliorerait le moins.

Cette alternative réduirait de façon significative la valeur de la Convention proposée et ne peut donc recevoir le soutien du Groupe de travail aéronautique.

En second lieu, la Convention proposée peut, dans la mesure où elle est applicable, totalement primer/remplacer la Convention de Genève. C'est la solution qui perturberait le plus l'ordre juridique international existant mais qui apporterait la meilleure amélioration à celui-ci. Cette alternative peut rendre la Convention proposée moins attrayante pour les nombreux signataires de la Convention de Genève et compliquer le processus de réforme juridique actuellement en cours dans un certain nombre de pays qui envisagent aujourd'hui d'adopter la Convention de Genève.

La troisième approche ("**approche de coordination**") viserait à coordonner les deux Conventions lorsque cela est approprié et, lorsque ça ne l'est pas, à faire primer l'une ou l'autre - globalement ou point par point. Selon l'approche de coordination, la loi du pays d'immatriculation serait définie comme la loi du pays où l'aéronef est immatriculé telle que modifiée par les amendements résultant de la mise en oeuvre de la

Convention proposée (incluant, le cas échéant, les dispositions optionnelles)¹⁴. Dans de nombreux pays (mais pas dans tous) cela serait fait en appliquant la législation interne qui modifie le droit national de façon à refléter les dispositions matérielles de la Convention proposée¹⁵. (Cette législation interne est également importante en ce qu'elle augmenterait la probabilité que les Etats non parties à la Convention proposée appliquent la Convention proposée à travers l'application de leur propres règles en matière de choix de loi, lesquelles peuvent se référer aux lois d'un Etat partie à la Convention proposée lorsque celui-ci est le pays dans lequel l'aéronef est immatriculé)¹⁶.

¹⁴ L'approche de coordination exigera sans aucun doute, pour les Etats parties à la Convention proposée qui sont aussi parties à la Convention de Genève, certaines modifications de cette dernière. Les règles de droit international public applicables à la modification des conventions multilatérales existantes entre une partie seulement des Etats signataires ne sont ni parfaitement claires ni universellement acceptées, et devront donc être examinées attentivement. Le point de départ de cette analyse serait probablement la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités qui a fait l'objet de peu de ratifications, adhésions ou successions impliquant des Etats parties à la Convention de Genève (par exemple l'Allemagne, le Chili, les Pays-Bas et la Suisse), qui n'y sont pas parties pour la plupart (par exemple le Brésil, les Etats-Unis, la France, la Grèce et la Suède). Elle constitue néanmoins une source utile de principes généraux dans ce domaine. En vertu de la Convention de Vienne, il existe deux voies possibles pour la modification des traités multilatéraux existants. Tout d'abord, deux ou plusieurs parties à un traité multilatéral peuvent modifier le traité pour leurs relations réciproques si, entre autres, une telle modification ne supprime pas des droits ou des obligations et ne crée pas d'"incompatibilité avec la réalisation effective de l'objet et du but du traité pris dans son ensemble". Cf. paragraphe 41 de la Convention de Vienne. En second lieu, sous réserve que certaines exigences de procédure concernant toutes les parties à une convention multilatérale aient été satisfaites, des modifications plus importantes sont possibles pour ceux qui acceptent ensuite ces modifications. Cf. paragraphe 40 de la Convention de Vienne.

Certains amendements additionnels seront également nécessaires pour assurer une certaine cohérence, entre autres entre les définitions et les champs d'application respectifs. A cet égard, il est important de souligner que la Convention de Genève couvre les droits sur "aéronefs" (qui incluent les moteurs, même lorsqu'ils sont temporairement détachés (bien que ces moteurs puissent alors devenir des "pièces détachées" - auxquelles des règles différentes (et inopportunes) s'appliquent), mais excluent les données techniques) et que, comme nous le recommandons, la Convention proposée couvrirait les garanties portant sur des "cellules d'aéronefs" (Cf. section 2 infra) et les "moteurs d'aéronefs" (incluant dans chaque cas les données techniques y relatives (Cf. respectivement sections 2 et 3)). A l'article 23(4)(b) du texte aéronautique nous avons recommandé un libellé destiné à traiter ces points en général, et nous avons tenté de clarifier en particulier la situation des moteurs d'aéronefs (qui n'ont pas de nationalité ou une nationalité très ténue).

¹⁵ Le fait qu'il soit ou non requis d'incorporer/appliquer la législation matérielle dépend de chaque Etat contractant. Cette question est reflétée dans l'article 28 du texte aéronautique.

¹⁶ En ce qui concerne les règles de droit international privé régissant les aspects du droit de la propriété des opérations impliquant des matériels d'équipement mobile qui ont une nationalité, tels que les aéronefs et les navires, un certain nombre de pays, en l'absence d'une convention internationale applicable, se référerait néanmoins à la loi du pays de la nationalité plutôt qu'à la *lex situs*. Cf. *Dicey and Morris, The Conflicts of Laws* 936 (12th ed. 1993) (droit anglais), *Jurisclasseur, droit international privé français*, Fasc. 550, 2 App. Art. 711 à 717, (a) navires et (b) aéronefs paras. 102 et s. et paras. 117 et s. (droit français), *Staudinger-Stoll, Internationales Sachenrecht*, Note 340 (droit allemand - opinion majoritaire) et *Yamada, Private International Law* p. 274 (droit japonais); cf. *Restatement (Second) of Conflicts of Laws* §244, comment g (droit américain); cf. en général Wood, *Law and Practice of International Finance: Comparative Law of Security and Guarantees* 258 (1995).

L'élément le plus complexe de l'approche de coordination est la question de la déférence ou de la primauté pour les questions de fond. En comparant le traitement proposé pour ces questions de fond en vertu de la Convention proposée et le traitement accordé par la Convention de Genève, le Groupe de travail aéronautique estime que la primauté de la Convention proposée est justifiée tant au plan juridique qu'au plan économique¹⁷.

2 Définition appropriée des aéronefs ou des cellules d'aéronefs aux fins de la Convention proposée

Recommandations

2.1 Compte tenu du traitement indépendant qui est recommandé pour les moteurs d'aéronefs en vertu de la Convention proposée, la définition de base appropriée aux fins de la liste de matériels d'équipement de l'article 2 doit être "cellule d'aéronef" plutôt qu'aéronef¹⁸. Une cellule inclurait tous les accessoires, équipements et pièces installés sur les cellules ou attachés à celles-ci (à l'exception des moteurs d'aéronefs ou des équipements similaires installés sur ces moteurs).

Comme il est recommandé dans le premier rapport, la définition d'une "cellule d'aéronef" inclurait également tous les manuels, données et documents techniques relatifs à cette cellule d'aéronef, qu'ils soient ou non situés dans celle-ci.

2.2 Seules les cellules qui (lorsqu'elles sont équipées des moteurs appropriés) peuvent transporter - ou sont habilités par l'Etat initial d'immatriculation à transporter - au moins 10 passagers ou des marchandises [d'un poids supérieur à 2750 kilogrammes]

¹⁷ Nous n'en donnerons ici que quelques exemples. En premier lieu, la Convention de Genève ne fournit pas un régime de priorités complet: il existe quelques règles, par exemple les articles IV (préférence pour certaines créances de sauvetage ou de préservation) et VII(5) (préférence pour certaines créances de responsabilité délictuelle), mais pour le reste les priorités sont déterminées par le pays d'immatriculation. La Convention proposée établira des règles complètes qui, à travers la communication d'informations, permettront de protéger les garanties privilégiées selon les lois nationales. Cf. article 22 du texte aéronautique. En second lieu, l'article V de la Convention de Genève limite la possibilité de constituer une sûreté pour un intérêt né plus de trois ans avant l'exécution; la Convention proposée ne connaîtrait pas une telle limitation. En troisième lieu, les droits de sûreté portant sur des moteurs détachés des cellules d'aéronefs sont limités et non commerciaux en vertu de l'article X de la Convention de Genève (ces moteurs doivent (1) être entreposés dans un lieu déterminé, (2), être identifiés comme étant soumis à la sûreté et (3) demeurer au lieu de l'entreposage); la Convention proposée mettrait en place un système complet bail/sûretés pour les moteurs d'aéronefs. Enfin, la Convention de Genève ne prévoit qu'une méthode de réalisation portant sur l'aéronef - la vente judiciaire - qui, à travers les procédures minimum imposées par l'article VII accorde, en fait, un délai de grâce impératif à la partie défaillante; ce système de droits de réalisation limité et restreint est inapproprié dans le contexte actuel du financement aéronautique. Cette même question sera traitée de façon plus appropriée et plus conforme aux attentes des parties par la Convention proposée.

¹⁸ Une définition des "biens aéronautiques" (cellules d'aéronefs, moteurs d'aéronefs, [hélicoptères] et toutes les garanties portant sur ces derniers) sera nécessaire. Une définition du terme "aéronef" (cellule d'aéronef et moteurs installés sur celle-ci) peut également s'avérer nécessaire.

et qui ne sont pas utilisées à des fins militaires, douanières ou policières sont couvertes par la Convention proposée.

- 2.3 Compte tenu de la subdivision des aéronefs en cellules et en moteurs d'aéronefs et du fait que les moteurs sont susceptibles d'être détachés, la Convention proposée devrait contenir des dispositions couvrant la situation dans laquelle le titulaire d'une garantie portant sur une cellule d'aéronef prend possession de celle-ci en vertu de la Convention proposée alors que les moteurs qui y sont installés ne sont pas ceux sur lesquels il a une garantie. Dans ce cas, la Convention proposée devrait (à l'égard du titulaire de la garantie portant sur le moteur) limiter la responsabilité du titulaire de la garantie portant sur la cellule mais établir une obligation de diligence et de coopération limitée en faveur du titulaire d'une garantie antérieure prioritaire portant sur ce moteur d'aéronef en vertu de la Convention proposée.

Le projet de dispositions reflétant ces recommandations figure aux paragraphes (2) à (4) de l'annexe et aux articles 2(1)(a) et 23(3) du texte aéronautique.

Motivation

Trois questions doivent être traitées dans la définition de l'aéronef/cellule d'aéronef ou découlent de cette définition. Tout d'abord, la Convention proposée devrait-elle être limitée aux aéronefs/cellules d'un certain type ou d'une certaine taille ou devrait-elle s'appliquer à tous types et tailles? En second lieu, la définition de l'aéronef doit-elle inclure les moteurs et, dans l'affirmative, à quelles fins? Enfin, la définition de l'aéronef/cellule doit-elle inclure les données techniques relatives à celui-ci/celle-ci?

S'agissant de la catégorie d'aéronefs que devrait couvrir la Convention proposée, nous pensons qu'une Convention excluant les appareils d'aviation courants présenterait certains avantages, principalement politiques, compte tenu de la manière dont la Convention proposée se substitue à la loi interne normalement applicable. Plus le matériel d'équipement est coûteux, perfectionné et commercial¹⁹, plus il y a de chances que (1) les parties à l'opération soient expérimentées et donc en mesure de connaître et de respecter des obligations internationales telles que celles qui sont établies par la Convention proposée et (2) le matériel d'équipement soit utilisé et/ou financé internationalement (ce qui écarte les opérations purement internes). Nous pensons que la limitation étroite en termes de capacité de transport de passagers ou de cargaison prévue par la section 2.2 est objective et équilibrée entre, d'une part, la nécessité d'une Convention large qui n'exclue pas les opérations internes²⁰ et, d'autre part, une primauté de la loi nationale lorsque les garanties sont susceptibles d'être de nature interne.

¹⁹ Veuillez noter que nous ne recommandons pas d'exclure les aéronefs privés. Ces aéronefs sont extrêmement importants; ils rencontrent les problèmes habituels associés à la règle de la *lex situs* et impliquent en général des parties qui sont en mesure de connaître et de respecter des obligations internationales.

²⁰ Cf. motivation détaillée pour cette position résumée en note 14 du premier rapport.

Quant à la question de savoir si la définition d'un aéronef devrait inclure une définition des moteurs (et, dans l'affirmative, à quelles fins), les données de base sont les suivantes. Les recommandations contenues dans le premier rapport envisagent un système dans lequel une sûreté peut être constituée sur un moteur spécifiquement identifié, rendue opposable et réalisée. Cf. pp. 18-20 du premier rapport. Cela implique nécessairement que la définition d'un aéronef devrait exclure les moteurs d'aéronefs (et les pièces relatives à ceux-ci); le terme de base approprié, aux fins de l'article 2, est donc "cellule d'aéronef" - qui correspond en fait au bien effectivement identifié par le numéro de série du constructeur.

Une conséquence de cette recommandation est que, sauf disposition contraire de la Convention proposée, une action en réalisation portant sur la cellule d'aéronef peut constituer une violation des droits de propriété détenus par le débiteur/preneur ou par des tiers sur un moteur qui a été remplacé ou échangé et qui se trouve sur la cellule au moment de la réalisation. Ce résultat, qui pourrait entraîner une responsabilité légale, ne serait pas commercialement acceptable s'il se présente en ces termes - même si les financeurs aéronautiques, à des degrés différents, prennent actuellement ce risque lorsqu'ils entreprennent une action en réalisation portant sur un aéronef²¹.

S'agissant de la troisième question, bien que la définition des aéronefs dans la plupart des systèmes juridiques n'inclue pas les données techniques et les documents y relatifs, nous pensons que ce devrait être le cas. La plupart des opérations de financement incluent la constitution de sûretés portant sur ces biens. Puisque la possession matérielle de ces documents techniques n'est évidemment pas transférée ou transférable au bailleur/financeur, les droits de sûreté portant sur ces documents sont en général rendus opposables (s'ils le sont) à travers des systèmes d'inscription publique (dans la mesure où la loi applicable le permet). Il est probable que des améliorations de ce système, insatisfaisant pour des documents techniques qui peuvent avoir une grande valeur, seraient bien accueillies par les professionnels du financement.

3 Définition appropriée des moteurs d'aéronefs aux fins de la Convention proposée

Recommandations

3.1 Seuls les moteurs d'aéronefs à réaction (qui au moins 1750 lbs de poussée ou son équivalent) ou à turbine (qui ont au moins une puissance sur l'arbre en régime de

²¹ Les moteurs d'aéronefs peuvent être enlevés des cellules d'aéronefs conformément au contrat de financement ou de bail sous-jacent ou en violation de celui-ci. Des exigences opérationnelles et de sécurité en sont souvent les principales causes. Les moteurs enlevés doivent bien sûr être remplacés. Un financeur/bailleur peut chercher à limiter sa responsabilité (et à protéger sa sûreté) en stipulant dans le contrat que les moteurs de remplacement font partie de l'aéronef; si cela peut lier la compagnie aérienne ou être pour elle une cause d'*estoppel*, il est improbable que l'on puisse éviter qu'une action en revendication soit exercée par un tiers qui aurait un droit supérieur sur ces moteurs de remplacement.

décollage de 550 chevaux ou son équivalent) doivent être couverts par la Convention proposée.

- 3.2 Comme pour les cellules d'aéronefs, la définition des moteurs d'aéronefs doit inclure tous les modules et autres accessoires, équipements et pièces installés sur ces moteurs ou attachés à ceux-ci, et tous les manuels techniques, données et documents relatifs à ces moteurs d'aéronefs.

Le projet de dispositions reflétant ces recommandations figure au paragraphe (2) de l'annexe et à l'article 2(1)(b) du texte aéronautique.

Motivation

D'une manière générale, les considérations développées au sujet de la première et de la troisième questions traitées dans la section 2 s'appliquent aux moteurs d'aéronefs.

En somme, nous recommandons que la Convention proposée contienne une définition limitative des moteurs d'aéronefs pour ce qui est de leur technologie et de leur puissance de base²², afin de ne prendre en compte que des opérations de financement impliquant des parties expérimentées et afin que les moteurs d'aéronefs, avec les modules et autres accessoires, équipements et pièces installés sur ces moteurs ou attachés à ceux-ci antérieurement, ne soient couverts par la Convention que s'ils sont susceptibles d'être utilisés internationalement.

4 Règles déterminant les relations entre un cessionnaire et un débiteur/preneur

Recommandations

- 4.1 A supposer que des droits contractuels puissent être cédés en vertu de la loi applicable au contrat sous-jacent, un débiteur/bailleur devrait être lié par la cession de ce contrat dans la mesure où il a [consenti par écrit à cette cession].
- 4.2 La relation entre le cessionnaire et le débiteur/preneur doit être régie par la loi applicable au contrat sous-jacent²³ - mais seulement dans la mesure où cette question

²² Les moteurs à piston ont été exclus de la définition recommandée en raison du rôle limité qu'ils jouent dans l'aviation internationale. L'inclusion de ce type de moteurs dans la Convention proposée ferait supporter, selon nous, une charge trop importante aux propriétaires et utilisateurs de ce type de matériel; les lois nationales existantes devraient continuer à régir les relations et problèmes juridiques y relatifs.

Quant aux suggestions relatives à la puissance des moteurs, les valeurs données sont destinées à refléter la puissance minimum nécessaire pour propulser des cellules d'aéronefs telles que celles qui sont définies dans la section 2 du présent rapport.

²³ Si la disposition optionnelle relative au choix contractuel de la loi applicable - contenue dans l'article 7(a) du texte aéronautique - est applicable, la loi choisie par les parties doit être la loi applicable au contrat

n'est pas couverte par le consentement du débiteur/preneur visé *supra* dans la section 4.1.

- 4.3 Lorsqu'un débiteur/preneur est lié par des contrats de cession concurrents, le cessionnaire qui enregistre le premier une déclaration d'inscription de ce consentement sur le registre international aura priorité sur le débiteur/preneur.
- 4.4 La seule garantie portant sur des droits contractuels qui, bien qu'elle ne soit pas constituée en vertu de la Convention proposée, puisse être inscrite en vertu de la Convention proposée est celle d'un créancier porteur d'un titre exécutoire définitif ou provisoire sur un bien émis par un tribunal national.

Le projet de dispositions reflétant ces recommandations figure à l'article 16(1), (2), (3) et (4) du texte aéronautique.

Motivation

Si, dans le contexte des cessions de bail, le Groupe de travail aéronautique a précédemment fourni à Unidroit des recommandations sur certaines questions relatives à la relation entre le cédant (bailleur) et le cessionnaire (prêteur) et sur certains éléments de la relation entre le débiteur (preneur) et le cessionnaire (prêteur)²⁴, nous nous étions

sous-jacent à ces fins. Si elle ne l'est pas, les règles de droit international privé normalement applicables doivent désigner cette loi applicable. Cf. article 27 du texte aéronautique. Ce point n'a pas été soulevé expressément dans le texte aéronautique au motif qu'il serait traité dans le rapport explicatif ou dans les commentaires officiels de la Convention proposée.

²⁴ Pour récapituler et expliquer ces recommandations, il existe cinq séries de questions qui doivent être examinées dans le contexte de l'inclusion de la cession de bail - c'est à dire d'un type spécifique de droits contractuels - dans la Convention proposée. Tout d'abord, quelle règle sera appliquée pour résoudre la question essentielle de savoir si une cession constitue ou non un transfert valable de la propriété entre les parties (cédant et cessionnaire) et si des règles de forme ou de fond sont applicables? Comme pour les autres garanties internationales couvertes par la Convention proposée, une cession satisfaisant aux exigences essentielles de la Convention proposée s'agissant de la création de la garantie serait une garantie *sui generis* reconnue comme telle par les Etats contractants. En second lieu, quelle règle sera appliquée pour déterminer les droits et obligations contractuels des parties? Comme pour les autres garanties internationales, ce serait, si la disposition optionnelle relative au choix de loi est applicable, la loi désignée par les parties et, dans le cas contraire, la loi normalement applicable. En troisième lieu, quelles seraient les règles applicables à ces cessions en matière d'opposabilité et de priorité? L'opposabilité découlerait de l'inscription et les priorités seraient déterminées en fonction de l'antériorité de l'inscription. Certains points doivent être soulevés s'agissant de cette troisième série de questions: dans le cas de ces cessions, le concept de créanciers nationaux privilégiés (Cf. paragraphe (26) de l'annexe et article 22(1)(b) du texte aéronautique) est inapproprié; les dispositions optionnelles en matière de faillite ne s'appliqueraient pas; enfin, la règle de base en matière de faillite (cf. article 22(4)) - confirmant l'opposabilité des garanties internationales au syndic de faillite - s'appliquerait également à de telles cessions.

Cette partie du second rapport traite les quatrième et cinquième séries de questions. Quelle règle devrait-on appliquer pour déterminer la relation générale entre le débiteur (preneur) et le cessionnaire, dans

expressément réservés sur la question de savoir (a) si une règle matérielle liant le débiteur (preneur)²⁵ à l'égard de la cession et prévoyant une règle de priorité vis-à-vis du débiteur (preneur)²⁶ ou (b) si une disposition relative à la désignation de la loi applicable était appropriée en ce qui concernait ces deux points.

Le principal argument en faveur de la règle matérielle contenant un élément d'enregistrement, dans le cas des priorités, est la certitude: elle permet aux tiers de s'assurer que le preneur n'est pas lié par une précédente cession du bail²⁷. Le consentement du débiteur (preneur) contenu dans la règle matérielle garantirait à celui-ci une certaine équité. Cela est particulièrement vrai si l'on tient compte de notre recommandation selon laquelle le débiteur (preneur) aurait la liberté de se lier par les stipulations spécifiques d'une cession - qui, en pratique, peuvent inclure des engagements commerciaux importants consentis par le preneur, parmi lesquels l'engagement à ne pas se prévaloir de certains moyens de défense dont il disposerait à l'égard du cédant ou d'assurer ou d'indemniser le cessionnaire contre certains risques liés à l'opération. Le défaut de cette approche tient, comme nous l'avons dit, aux difficultés potentiellement associées à l'exigence de consentement du preneur²⁸.

un contexte de faillite et en dehors de celui-ci? Quelle est la règle de priorité adéquate pour le preneur dans le cas de contrats de cessions multiples et concurrents?

²⁵ Nous poursuivions en écrivant que, si une règle matérielle était désignée, nous recommanderions une règle basée sur le principe suivant: "le débiteur (preneur) est tenu de payer ou d'exécuter, selon le cas, au bénéfice du cessionnaire (prêteur), à l'exclusion du cédant (bailleur) ou de tout autre cessionnaire subséquent, les sommes et obligations cédées relatives aux droits cédés, dans la mesure et aux conditions prévues par cette cession, si le débiteur (preneur) a contresigné un avis du cédant (bailleur) ou consenti à une telle cession et une copie de cet avis contresigné ou de ce consentement à la cession a été inscrite sur le registre (et n'a pas été dénoncée par une déclaration de dénonciation inscrite effectuée par le cessionnaire (prêteur))." Cf. note 31 p. 14 du premier rapport.

²⁶ La règle de désignation de la loi applicable la plus probable serait la *lex situs* de la dette contractuelle, c'est à dire l'établissement principal du débiteur, bien que d'autres règles - telles que la loi de la dette ou de l'établissement du cédant - aient été suggérées.

²⁷ Cf. en général Financement par cession de créances: Examen et avant-projet de règles uniformes, Rapport du Secrétaire Général, Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vingt-huitième session, Vienne, 2-26 mai 1995 ("rapport CNUDCI") paragraphes 73-80. Ces paragraphes du rapport CNUDCI se concentraient sur la priorité à l'égard du cédant. Comme il apparaît dans l'article 22 du texte aéronautique, nous soutenons pleinement ce concept s'agissant des conflits de droits entre les créanciers d'un cédant.

En outre, nous pensons que ces principes devraient également s'appliquer à des situations où le débiteur est lié par une cession antérieure en vertu de la loi nationale. Nous mentionnerons par exemple l'hypothèse fréquemment discutée: si un bailleur a précédemment cédé le bail à un prêteur A qui n'a pas inscrit la cession sur le système d'enregistrement international mais en a informé le preneur (la rendant ainsi opposable selon le droit anglais), un prêteur B ne saurait pas que le preneur est lié par la cession antérieure (puisqu'elle n'a pas été inscrite).

²⁸ Certaines lois nationales et règles nationales de droit international privé exigent le consentement du preneur pour pouvoir effectuer une cession qui lie celui-ci. Néanmoins, dans le financement du matériel d'équipement aéronautique, le consentement du preneur est habituellement exigé. Le fait que le preneur soit lié par une cession est, en pratique, trop important pour soumettre cette question à des règles techniques

L'approche consistant à désigner la loi applicable, en revanche, offre une plus grande flexibilité - en désignant une loi qui n'exige pas le consentement du preneur (mais, par exemple, une simple notification)²⁹ - mais une certitude moindre quant aux obligations et au rang de priorité précis du preneur.

Compte tenu des désaccords qui peuvent surgir au sujet de la règle relative à la désignation de la loi applicable, du fait que les consentements du preneur/débiteur sont habituellement requis et obtenus dans les opérations de financement aéronautique, de l'impératif commercial de certitude s'agissant de la relation entre le cessionnaire et un débiteur et du caractère primordial du principe d'autonomie des parties, nous recommandons la règle matérielle et les exigences relatives au consentement du preneur/débiteur à l'enregistrement qui l'accompagnent. Nous avons toutefois fait figurer entre crochets la partie pertinente de la recommandation principale afin d'indiquer le défaut de consensus total sur ce point et la nécessité de procéder à un examen plus approfondi.

5 Règles supplémentaires en matière de priorités pour les moteurs d'aéronefs

Recommandations

- 5.1 Comme nous l'avons recommandé dans le premier rapport et sous réserve de la recommandation contenue dans la section 5.2 *infra*, les rangs de droits concurrents portant sur des moteurs d'aéronefs seront déterminés en fonction de l'antériorité de l'inscription (sous réserve, comme pour les autres biens couverts par la Convention, de l'existence de créanciers nationaux privilégiés désignés) et nonobstant les règles nationales en matière d'accession en vertu desquelles la propriété d'un moteur d'aéronef peut être automatiquement transférée à un propriétaire de cellule ou ne plus être détenue par celui-ci (selon le cas) suite à l'installation de ce moteur sur une cellule ou à son enlèvement (selon le cas).
- 5.2 Lorsqu'un financeur/bailleur et une compagnie aérienne conviennent par contrat que, en cas d'installation d'un moteur d'aéronef spécifiquement identifié sur une cellule d'aéronef spécifiquement identifiée, la propriété de ce moteur sera transférée

complexes; un accord contractuel est recherché. De plus, les contrats de financement aéronautiques modifient souvent dans une certaine mesure les obligations cédées, en établissant une nouvelle relation juridique entre le cessionnaire et le débiteur. Enfin, dans certains Etats, la règle de l'effet relatif des contrats commanderait à un cessionnaire prudent d'établir une relation contractuelle directe avec le preneur.

²⁹ Certains commentateurs de ce second rapport ont estimé que la flexibilité qu'offrait la solution de la simple notification était très intéressante, en particulier lorsqu'il est difficile d'obtenir le consentement (par exemple dans le cas d'un financement par cession de créances avec un grand nombre de débiteurs) ou lorsque cela peut être coûteux (comme dans le refinancement de biens usagés). Si la difficulté d'obtention est relativement moins importante dans le cas du financement aéronautique que dans celui, par exemple, du financement par cession de créances fondées sur l'utilisation de cartes de crédit, le problème du coût est à prendre en compte. Toutefois, les cédants potentiels ont toujours la liberté d'obtenir par avance des consentements (conditionnels ou non) pour éviter de se retrouver dans cette situation.

à ce financeur/bailleur, ce financeur/bailleur peut enregistrer sa garantie future en inscrivant une déclaration d'enregistrement sur le registre international par référence au moteur d'aéronef désigné. A tout moment lorsque ce moteur d'aéronef est installé sur cette cellule, un financeur/bailleur qui a inscrit sa garantie prime les tiers qui inscrivent des garanties sur les moteurs d'aéronefs pertinent postérieurement à l'inscription de sa garantie future.

Le projet de dispositions reflétant ces recommandations figure aux paragraphes (1) et (44) de l'annexe et aux articles 22(1) et 23(1)(g) du texte aéronautique.

Motivation

En règle générale, nous avons recommandé pour les moteurs d'aéronefs un régime de priorités basé sur l'antériorité de l'inscription sauf pour certaines catégories de créanciers nationaux privilégiés désignés (par chaque pays appliquant la Convention) conformément à la Convention proposée. Cela implique d'écarter les dispositions des lois nationales relatives à l'accession, ou à des notions similaires, affectant les priorités³⁰ et qui auraient pour effet d'accorder une priorité à des transferts de moteurs d'aéronefs non enregistrés. En note 42 du premier rapport, nous faisons toutefois remarquer qu'une règle spéciale ("règle spéciale pour les moteurs") pourrait s'avérer nécessaire, pour des raisons commerciales, dans la situation où des contrats de crédit-bail portant sur des aéronefs et des moteurs appliquent contractuellement la solution du "transfert de propriété", c'est à dire lorsque les contrats en question prévoient qu'un droit de propriété ou des sûretés portant sur des moteurs spécifiquement identifiés occasionnellement installés sur un aéronef sont reportés sur l'aéronef (c'est à dire que l'action d'installer ou d'enlever le moteur constitue un transfert de propriété).

Nous poursuivions en affirmant que, si elle était recommandée, cette règle spéciale serait basée sur le principe suivant: "si (a) un financeur/credit-bailleur d'un aéronef et une compagnie aérienne conviennent dans un contrat que, suite à l'installation d'un moteur spécifiquement identifié sur un aéronef spécifiquement identifié, la propriété de ce moteur est transférée à ce financeur/credit-bailleur et si (b) de tels accords de transfert de propriété sont expressément constatés dans la déclaration de financement ou de réserve de propriété appropriée, selon le cas, inscrite sur le registre des moteurs (les formulaires de ces déclarations devant prévoir de telles constatations) par référence au moteur en question, alors ce financeur/credit-bailleur d'aéronef devra, en ce qui concerne ce moteur (si et aussi longtemps que ce dernier est installé sur cet aéronef), avoir priorité sur les acquéreurs ou financeurs qui inscriront ultérieurement des garanties portant sur ce moteur spécifiquement identifié." Cf. p. 18 du premier rapport.

³⁰ Remarquons que ces droits issus des lois nationales relatives à l'accession ou à des notions similaires, une fois acquis, constitueraient des garanties nationales susceptibles d'être inscrites telles que définies au paragraphe (33) de l'annexe du texte aéronautique.

Comme il est dit *supra*, la règle spéciale pour les moteurs constitue une exception limitée aux règles générales de priorités qui, compte tenu du fait qu'elle est compatible avec les principes de sécurité basés sur la publicité, rentrerait dans le cadre général de la Convention proposée. En effet, cette règle exige que tous les moteurs concernés soient spécifiquement identifiés antérieurement et qu'ils fassent l'objet d'inscriptions. Avec sa condition limitative, nous pensons que la règle spéciale pour les moteurs permettrait de parvenir à un équilibre entre les intérêts commerciaux concurrents présents dans les opérations de financement aéronautique.

6 Organisations qui seraient chargées de faire fonctionner et de gérer les registres de cellules d'aéronefs et de moteurs d'aéronefs.

Recommandations

Si nous nous réservons de nouveau sur la question des candidats pour le registre central des cellules et des moteurs, nous saisissons cette occasion pour exposer ci-après brièvement notre point de vue sur les principaux éléments de la structure et de l'organisation du système d'enregistrement international - pour les cellules d'aéronefs et les moteurs d'aéronefs:

- 6.1 Le Conseil de Direction d'Unidroit désignerait un groupe ou un organe ("organe de supervision")³¹ qui promulguerait, initialement et ultérieurement, des règles et règlements ("règlements") destinés à mettre en oeuvre la Convention proposée et à réglementer son application. L'organe de supervision ordonnerait au registre central du système d'enregistrement international - qui peut être différent selon les types de matériels d'équipement ("registre central") - de faire fonctionner et de gérer le système d'enregistrement international conformément aux règlements.
- 6.2 Chaque Etat contractant désignerait dans son instrument de ratification un registre satellite dans son pays ("registres satellites") qui, dans le cas des biens aéronautiques, pourrait être l'autorité aéronautique existante. Les registres satellites [avec le registre central] constitueraient les seules voies d'accès au système d'enregistrement international.
- 6.3 Les registres satellites agiraient en conformité avec les règlements uniformes et ne seraient pas autorisés à imposer des exigences supplémentaires pour l'inscription de garanties en vertu de la Convention proposée.
- 6.4 Les règlements fixeraient les conditions à satisfaire avant l'inscription de la déclaration d'enregistrement par le registre satellite (ou par le registre central dans la

³¹ L'organe de supervision devrait non seulement être international dans sa composition et neutre, mais également posséder une grande expérience s'agissant, entre autres, du droit aéronautique, du financement aéronautique et des questions techniques relatives aux registres internationaux.

mesure ou les inscriptions peuvent être effectuées auprès du registre central). Ces conditions se limiteront en général à une série réduite de considérations de fait (le contrat doit être signé, décrire le bien de façon adéquate et les parties en cause doivent avoir consenti à l'enregistrement).

[6.5 Les inscriptions ne peuvent être effectuées qu'auprès du "registre satellite pertinent" qui, dans le cas des [cellules d'aéronefs] [biens aéronautiques], serait le registre du pays d'immatriculation de l'aéronef [ou auprès du registre central].]

Le projet de dispositions reflétant ces recommandations figure aux paragraphes (7), (37), (39) et (40) de l'annexe et aux articles 4 et 17 du texte aéronautique.

Motivation

Le système d'enregistrement établi en vertu de la Convention proposée pourrait correspondre au modèle suivant: un système de haute technologie, à travers lequel toute personne pourrait effectuer des consultations et des inscriptions à partir de n'importe quel ordinateur situé n'importe où dans le monde, avec des réglementations ou des interférences aussi réduites que possibles (par exemple, pas de confirmation des documents validés, des signatures autorisées, etc.), dans lequel les risques techniques seraient supportés par la partie qui effectue l'inscription et où tous les risques de retard ou d'erreurs seraient supportés soit par la partie qui effectue la consultation soit par celle qui effectue l'inscription³². Ce modèle peut être désigné comme le "modèle basé purement sur la publicité". C'est le prototype, entre autres, des systèmes américain et canadien du droit des sûretés réelles (mais pas, et c'est intéressant de le remarquer, des systèmes de sûretés aéronautiques dans ces pays). Un système de ce type présente certains avantages indéniables, notamment en termes de technologie et d'efficacité.

Un autre modèle, lui aussi décrit très succinctement, pourrait être le suivant: un système dans lequel les inscriptions sont effectuées de façon manuelle, dans un seul local gouvernemental, après un examen substantiel de la part des autorités publiques, dans lequel - à un degré variable - les risques d'erreurs et de retard sont supportés ou censés être supportés par les gouvernements. Dans ce modèle, les inscriptions constituent quelque chose de plus qu'une preuve des droits ou qu'un moyen de les rendre opposables (comme c'est le cas dans le modèle basé purement sur la publicité). Ce modèle peut être désigné comme le "modèle manuel, des droits matériels". Les principaux avantages attribués à ce modèle sont la certitude et le confort liés au rôle du registre. Un certain nombre de systèmes européens actuels correspondent à ce modèle, de même que le système américain des sûretés aéronautiques (même si les parties à l'opération supportent en fait un risque d'erreurs considérable en droit américain - qui est minimisé par le rôle des conseillers juridiques spécialisés et l'expérience juridique des professionnels)³³.

³² Cf. discussion relative à la charge des risques contenue dans la section 8.

³³ Les conseillers juridiques en matière de financement aéronautique constitueront une ressource importante à mesure que les questions relatives au système d'enregistrement international se présenteront.

Il est juste de dire que la Convention proposée, comme la plupart des systèmes récents/modernes, correspond au premier modèle. Dans nos observations supplémentaires datées du 6 octobre 1995, nous convenions que, s'agissant du registre central, le caractère international du registre et la nécessité de pouvoir effectuer des consultations et des inscriptions de façon instantanées, appelaient un registre basé sur la publicité.

Ceci étant dit, nos observations relatives au concept de service satellite/registre satellite visent, en fait, à permettre ce que l'on pourrait appeler un "modèle hybride" dans lequel (1) les services/registres satellites (c'est à dire les services aéronautiques nationaux - qui pourraient bien sûr être les services à travers lesquels sont effectués les enregistrements en vertu de la Convention de Chicago et de la Convention de Genève) pourraient effectuer un examen substantiel/factuel limité (conformément à des règlements internationaux uniformes) avant l'inscription mais (2) entre le registre central et le registre satellite, les priorités seraient déterminées en fonction de la date d'inscription d'une simple déclaration. Dans le modèle hybride, seuls les services satellites pourraient effectuer des inscriptions et les agents gouvernementaux pourraient donc garder leur fonction de contrôle.

Veillez prendre note de notre recommandation figurant entre crochets à la section 6.5, selon laquelle les inscriptions ne pourraient être effectuées qu'auprès du service satellite du pays d'immatriculation de l'aéronef. Il est prématuré de se prononcer de façon définitive sur ce point avant que les travaux en cours sur le système d'enregistrement international ne deviennent plus concrets. La question de savoir, par exemple, si chaque pays pourra établir un registre satellite sur son territoire n'est pas clairement tranchée. Si ce n'est pas le cas (ou pour d'autres raisons), il peut être souhaitable de permettre un enregistrement direct auprès du registre central.

Il existe aussi d'autres questions relatives au traitement des moteurs d'aéronefs - qui peut être similaire à celui qui est prévu par la Convention de Genève³⁴. Nous reviendrons sur ces questions en temps utile.

Comme nous le remarquons dans les commentaires de conclusion, nous avons l'intention d'inclure ces conseillers dans les consultations en cours auprès des professionnels au sujet du texte aéronautique.

³⁴ Cf. article 23(4)(b) du texte aéronautique.

Deuxième partie: Recommandations spécifiques relatives à certaines questions soulevées lors de la réunion du sous-comité du Comité d'étude tenue du 11 au 13 octobre 1995

- 7 Lien nécessaire entre la Convention proposée et les Etats contractants et questions y relatives
- 7.1 Les tribunaux d'un pays qui ratifie la Convention proposée ("Etat contractant") (a) dans lequel le débiteur/acheteur/preneur est domicilié ou a son établissement principal, (b) dans lequel le bien aéronautique est basé ou situé, (c) qui est le pays d'immatriculation de l'aéronef et (d) - si cela ne porte pas atteinte aux règles fondamentales d'ordre public de ce pays - désignés par les parties à un contrat, sont tous compétents pour connaître de litiges impliquant des biens aéronautiques et donnant lieu à des procédures juridiques relatives à la Convention proposée.
- 7.2 La question de savoir si les tribunaux d'Etats contractants autres que ceux visés dans la section 7.1 doivent être compétents doit être tranchée conformément aux règles de droit international privé de ces Etats contractants. En outre, les dispositions reflétant les recommandations contenues dans les sections 7.1 et 7.2 ne doivent pas porter atteinte à l'application des règles de droit international privé des Etats non contractants en vertu desquelles les tribunaux de ces Etats peuvent être compétents et qui peuvent, pour le règlement d'un différend relatif à la Convention proposée, désigner les lois d'un Etat contractant (et donc la Convention proposée).
- 7.3 Rien dans la Convention proposée ne doit porter atteinte à la faculté des parties à un contrat de désigner un tribunal exclusivement compétent pour connaître des litiges relatifs à la Convention proposée susceptible d'apparaître entre ces parties. Si un tribunal exclusivement compétent est ainsi désigné, les autres tribunaux doivent se déclarer incompétents pour connaître de tels litiges, sauf lorsqu'une telle décision irait à l'encontre des lois d'ordre public du for.
- 7.4 En appliquant la Convention proposée à un litige relatif à un bien aéronautique:
- (a) les tribunaux visés dans les sections 7.1 et 7.2 ne doivent appliquer la disposition optionnelle relative au choix contractuel de la loi applicable et les dispositions additionnelles relatives aux recours/modes de réalisation que si [le pays d'immatriculation de l'aéronef] [l'Etat contractant du for] n'a pas formulé de réserve à leur sujet dans son instrument de ratification; et
 - (b) un Etat contractant (1) ne doit être lié par les dispositions de la Convention proposée relatives aux délais des décisions judiciaires en matière de recours que dans la mesure où il n'a pas effectué de réserve à ce sujet dans son instrument de ratification, (2) dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité ou sur le territoire duquel est

basé ou situé (selon le cas) le bien aéronautique au moment où ont lieu les procédures d'insolvabilité, ne doit être lié par les dispositions optionnelles pertinentes en matière de faillite que dans la mesure où il n'a pas effectué de réserve à ce sujet dans son instrument de ratification, et (3) doit se référer, pour appliquer les règles de priorités prévues par la Convention proposée, aux créanciers nationaux privilégiés tels qu'ils sont définis dans l'Etat contractant dans lequel intervient l'acte ou l'événement qui donne lieu à cette action.

- 7.5 Une renonciation à l'immunité souveraine à l'égard de la compétence des tribunaux visés aux sections 7.1 et 7.2 et/ou à l'égard d'une réalisation d'un bien aéronautique doit être valable et avoir force obligatoire en vertu de la Convention proposée.

Le projet de dispositions reflétant ces recommandations figure aux paragraphes (10), (27) et (38) de l'annexe et aux articles 11, 12(2), 24 et 23(1)(h) et (i) du texte aéronautique.

Motivation

Unidroit est en train d'examiner très attentivement les questions relatives aux "facteurs de rattachement", c'est à dire les questions consistant à déterminer quels rattachements sont nécessaires/suffisants entre les tribunaux d'un pays ainsi que l'objet de la Convention proposée pour justifier (1) la compétence de ces tribunaux pour connaître d'un litige et (2) l'application par ces tribunaux de la Convention proposée à un litige. Si ces questions ne sont pas propres aux biens aéronautiques (sauf dans la mesure où le pays d'immatriculation constitue un élément supplémentaire dans cette analyse et où le concept de dispositions optionnelles recommandées ajoutent des complications à ces questions), elles sont particulièrement intéressantes pour les professionnels du financement aéronautique.

Il est exact de dire, à l'instar de certains membres du sous-comité d'Unidroit, qu' "il n'est pas raisonnable de penser qu'un tribunal siégeant dans un Etat contractant, appliquant les règles relatives au choix de loi applicables [dans cet Etat], appliquerait *toujours* la [Convention proposée] à une opération impliquant du matériel d'équipement mobile. Il ne serait pas non plus raisonnable de penser qu'un tribunal siégeant dans un Etat non contractant n'appliquerait *jamais* la [Convention proposée] à une opération appropriée"³⁵.

S'agissant tout d'abord de la question de la compétence, Unidroit a précédemment envisagé trois motifs de compétence: situation du matériel d'équipement, nationalité (le cas échéant) du matériel d'équipement et, sous réserve des dispositions impératives de la loi du

³⁵ Cf. les observations du Professeur Charles Mooney, Jr. et de M. Thomas Whalen (représentant le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique) relatives 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 aéronautique, Unidroit 1995, Etude LXXII - Doc. 19, Add., p. 6.

for, désignation par les parties au contrat³⁶. Nous approuvons dans l'ensemble³⁷ cette liste et avons précédemment suggéré d'y ajouter le pays où le débiteur/preneur a son domicile ou son établissement principal³⁸. Cette longue liste de tribunaux compétents ne devrait toutefois pas porter atteinte à la faculté des parties de désigner contractuellement un tribunal exclusivement compétent lorsqu'une telle désignation ne violerait pas l'ordre public fondamental d'autres tribunaux saisis du litige.

La seconde question est celle de savoir quelle version de la Convention proposée devrait être appliquée lorsque différents Etats pertinents dans une opération ont mis en application des versions différentes de la Convention, c'est à dire lorsque certains l'ont adoptée avec certaines dispositions optionnelles et d'autres non.

Un facteur de complexité réside dans la différence de nature entre les dispositions optionnelles elles-mêmes. Par exemple, la question des délais impératifs applicables aux décisions en matière de recours ne pourrait s'appliquer qu'au tribunal. De même, la disposition optionnelle relative à l'insolvabilité ne s'appliquerait, en ce qui concerne ses principaux éléments, qu'à l'Etat dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité. Des questions plus difficiles se posent, au sujet de la disposition optionnelle, qui concernent les recours/modes de réalisation (ceux qui peuvent être exercés sans l'intervention du juge) et le choix contractuel de la loi applicable. Nous réservons notre position sur le point de savoir si ces questions devraient être réglées par référence à la version de la Convention proposée adoptée par le pays d'immatriculation de l'aéronef (s'il s'agit d'un Etat contractant) ou par référence à la version de la Convention proposée adoptée par l'Etat contractant du for³⁹.

³⁶ Cf. Rapport de synthèse sur la réunion du sous-comité du Comité d'étude chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux garanties internationales portant sur du matériel d'équipement mobile tenue du 29 novembre au 1er décembre 1994, Unidroit 1995, Etude LXXII - Doc. 15.

³⁷ Comme il apparaît dans l'article 24(1)(b) du texte aéronautique, s'agissant de la compétence du tribunal désigné, nous recommandons de substituer la notion de non-violation de "l'ordre public fondamental" de l'Etat contractant du for à celle de compatibilité avec les "règles impératives" du for. Les règles impératives sont des règles d'application positive (que l'on ne peut modifier par contrat); l'ordre public agit négativement pour invalider ou frapper de nullité une disposition. La restriction dont il s'agit correspond à cette seconde figure. De plus, compte tenu de l'objectif d'application large de la Convention proposée, nous pensons que la violation de l'ordre public devrait être fondamentale pour invalider une clause d'élection de for.

³⁸ L'établissement principal ("principal place of business") est un concept nord-américain. Il semble qu'un concept concurrent émerge en Europe, à savoir "le lieu où est situé le centre des principaux intérêts d'une partie". Cf. projet de Convention CEE sur les procédures d'insolvabilité. Provisoirement, les deux concepts semblent acceptables. Nous avons utilisé la formulation européenne dans l'article 24(1)(b) (compétence), dans l'article 24(2)(a) (contrôle de la loi (à travers la définition de l'Etat contractant pertinent)) et dans l'article 15 (disposition optionnelle relative à l'insolvabilité) du texte aéronautique afin de pouvoir évaluer la réaction des non européens à ce concept.

³⁹ Cette série de questions soulève des problèmes particulièrement difficiles qui appellent un examen plus approfondi. Si ces problèmes ne sont pas propres aux biens aéronautiques, certaines considérations distinctes et additionnelles entrent en jeu dans ce contexte. De plus, les deux problèmes qui sont ici examinés conjointement, à savoir la question de savoir si un Etat contractant X devrait reconnaître la réserve ou

Nous pensons que, compte tenu de la mesure dans laquelle les biens aéronautiques sont détenus et/ou contrôlés par des autorités gouvernementales, une confirmation expresse de la validité d'une renonciation à une immunité souveraine de juridiction (si elle est faite par une partie à l'opération) est nécessaire pour respecter les termes et l'objectif de la Convention proposée dans la mesure où celle-ci s'applique aux biens aéronautiques. Nous pensons que ce concept est conforme au droit émergent en matière d'entités gouvernementales exerçant des activités commerciales⁴⁰, notamment lorsque ces entités ont expressément renoncé aux moyens de défense dont elles disposaient en vertu d'une immunité de juridiction. Veuillez notamment remarquer que nous avons proposé une formulation étroite de cette règle - la validité d'une renonciation expresse - plutôt que la perte d'immunité en raison de la nature commerciale de l'activité en question.

8 Relation juridique et technique entre le registre central et les registres satellites et répartition de la charge des risques liés à des erreurs d'inscription, des retards, etc., entre les parties à l'opération, le registre central et les registres satellites

Au-delà des recommandations générales relatives à l'organisation et à la structure contenues dans la section 6, nous nous réservons sur cette question complexe en attendant que les travaux en cours sur le registre progressent.

l'absence d'une réserve effectuée par un autre Etat contractant pertinent Y au sujet de la faculté des parties de désigner la loi régissant leurs droits et obligations contractuels, et la possibilité de disposer de recours/modes de réalisation additionnels, pourraient par la suite être dissociés et traités séparément.

Quelques considérations préliminaires peuvent être utilement exposées. Tout d'abord, en ce qui concerne la faculté des parties de désigner la loi applicable à leur relation contractuelle, quelle est la réserve ou absence de réserve qui doit s'imposer aux tribunaux de l'Etat contractant X: celle effectuée par un Etat contractant Y, pays d'immatriculation de l'aéronef, ou celle effectuée par un Etat X, Etat du for? L'uniformité, la certitude et le respect de l'intérêt du pays de nationalité plaident en faveur de la première solution, tandis que des considérations théoriques de souveraineté, ainsi que les implications de notre recommandation relative à l'inapplicabilité des règles impératives et d'ordre public, vont dans le sens de la seconde. Nous pensons, provisoirement, que les premières considérations semblent l'emporter et que la référence appropriée à cet égard pourrait donc être la position adoptée par le pays d'immatriculation de l'aéronef.

Si les considérations qui s'opposent sont dans l'ensemble identiques en ce qui concerne les recours, s'agissant notamment de leur mise en oeuvre, leur confrontation peut conduire à une conclusion différente.

⁴⁰ Cf. le Foreign Sovereign Immunities Act de 1976 (droit américain), le State Immunities Act 1978 (droit anglais), Jurisclasseur, droit civil, immunités de juridiction et d'exécution, Art. 14 et 15 fasc. 70, para. 62 et s. (droit français) et Geimer, Internationales Zivilprozeßrecht, 2^{de} éd., notes 560 et s. (droit allemand); cf. Matsuyama & Sono v. Republic of China, 7 Taishinin Minji Hanreishu 1135 (droit japonais).

Quelques considérations

Les travaux conduits par Unidroit sur l'ensemble des questions relatives au registre entrent dans une phase nouvelle, plus formalisée. Un groupe technique d'experts en matière de registres, dirigé par le Professeur canadien Ronald Cuming, est en cours de composition afin d'étudier l'ensemble des questions et problèmes pertinents soulevés par un registre international tel que celui qui est envisagé par la Convention proposée.

Le Professeur Cuming a fait circuler un document de travail ("document de travail relatif au registre") qui souligne les questions et problèmes relatifs au registre⁴¹.

Ce document est de nature conceptuelle et une discussion plus détaillée et spécifique doit avoir lieu lors de la première réunion du groupe de travail chargé d'examiner les questions relatives au registre programmée du 16 au 18 avril 1996.

Nous souhaitons faire deux observations générales et préliminaires sur le document de travail relatif au registre. En premier lieu, comme il est mentionné dans la section 6 du présent rapport et ainsi qu'il apparaît aux paragraphes (7), (39) et (40) de l'annexe et aux articles 4 et 17 du texte aéronautique, nous encourageons les participants à la réunion relative au registre d'examiner attentivement, dans le contexte des biens aéronautiques, le "modèle hybride" comme point de départ dans l'édification du système d'enregistrement international. En second lieu, sans écarter la possibilité que certains risques de défaillance du système et d'erreurs soient supportés par les superviseurs et/ou les opérateurs du système, s'agissant de la répartition des risques entre les parties qui effectuent les inscriptions et celles qui les consultent, nous pensons que ce sont les premières qui doivent les supporter. En termes simples, nous pensons que les parties qui effectuent des consultations doivent pouvoir se fier à l'absence d'inscriptions lorsqu'elle s'appêtent à accorder des crédits financiers importants. En outre, nous recommandons que les inscriptions ne prennent pas effet avant de pouvoir être consultées. Cf. article 17(4) du texte aéronautique. Les parties qui effectuent des inscriptions peuvent se protéger elles-mêmes en n'accordant pas de crédit avant que leur propre inscription puisse être consultée.

9 Tribunaux qui ont le pouvoir de rendre des décisions opposables au système d'enregistrement international

Nous nous réservons sur ce point en l'attente d'une évolution des propositions relatives, d'une part, à la nature du système d'enregistrement international et, d'autre part, à la compétence des tribunaux en vertu de la Convention proposée.

⁴¹ Cf. Rapport exploratoire: Un registre international pour les garanties internationales portant sur des biens mobiles, Unidroit, 1996, Etude LXXIIC - Doc. 1.

Quelques considérations

Il s'agit là d'une autre question complexe dont les implications politiques et juridiques sont importantes. Si cette question ne se limite pas aux biens aéronautiques, elle est, une fois encore, particulièrement importante pour les professionnels du financement aéronautique.

Cette question a fait l'objet d'un examen très poussé lors de la réunion d'octobre et un grand nombre de points de vue ont été exprimés. Comme il apparaît au paragraphe 29 du rapport de synthèse, cette question a été laissée en suspens pour être examinée par le Comité d'étude en avril 1996. Les possibilités suivantes ont été énumérées:

- (1) chaque tribunal national désigné pourrait rendre des décisions opposables au système d'enregistrement international;
- (2) un nouveau tribunal international pourrait être créé avec le pouvoir de rendre des décisions opposables au système d'enregistrement international;
- (3) aucun tribunal ne pourrait rendre de telles décisions; les tribunaux nationaux adresseraient des injonctions *in personam* (c'est à dire des décisions liant les parties au litige (plutôt que le registre)) d'effectuer certaines actions relatives au registre (à défaut, les parties feraient l'objet de sanctions nationales pour non respect des ordonnances des tribunaux);
- (4) le respect des clauses d'élection de for (en principes exclusives) contenues, le cas échéant, dans le contrat de financement ou de bail;
- (5) le greffier du registre lui-même prendrait de telles décisions, à la lumière de tous les documents dont il dispose, notamment les injonctions *in personam* éventuellement émises.

Chacune des alternatives mentionnées *supra* présente ses défauts. La solution (1) risque de donner lieu à deux décisions incompatibles, ainsi qu'à des problèmes qualitatifs. La solution (2), tout en ayant de nombreux avantages théoriques (parmi lesquels la certitude et l'uniformité) et bien qu'elle offre même la possibilité d'un tribunal exclusivement compétent pour toutes les questions relatives à la Convention proposée, ne semble pas très réaliste, impliquerait un coût humain et financier important, et se heurterait à une résistance politique considérable. La solution (3) qui, avec la solution (5) semble la plus réaliste, peut engendrer des retards, une certaine confusion, etc. La solution (4) obligerait les parties à choisir un tribunal exclusivement compétent, ce qui est souvent inacceptable du point de vue commercial et qui présente de toute façon les mêmes défauts que la possibilité (1). En outre, certains litiges peuvent ne pas se limiter aux deux parties contractantes. L'opportunité de la possibilité (5) dépend de la qualité de l'organisation du registre et soulève des questions relatives à une éventuelle procédure d'appel.

Une autre possibilité vient à l'esprit: elle consisterait à attribuer à un ou des tribunal(ux) existant(s) une compétence exclusive⁴². Si cette alternative présente certains avantages, la résistance politique peut là encore être considérable.

Un dernier point. Quelle que soit la solution retenue pour résoudre cette question, elle se substituera dans une certaine mesure à l'article 16(3) de la Convention de Bruxelles de 1968 en vertu duquel, "en matière de validité des inscriptions sur les registres publics", les tribunaux d'un Etat contractant sur lequel le registre est tenu sont compétents⁴³.

Troisième partie: Quelques observations explicatives relatives au projet de texte aéronautique

Veillez vous référer à l'Annexe II, qui contient un projet du texte aéronautique annoté de façon à indiquer les modifications apportées au troisième projet révisé.

Dans cette troisième partie, nous présenterons quelques observations explicatives sur le texte aéronautique, qu'il diverge du troisième projet révisé ou qu'il s'appuie sur celui-ci. Nous insistons sur le fait que ces observations ne prétendent pas être complètes et qu'elles ne porteront que sur des considérations/recommandations qui n'ont pas été abordées dans le premier rapport ou dans les première et seconde parties du présent rapport (cf. Annexe III pour des références croisées adéquates entre ces considérations/recommandations et le texte aéronautique) et qui ne s'expliquent pas par elles-mêmes.

Les numéros des articles se référant au texte aéronautique, veuillez prendre note des observations suivantes:

Article 1(1) nous avons suggéré des modifications à l'article 1(1) du troisième projet révisé afin de fournir, en général, un peu plus de détails sur l'importante question du champ d'application et de souligner, en particulier, le fait que les priorités entre des garanties internationales et des garanties nationales seraient traitées;

Article 1(3) veuillez remarquer que les actes de cession et les contrats de cession de garantie sont énumérés et traités séparément (voir également les définitions figurant aux paragraphes (6) et (42) de l'annexe du texte aéronautique); les contrats de cession de garantie sont à certains égards traités de la même façon que les contrats constitutifs de sûreté (cf. article 10 du texte aéronautique), tandis que les actes de cession sont traités d'une façon similaire aux transferts;

⁴² A titre d'exemple, certains tribunaux existants pourraient se voir attribuer une compétence exclusive pour les questions relatives au registre portant sur des biens aéronautiques immatriculés dans des régions spécifiées.

⁴³ Cf. Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, article 16(3).

lorsque cela est opportun, ils sont traités conjointement (cf. article 16 du texte aéronautique);

Article 2(1) compte tenu de notre recommandation selon laquelle la Convention proposée devrait s'appliquer aux droits contractuels et aux transferts, nous pensons que, dans la version anglaise, le terme "property" est plus flexible et plus approprié que le terme "object";

les hélicoptères (à définir) ont été inclus comme une catégorie de biens distincte (au paragraphe (3) de l'annexe du texte aéronautique); veuillez remarquer la référence entre crochets aux hélicoptères dans la définition des biens aéronautiques: nous nous réservons à ce stade sur la question de savoir si les recommandations du Groupe de travail aéronautique devraient s'appliquer avec la même force aux hélicoptères et, le cas échéant, dans quelle mesure;

Remarque: nous avons fait passer la disposition relative au facteur de rattachement de l'article 3 du troisième projet révisé à l'article 24 du texte aéronautique et avons inclus des recommandations détaillées sur cette série de questions;

Article 3 compte tenu des nombreux ajouts et de la longueur de cet article, nous avons placé les termes dans l'ordre alphabétique dans l'Annexe de définitions;

Article 4(3) si l'on accepte le principe du "modèle hybride" et le rôle suggéré pour les registres satellites, une question reste en suspens: les registres satellites devraient-ils constituer les seuls accès pour les inscriptions uniquement, ou pour les inscriptions et les consultations; de plus, comme il a déjà été mentionné, le rôle que jouera le registre central comme voie d'accès au système devra être déterminé à mesure que les questions liées au système d'enregistrement feront l'objet d'un examen plus approfondi (cf. également articles 17(2) - (4) et 18(1), (2) et (4));

Article 5 l'introduction de l'article 5(1) et l'ensemble de l'article 5(2) du texte aéronautique (et le paragraphe (18) de son annexe) traitent des questions fondamentales relatives à la création d'une garantie internationale et à ses implications en matière de propriété et de formalités; nous sommes conscients du fait que ces points ont été exprimés de façon plus directe que de coutume dans les conventions internationales de ce type; nous n'excluons pas qu'il puisse être plus approprié de faire figurer certains points de détails dans les commentaires officiels ou dans le rapport explicatif de la Convention proposée (cf. article 30(3) du texte aéronautique);

Article 7(a) comme pour l'article 5, le fait de savoir si les détails pertinents donnés par le paragraphe (8) de l'Annexe du texte aéronautique au sujet de cet article 7(a)

sont nécessaires dépendra de la forme et de la fonction des commentaires et du rapport explicatif;

Article 10 veuillez examiner ce projet de dispositions sur les recours de base prévus par la Convention en cas de défaillance du cédant dans un contrat de cession de garantie;

Article 12 l'article 12(2) du troisième projet révisé permet à un Etat contractant de limiter les recours extrajudiciaires exercés dans le cadre d'un contrat constitutif de sûreté (mais pas d'un contrat réservant un droit de propriété au créancier ni d'un contrat de bail); nos recommandations concernant ces dispositions permettraient d'énoncer clairement que ces questions s'appliquent à tous les recours (à l'exception d'une vente judiciaire), y compris les recours additionnels - nous pensons qu'un Etat contractant souhaitant, pour des raisons d'ordre public, exclure les recours extrajudiciaires, devrait être appelé à formuler une réserve spécifique à ce sujet; nous nous réservons sur la question de savoir si, à cet effet, l'Etat contractant pertinent devrait être le pays d'immatriculation de l'aéronef ou le pays du for;

nous suggérons que la déférence inconditionnelle aux règles de procédure (qui peuvent avoir une grande variété de significations juridiques selon les systèmes juridiques) qui figure à l'article 12(1) du troisième projet révisé présente le risque de priver d'effet les dispositions relatives aux recours; nous avons donc recommandé que l'article 12(1) s'applique sous réserve des dispositions des articles 12(2) (recours extrajudiciaires) et 13 (délais applicables aux recours);

Article 17 cette disposition énumère les autres garanties qui peuvent être inscrites sur le système d'enregistrement international et les personnes qui peuvent effectuer ces inscriptions;

Article 22(1) cet article énonce les principales règles de priorités et établit clairement que ces règles s'appliquent également aux indemnités d'assurance (comme convenu au cours de la réunion d'octobre);

Article 23(1) conformément à l'alinéa (e), les Etats peuvent établir une différence entre les titulaires de garanties nationales privilégiées selon qu'ils sont ou non l'Etat d'immatriculation;

la disposition qui figure à l'alinéa (h) est nouvelle et, de l'avis de tous, élargit le champ d'application de la Convention proposée; elle demeure par conséquent entre crochets; comme il est expliqué *supra*, compte tenu de la mesure dans laquelle les compagnies aériennes incluent des entités détenues et contrôlées par des autorités gouvernementales, nous recommandons

provisoirement cette clause qui est nécessaire au respect des dispositions et l'objectif de la Convention proposée dans la mesure où celle-ci s'applique aux biens aéronautiques - et demandons à Unidroit d'examiner cette recommandation sur laquelle nous reviendrons après des consultations plus poussées;

Article 23(5) nous reviendrons en temps utile sur la relation entre la Convention proposée et la Convention d'Unidroit sur le crédit-bail international;

Article 24(2) comme il a été indiqué précédemment, nous nous sommes réservés sur la question de savoir si une référence devrait être faite au pays d'immatriculation de l'aéronef ou au pays du for pour déterminer l'applicabilité de la disposition optionnelle relative au choix contractuel de la loi applicable et des dispositions additionnelles relatives aux recours/modes de réalisation; en outre, nous n'avons pas encore pris position quant à la question de savoir si les moteurs d'aéronefs (initialement ou actuellement installés) doivent être traités de la même façon que les cellules d'aéronefs quand on se réfère, à cette fin, au pays d'immatriculation;

Article 25 la Convention proposée établit une série limitée de règles dont l'application ne doit pas être écartée ou limitée au motif qu'elles porteraient atteinte à des règles impératives ou (sauf dans le cas de l'article 24(1)(b) ou(d)) à l'ordre public; les objectifs prévalants de la Convention proposée, la certitude et la prévisibilité, commandent selon nous cette disposition; les problèmes rencontrés par ce type d'objections sont selon nous "optionnels" et pourraient faire l'objet de réserves de la part des Etats contractants conformément à l'article 31 du texte aéronautique;

Article 27 il s'agit là d'une révision plus importante du troisième projet révisé, qui se limitait aux effets des garanties internationales entre les parties; nous avons précédemment insisté sur l'importance de prévoir expressément l'inapplicabilité de la Convention proposée à certaines questions connexes concernant les tiers et d'autres questions, telles que les lois fiscales nationales et la responsabilité extra-contractuelle; nous attirons particulièrement votre attention sur le précédent que l'on peut trouver à cet égard à l'article 5 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises;

Article 28 la Convention proposée doit constituer le droit national d'application universelle;

Article 31 cette disposition énonce des règles importantes relatives aux réserves qui constituent un élément essentiel de notre approche vis-à-vis de la Convention proposée;

Article 32(2) sans limiter la faculté de tout Etat contractant de dénoncer à tout moment la Convention proposée, cette disposition énonce clairement qu'une telle dénonciation ne porterait pas atteinte aux droits des parties qui ont conclu des opérations alors que la Convention proposée était en vigueur dans un Etat contractant; cela réduirait de façon significative le risque de changements juridiques pesant sur les opérations de financement et de bail garanties par des biens;

Annexe

Para. (7) veuillez remarquer le libellé figurant entre crochets à la fin de cette disposition, qui est destiné à suggérer qu'il pourrait être souhaitable de disposer d'un registre central pour les biens aéronautiques distinct du registre des autres biens; il serait toutefois prématuré à ce stade de se prononcer sur cette importante question;

Para. (10) les tribunaux arbitraux contrôlés par l'Etat sont inclus dans la définition des "tribunaux" (comme convenu lors de la réunion d'octobre);

Para. (22) dans l'article 22 du texte aéronautique, nous avons tenté de fournir un cadre complet, qui englobe également les litiges impliquant des garanties nationales (cf. également paragraphe (33) de l'Annexe pour une liste des garanties nationales susceptibles d'être inscrites - qui sont des droits de propriété existants distincts de ceux qui représentent ou sont analogues, en vertu de la loi nationale, aux garanties internationales prévues par la Convention proposée); cf. également paragraphe (26) de l'Annexe pour la définition des "garanties nationales privilégiées" qui seraient prioritaires sans être inscrites;

Para. (27) le terme "Etat contractant dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité" se base sur des concepts analogues contenus dans le projet de Convention CEE sur les procédures d'insolvabilité mais contient des modifications en ce qui concerne le libellé de la présomption simple.

Commentaires de conclusion

Nous espérons qu'Unidroit examinera attentivement le contenu de ce second rapport et le texte aéronautique et que, en conséquence, le Groupe de travail aéronautique demeurera en mesure de promouvoir vigoureusement l'acceptation commerciale et politique de la Convention proposée. A cet égard, nous faisons remarquer que si nous avons tenu certains représentants gouvernementaux (parmi lesquels les agences européennes et américaines de crédit à l'exportation et certains fonctionnaires des départements d'état) informés de nos travaux, et si nous enverrons des copies du présent rapport aux personnes énumérées à l'annexe, les opinions exprimées dans ce rapport sont exclusivement celles du Groupe de travail aéronautique.

Nous sommes informés de ce que le principal rédacteur de ces documents, M. Jeffrey Wool, assistera en avril 1996 à la réunion du Comité d'étude et à celle du groupe de travail sur le registre afin de répondre aux questions éventuelles relatives à ces documents et à développer leur contenu. Veuillez prendre note du fait que nous sommes également disposés à apporter une aide supplémentaire si nécessaire.

En ce qui concerne la procédure à suivre, nous suggérerons la suivante. Sous réserve des décisions qui seront prises par Unidroit en avril 1996, nous souhaiterions pouvoir continuer à susciter le soutien de l'industrie aéronautique au texte aéronautique (tel que modifié de façon appropriée) et d'émettre les recommandations opportunes sur les points sur lesquels nous nous sommes réservés jusqu'à présent, tout en maintenant nos consultations et notre coopération avec le Comité d'étude pour le développement du texte de base ainsi qu'avec le groupe de travail sur le registre pour les questions relatives au système d'enregistrement international.

Nous sommes reconnaissants pour l'opportunité qui nous est donnée d'exprimer les opinions du Groupe de travail aéronautique sur ces questions et de participer directement à l'élaboration d'une Convention relative aux garanties et droits de sûreté sur des biens aéronautiques qui répond à la fois aux besoins de la pratique commerciale et de la technique juridique.

Je vous prie d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Benoît Debains
Vice Président, Customer Finance
Airbus Industrie

Kenneth Peters
Trésorier adjoint
The Boeing Company

CONVENTION RELATIVE
AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR
DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES

PROJET DE TEXTE AERONAUTIQUE (*) (**)

CHAPITRE I

CHAMP D'APPLICATION ET DISPOSITIONS GENERALES

Article premier

1. - La présente Convention prévoit la création d'une garantie internationale portant sur un matériel d'équipement mobile, en détermine certains effets entre les parties contractantes et détermine la priorité entre plusieurs garanties internationales et la priorité de garanties internationales à l'égard de garanties nationales portant sur un matériel d'équipement mobile.

2. - La garantie internationale revêt un caractère autonome et produit des effets sur le territoire des Etats contractants.

3. - Aux fins de la présente Convention une garantie internationale portant sur un matériel d'équipement mobile est une garantie, portant sur un bien qui appartient à une des catégories énumérées à l'article 2:

(*) Certains commentaires explicatifs relatifs à ce texte figurent dans la troisième partie du rapport présenté au nom d'un Groupe de travail représentant l'industrie aéronautique portant la date du 7 mars 1996. Le fondement commercial et juridique général du contenu de ce texte est présenté dans le rapport dudit Groupe portant la date du 15 mai 1995, tel que modifié par son rapport portant la date du 6 octobre 1995 et complété par les première et deuxième parties du rapport de ce Groupe portant la date du 7 mars 1996, tous préparés conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company (au nom d'un Groupe de travail représentant l'industrie aéronautique) et présentés à la demande d'Unidroit.

Certaines dispositions de ce texte ont été rédigées de façon très large pour faciliter l'analyse des principes commerciaux et juridiques sous-jacents et exigent donc d'être ultérieurement développés.

Tandis que ce texte développe le premier projet d'articles d'une future Convention d'Unidroit (cf Etude LXXII - Doc. 22), il ne doit pas être considéré comme présentant l'opinion d'Unidroit, mais comme ayant été présenté à Unidroit par le Groupe de travail représentant l'industrie aéronautique comme des recommandations destinées à faciliter le crédit-bail et le financement basés sur des biens et à en réduire le coût.

(**) *Note du Secrétariat d'Unidroit*

Dans l'élaboration de cette version française du projet de texte aéronautique l'on a tenu compte des améliorations rédactionnelles apportées au texte français du premier projet d'articles susmentionné telles que reflétées dans le texte révisé figurant au document Etude LXXII - Doc. 24.

- a) conférée par le constituant de la sûreté ("le constituant") en vertu d'un contrat constitutif de sûreté;
- b) détenue par un vendeur en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété;
- c) détenue par un bailleur en vertu d'un contrat de bail;
- d) conférée par un cédant dans une cession de garantie en vertu d'un contrat constitutif de sûreté;
- e) transférée par une personne ("l'auteur") en vertu d'un acte de transfert; ou
- f) cédée par un cédant en vertu d'un acte de cession.

Article 2

1. - La présente Convention s'applique aux biens appartenant à l'une des catégories suivantes:

- a) les cellules d'aéronefs;
- b) les moteurs d'avions;
- c) [les navires et bateaux immatriculés];
- d) les plates-formes de forage pétrolier non destinées à être immobilisées de façon permanente;
- e) les conteneurs [d'une capacité non inférieure à x mètres cubes];
- f) le matériel roulant ferroviaire;
- g) les satellites;
- h) les hélicoptères; et
- i) [autres ?].

2. - [Disposition prévoyant une modification de la liste de temps à autre par l'organe désigné à l'article X].

Article 3

Les termes et expressions figurant à l'annexe ont la signification qui leur y est donnée aux fins de la présente Convention.

CHAPITRE II

LE SYSTEME D'INSCRIPTION INTERNATIONALE

Article 4

1. - Un système d'inscription internationale composé d'un registre central et de registres satellites sera établi aux fins de l'inscription des garanties internationales, et des garanties nationales susceptibles d'être inscrites en vertu de l'article 22, conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. - Le registre central sera fixé dans un ou plusieurs lieux et administré sous le contrôle d'un organisme qui seront déterminés, et le cas échéant modifiés, par le Conseil de direction de l'Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit) et sera organisé selon les règles.

3. - Les registres satellites:

a) [ainsi que le registre central] constituent le seul accès au système d'inscription internationale [à travers lequel on peut effectuer les inscriptions, les modifier ou en donner mainlevée en vertu de la présente Convention conformément aux articles 17 à 19 et aux règles]; et

b) sont administrés et organisés selon les règles.

4. - Le système d'inscription internationale sera organisé de façon à ce que:

a) les inscriptions relatives à des biens aéronautiques soient effectuées par référence au numéro de série de tels biens ; et

b) les inscriptions relatives à [d'autres biens] soient effectuées par référence à [des critères d'identification de ces biens appropriés].

CHAPITRE III

CREATION DE GARANTIES INTERNATIONALES: CONDITIONS D'APPLICATION DES CHAPITRES IV A IX

Article 5

1. - Sous réserve des dispositions de l'article 20, une garantie internationale portant sur un bien mobile n'est créée conformément à la présente Convention et les Chapitres IV à IX de la présente Convention ne s'appliquent à une garantie internationale que si le contrat qui prévoit la garantie:

- a) est conclu dans un écrit signé par les parties ou pour le compte de celles-ci;
- b) porte sur un bien sur lequel le constituant, le vendeur, le bailleur, l'ayant cause, le cessionnaire, le cessionnaire dans une cession de garantie ou le cédant de droits portant sur des moteurs, a des droits;
- c) décrit le bien sur lequel elle porte de manière à en permettre l'identification; et
- d) en cas de contrat constitutif de sûreté, détermine les créances garanties.

2. - Un contrat conforme aux exigences du paragraphe 1 du présent article crée et constitue, aux fins de la présente Convention, une garantie internationale valable indépendamment:

- a) que la forme de la garantie ainsi créée soit ou non reconnue dans un Etat contractant;
- b) que des actions ou formalités supplémentaires soient ou non exigées par le droit interne d'un Etat contractant pour la création d'une telle garantie;
- c) que l'application des règles de droit international privé d'un Etat contractant applicables à défaut de la présente Convention pourrait soumettre la validité d'une telle garantie à d'autres lois; et/ou
- d) qu'il existe d'autres règles de droit interne (sauf celles concernant exclusivement la capacité pour conclure un contrat) qui, à défaut de la présente disposition, pourraient conduire à la nullité ou à la non-reconnaissance d'une telle garantie.

CHAPITRE IV

EFFETS ENTRE LES PARTIES D'UN CONTRAT CREANT UNE GARANTIE INTERNATIONALE

Article 6

1. - Les parties peuvent convenir par écrit d'écarter tout ou partie des droits conférés par le présent Chapitre au créancier garanti, au vendeur, au bailleur, au cessionnaire dans une cession de garantie, au cessionnaire, à l'ayant cause ou au cessionnaire de droits portant sur des moteurs.

2. - Le présent Chapitre ne produit d'effet que sous réserve des dispositions de la Convention d'Unidroit sur le crédit-bail international lorsque celles-ci sont applicables.

Article 7

Les parties peuvent prévoir dans leur contrat:

- a) que la loi désignée régit toutes les questions relatives à leurs droits et obligations contractuels en vertu des documents relatifs à l'opération; et
- b) dans le cas d'un contrat constitutif de sûreté, d'un contrat réservant un droit de propriété, d'un contrat de bail et d'un contrat de cession de garantie, les éléments constitutifs d'une défaillance ("défaillance") permettant l'exercice des droits et actions énoncés aux articles 8 à 11.

Article 8

1. - En cas de défaillance du constituant d'une sûreté, le créancier garanti peut, dans la mesure et aux conditions prévues par ledit contrat:

- a) obtenir que le tribunal ordonne la vente de tout ou partie du bien grevé à son profit et que le produit de cette vente lui soit attribué, ou obtenir de toute autre manière le produit et les autres bénéfices issus de la réalisation du bien;
- b) prendre possession de tout ou partie du bien; et/ou
- c) vendre ou donner à bail tout ou partie du bien.

2. - A tout moment après la défaillance du constituant, les parties peuvent convenir ou le tribunal peut, à la demande du créancier garanti, ordonner que ce dernier se verra attribuer la propriété de tout ou partie du bien grevé à son profit, en règlement de tout ou partie de ses droits au titre de la sûreté.

3. - Dans l'exercice des pouvoirs qu'il détient en vertu du paragraphe précédent, le tribunal tient compte, d'une part, de la valeur du bien susceptible d'être attribué au créancier garanti et, d'autre part, du montant de la créance que cette attribution doit satisfaire.

4. - A tout moment avant la vente du bien grevé ou avant le prononcé de la décision mentionnée au paragraphe 2, le constituant peut obtenir la libération du bien en payant la totalité des sommes garanties par la sûreté, sous réserve d'un bail qui aurait été consenti par le créancier garanti en vertu de l'alinéa c) du paragraphe 1.

5. - Une vente effectuée par le créancier garanti dans l'exercice des droits qu'il détient en vertu de l'alinéa c) du paragraphe 1, à la suite d'une décision rendue par le tribunal conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 ou en vertu de l'article 11, transfère à l'acheteur la propriété du bien libérée de toute autre garantie internationale ou nationale primée par la garantie internationale du créancier garanti en vertu des dispositions de l'article 22. Lorsque le produit d'une telle vente est supérieur à ce qui est dû au créancier garanti et que cette vente est garantie par le bien vendu, l'excédent doit être payé par le créancier garanti au titulaire de toute autre garantie

internationale inscrite dont le rang suit celui de la garantie internationale du créancier garanti ou, à défaut, au constituant.

Article 9

En cas de défaillance de l'acheteur dans un contrat réservant un droit de propriété ou du preneur dans un contrat de bail, le vendeur ou le bailleur, selon le cas, peut prendre possession de tout ou partie du bien faisant l'objet du contrat, dans la mesure et aux conditions prévues par le contrat.

Article 10

1. - En cas de défaillance du cédant dans un contrat de cession de garantie, le cessionnaire peut, à l'égard du cédant:

a) percevoir et imputer sur la créance garantie tous les paiements effectués par le débiteur en exécution des droits cédés et le produit et les autres bénéfices issus de la réalisation des droits ainsi cédés; et

b) exercer les droits ainsi cédés conformément aux dispositions du contrat auquel lesdits droits sont relatifs.

2. - Tout paiement ou produit visé à l'alinéa a) du paragraphe 1 supérieur à la somme garantie par un tel contrat de cession de garantie est effectué au profit du titulaire de toute autre garantie inscrite dont le rang suit celui de la garantie internationale du cessionnaire ou, à défaut, retenu par le cessionnaire ou gardé au profit du cédant, selon le cas, conformément à la loi applicable.

3. - Les dispositions du présent article ne portent pas préjudice aux droits dont dispose le cessionnaire en vertu de la loi applicable antérieurement à une défaillance.

Article 11

Les parties peuvent convenir de tous droits ou actions supplémentaires en cas de défaillance du constituant, de l'acheteur, du preneur, ou du cédant dans une cession de garantie, pour autant que ce recours est compatible avec les dispositions précédentes du présent Chapitre et admis par la loi applicable de l'Etat contractant pertinent.

Article 12

1. - Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et, le cas échéant, de l'article 13, tous les droits et actions prévus par le présent Chapitre s'exercent conformément aux règles de procédure du lieu où ils sont exercés.

2. - Les droits et actions dont dispose, en cas de défaillance, un créancier garanti en vertu des alinéas b) ou c) du paragraphe 1 de l'article 8, un vendeur ou un bailleur en vertu de l'article 9, un cessionnaire dans une cession de garantie en vertu de l'article 10 et un créancier garanti, un vendeur, un bailleur ou un cessionnaire dans une cession de garantie, selon le cas, en vertu de l'article 11, peuvent être exercés sans l'intervention du juge, sauf lorsque l'Etat contractant pertinent a formulé une réserve relative au présent paragraphe.

CHAPITRE V

CERTAINES DISPOSITIONS ADDITIONNELLES RELATIVES AUX GARANTIES INTERNATIONALES

Article 13

1. - Les procédures judiciaires visant à déterminer la possibilité, pour le créancier garanti, le vendeur ou le bailleur, de prendre possession de tout ou partie d'un bien en cas de défaillance dans un contrat, doivent être achevées dans un délai de cinq jours ouvrables à compter de la date où elles sont engagées dans un Etat contractant. Ces procédures doivent être ainsi engagées dans un Etat contractant dans un délai de trois jours ouvrables à compter du dépôt d'une demande exercée à cet effet par le titulaire d'une garantie internationale auprès des autorités compétentes de cet Etat.

2. - Sans préjudice aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 23, les procédures judiciaires relatives à tout autre droit ou action prévu par la présente Convention doivent être achevées dans un délai de trente jours ouvrables à compter de la date où elles sont engagées dans un Etat contractant. Ces procédures doivent être ainsi engagées dans un Etat contractant dans un délai de trois jours ouvrables à compter du dépôt d'une demande exercée à cet effet par le titulaire d'une garantie internationale auprès des autorités compétentes de cet Etat.

Article 14

Nonobstant les législations relatives aux procédures d'insolvabilité en vigueur dans l'Etat contractant dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité:

a) si et dans la mesure où le constituant, l'acheteur ou le preneur en a ainsi convenu dans le contrat sur lequel porte une garantie internationale inscrite:

i) trente jours après le prononcé de l'insolvabilité ou (si cette date est antérieure à ce dernier) à la date à laquelle, le cas échéant, le constituant, l'acheteur ou le preneur serait obligé, conformément aux législations susmentionnées, de réparer

toute inexécution des obligations prévues par le contrat et les documents relatifs à l'opération ou de restituer et remettre le bien au créancier garanti, au vendeur ou au bailleur ("date de réparation/restitution"), le constituant, l'acheteur ou le preneur doit réparer toutes ces inexécutions et s'engager à exécuter toute obligation future conformément aux dispositions du contrat et des autres documents relatifs à l'opération ou restituer et remettre le bien au créancier garanti, au vendeur ou au bailleur conformément aux dispositions du contrat et dans l'état exigé par celles-ci;

ii) aucune action visant à la réalisation de la garantie ou autre action exercée en cas de défaillance après la date de réparation/restitution par le créancier garanti, le vendeur ou le bailleur à l'encontre du constituant, de l'acheteur ou du preneur ou directement sur le bien, en vertu des articles 8, 9, 11 ou du paragraphe 2 de l'article 23, ne doit être suspendu, empêché ou retardé; et

iii) aucune obligation ou aucun engagement incombant au constituant, à l'acheteur ou au preneur en vertu du contrat ou des documents relatifs à l'opération ne peut être restructuré, amendé ou modifié sans le consentement du créancier garanti, du vendeur ou du bailleur; et

b) aucune catégorie de créanciers ou d'autres personnes, à l'exception des titulaires de garanties privilégiées en cas d'insolvabilité, ne peut avoir priorité, en vertu des législations relatives aux procédures d'insolvabilité de l'Etat dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité, sur les droits et garanties portant sur des biens dont est titulaire en vertu de la présente Convention un créancier garanti, un vendeur ou un bailleur.

Article 15

Tout Etat contractant (à l'exception de l'Etat dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité) sur le territoire duquel le bien est situé doit rapidement coopérer avec les autorités compétentes de l'Etat dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité dans l'exécution des dispositions de l'article 14 (le cas échéant).

Article 16

1. - Sous réserve des dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article, un débiteur est tenu par les stipulations d'un contrat de cession de garantie ou d'un acte de cession (selon le cas) dans la mesure où il y a [consenti par écrit].

2. - La loi applicable au contrat constitutif de sûreté, au contrat réservant un droit de propriété ou au contrat de bail qui fait l'objet d'un contrat de cession de garantie ou d'un acte de cession régit:

a) la cessibilité des droits que l'on se propose de céder; et

b) i) la relation entre le cessionnaire dans un contrat de cession de garantie ou le cessionnaire (selon le cas) et le débiteur;

ii) les conditions auxquelles le contrat de cession de garantie ou l'acte de cession peut être invoqué à l'égard du débiteur; et

iii) toute question relative à l'exécution de ses obligations par le débiteur,

mais seulement dans la mesure où les questions énumérées aux sous-alinéas i) à iii) de l'alinéa a) ne sont pas couvertes par le consentement du débiteur visé au paragraphe 1 du présent article ou par les dispositions du paragraphe 3 du présent article.

3. - Au cas où un débiteur est lié, en vertu de la présente Convention ou de la loi applicable, par des contrats de cession de garantie, des actes de cession ou des garanties nationales portant sur les droits cédés concurrents, les rangs de priorité respectifs des cessionnaires dans les contrats de cession de garantie, des cessionnaires et des titulaires d'autres garanties nationales à l'égard du débiteur sont déterminés en fonction de l'ordre dans lequel leurs garanties ont été inscrites dans le système d'inscription international.

4. - Aucune garantie nationale portant sur des droits cédés ne peut être inscrite en vertu de la présente Convention, à l'exception des garanties nationales définies à l'alinéa i) du paragraphe 33 de l'annexe.

CHAPITRE VI

INSCRIPTION DES GARANTIES

Article 17

1. - a) Une garantie internationale peut être inscrite dans le système d'inscription international par son titulaire lorsque:

i) le contrat y relatif est conforme aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 5; et

ii) toutes les parties au contrat ont consenti par écrit à l'inscription.

b) Les garanties suivantes peuvent également être inscrites dans le système d'inscription international par les parties décrites ci-après:

i) la garantie détenue par un cessionnaire dans un contrat de cession de garantie ou par un cessionnaire (selon le cas) à l'égard d'un débiteur, qui naît du consentement du débiteur ("consentement du débiteur") à un contrat de cession de garantie ou à un acte de cession (selon le cas) - par le cessionnaire dans le contrat de cession de garantie ou par le cessionnaire (selon le cas);

ii) la garantie détenue par le titulaire d'une garantie nationale portant sur un bien susceptible d'être inscrite - par le titulaire de cette garantie; et

iii) la garantie détenue par le titulaire d'une garantie inscrite qui naît d'un contrat en vertu duquel le titulaire d'une autre garantie inscrite convient de subordonner sa garantie sur un bien à celle de cette personne - par la personne à la garantie de laquelle la garantie d'une autre personne a été subordonnée.

c) Les déclarations signifiant l'intention d'inscrire une garantie internationale peuvent également être inscrites [par le titulaire d'une garantie internationale future] ("déclaration de priorité").

2. - Une partie qui a le droit d'effectuer une inscription dans le système d'inscription international en vertu du paragraphe 1 du présent article peut transmettre ou remettre au [registre central ou] au registre satellite pertinent (selon le cas) une déclaration écrite ("déclaration d'inscription") conformément aux règles applicables à ce type d'inscription.

3. - Les déclarations d'inscription doivent être accompagnées des documents et preuves exigés par [le registre central ou] le registre satellite pertinent (selon le cas) agissant conformément aux règles et notamment:

a) dans le cas de l'inscription d'une garantie internationale, la preuve que le contrat est conforme aux exigences des alinéas a), c) et d) du paragraphe 1 de l'article 5 et que les parties à ce contrat ont consenti à l'inscription;

b) dans le cas de l'inscription d'un consentement du débiteur, la preuve que ce dernier a consenti au contrat de cession de garantie ou à l'acte de cession pertinent (selon le cas);

c) dans le cas d'une garantie nationale susceptible d'être inscrite, la preuve que cette dernière existe valablement en vertu du droit national pertinent;

d) dans le cas de l'inscription d'une subordination, la preuve que la partie qui subordonne sa garantie a consenti à l'inscription; et

e) dans le cas de l'inscription d'une déclaration de priorité, la preuve [de l'existence de la garantie internationale future] [que le constituant, acheteur ou preneur futur a consenti à l'inscription de cette déclaration de priorité].

4. - Toutes les déclarations d'inscription conformes aux exigences des paragraphes 1 à 3 du présent article doivent être inscrites dans le système d'inscription international par [le registre central ou] le registre satellite pertinent (selon le cas). L'inscription prend effet à l'instant où une déclaration d'inscription a été enregistrée par le système d'inscription international, où le système d'inscription international a délivré un numéro d'inscription et où l'inscription est susceptible d'être consultée. Une déclaration d'inscription est "susceptible d'être consultée" lorsque [.....].

5. - L'inscription est efficace jusqu'à la date précisée dans la déclaration d'inscription ou jusqu'à l'expiration du délai qui y figure.

6. - L'inscription est valable nonobstant une irrégularité dans la déclaration d'inscription à moins que l'irrégularité ne soit sérieusement trompeuse et que la partie pertinente n'ait effectivement été induite en erreur par celle-ci.

Article 18

1. - Une partie qui a le droit d'effectuer une inscription dans le système d'inscription international en vertu de l'article 17 et qui se propose de faire modifier son inscription doit transmettre ou remettre au [registre central ou] au registre satellite pertinent (selon le cas) une déclaration écrite ("déclaration modificative de l'inscription") conformément aux règles applicables à ce type d'inscription.

2. - Les déclarations modificatives de l'inscription doivent être accompagnées des documents et preuves exigés par [le registre central ou] le registre satellite pertinent (selon le cas) agissant conformément aux règles, notamment les preuves qui étaient exigées pour l'inscription qui est ainsi modifiée.

3. - Une inscription modifiée prend effet lorsqu'une déclaration modificative de l'inscription a été enregistrée par le système d'inscription international et est susceptible d'être consultée, et est efficace jusqu'à la date précisée dans la déclaration modificative de l'inscription ou jusqu'à l'expiration du délai qui y figure.

4. - Il y a lieu à mainlevée de l'inscription à l'expiration du plus bref des deux délais fixés conformément au paragraphe 5 de l'article 17 et au paragraphe 3 du présent article (selon le cas) et lorsqu'est transmise ou remise au [registre central ou] au registre satellite pertinent (selon le cas), conformément aux règles, une déclaration écrite ("déclaration de mainlevée d'inscription") signée par la partie qui effectue l'inscription ou en son nom. Cette déclaration de mainlevée d'inscription doit être accompagnée des documents et preuves exigés par [le registre central ou] le registre satellite pertinent (selon le cas) agissant conformément aux règles.

Article 19

Un certificat d'inscription, qui mentionne le moment à partir duquel une inscription peut être consultée, émis par [le registre central ou] les registres satellites (selon le cas) constitue une présomption simple du fait, de l'heure, du rang et du contenu de l'inscription sans qu'il soit nécessaire d'établir l'authenticité du certificat.

Article 20

Les articles 17 à 19 s'appliquent, pour autant que de raison, à une garantie internationale future de la même façon qu'ils s'appliquent à une garantie internationale.

[Article 21
Responsabilité du registre international]

CHAPITRE VII

EFFETS D'UNE GARANTIE INTERNATIONALE A L'EGARD DES TIERS

Article 22

1. - Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article, le titulaire d'une garantie inscrite portant sur un bien ("le titulaire d'une garantie inscrite") prime les garanties concurrentes portant sur le même bien ou les indemnités d'assurance dues en cas de perte physique de ce bien dont sont titulaires:

a) les titulaires de garanties internationales portant sur le même bien non inscrites;

b) les titulaires de garanties nationales portant sur le même bien non inscrites (qu'il s'agisse ou non de garanties nationales susceptibles d'être inscrites) à l'exception des garanties nationales privilégiées;

c) les titulaires de garanties internationales portant sur le même bien qui ont été inscrites dans le système d'inscription international postérieurement à l'inscription de la garantie du titulaire d'une garantie inscrite, à l'exception:

i) d'un titulaire d'une garantie inscrite à laquelle le titulaire d'une garantie inscrite susmentionné a subordonné sa garantie inscrite, comme l'atteste une déclaration de subordination inscrite; et

ii) d'un titulaire d'une garantie internationale auquel le titulaire d'une garantie inscrite susmentionné a transféré ou cédé sa garantie internationale portant sur le même bien;

et

d) les titulaires de garanties portant sur le même bien inscrites antérieurement:

i) qui ont été transférées ou cédés au titulaire d'une garantie inscrite en vertu d'un contrat inscrit conformément à la présente Convention;

ii) qui ont subordonné leur garantie portant sur le même bien à celle du titulaire d'une garantie inscrite en vertu d'une subordination attestée par une déclaration de subordination inscrite; ou

iii) pour [toute contre-valeur] [toute avance] accordée par ces titulaires sans qu'ils y soient tenus en vertu d'une obligation préexistante et alors qu'ils avaient une connaissance effective de la garantie inscrite du titulaire d'une garantie inscrite.

2. - a) Un titulaire d'une garantie inscrite qui a acquis sa garantie d'un créancier garanti, d'un vendeur ou d'un bailleur, en vertu d'un contrat ou par effet de la loi, bénéficie de la même priorité relativement au bien que la personne de laquelle il a acquis sa garantie.

b) La priorité dont bénéficie [une personne] [le titulaire d'une garantie internationale future] qui inscrit une déclaration de priorité conformément à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 17 est la même que celle dont bénéficie le titulaire d'une garantie inscrite en vertu du paragraphe 1 du présent article, déterminé à la date de l'inscription de cette déclaration, si une déclaration d'inscription attestant la garantie internationale qui fait l'objet de la déclaration de priorité est inscrite dans un délai de [sept jours] à compter de l'inscription de cette dernière.

3. - Les conflits de droits entre titulaires de garanties non inscrites sont déterminés selon la loi applicable.

4. - a) Une garantie internationale est opposable au syndic de faillite lorsque, antérieurement à la faillite, la garantie internationale a été inscrite conformément à la présente Convention.

b) Aux fins du présent paragraphe, le terme "syndic de faillite" comprend le liquidateur, l'administrateur ou toute autre personne désignée pour gérer les biens du constituant, de l'acheteur, du preneur, du cédant dans une cession de garantie ou du débiteur dans l'intérêt des créanciers.

5. - Sous réserve des articles 14 et 15, rien dans le présent article ne porte atteinte à d'autres règles du droit des procédures d'insolvabilité applicables au cas d'insolvabilité du constituant, de l'acheteur, du preneur, du cédant dans une cession de garantie ou du débiteur.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS SPECIALES POUR LES BIENS AERONAUTIQUES

Article 23

1. - Aux fins de la présente Convention et dans la mesure où celle-ci s'applique aux biens aéronautiques, les dispositions supplémentaires et les modifications suivantes s'appliquent:

a) un "contrat de bail" tel que défini au paragraphe 20 de l'annexe et visé dans la présente Convention comprend des contrats qui entrent dans la définition donnée par celle-ci mais dont la durée est inférieure à trois ans;

b) aux fins du paragraphe 31 de l'annexe, la référence à une inscription "par référence au bien sur lequel porte le contrat" désigne une inscription effectuée par référence au numéro de série du constructeur de ce bien aéronautique;

c) aux fins de l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 5, une description d'un bien aéronautique qui contient le numéro de série du constructeur de ce bien, le nom du constructeur et la désignation du modèle est considéré comme permettant son identification;

[d) dans les hypothèses visées à l'alinéa c) du paragraphe 5 du présent article, les dispositions du paragraphe 2 de l'article 6 ne sont pas applicables];

e) tout Etat contractant peut, lors du dépôt de son instrument de ratification, établir une différence aux fins de l'article 22 entre les titulaires de "garanties nationales privilégiées" selon que cet Etat contractant est ou non l'Etat d'inscription;

f) les dispositions du sous-alinéa iii) de l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 22 ne sont pas applicables;

g) la priorité de la garantie internationale inscrite d'un cessionnaire de droits portant sur des moteurs est la même que celle du titulaire d'une garantie inscrite (tel que défini au paragraphe 1 de l'article 22) sans condition supplémentaire si, lors d'un conflit de droits, le moteur spécifiquement identifié qui fait l'objet du contrat spécial relatif à un moteur est installé sur la cellule d'aéronef spécifiquement identifiée visée dans ledit contrat;

h) une renonciation à l'immunité souveraine à l'égard de la compétence des tribunaux visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 de l'article 24 et à l'alinéa i) du présent paragraphe et/ou à l'égard d'une réalisation d'un bien conformément aux articles 8 à 11, au paragraphe 1 de l'article 13 ou à l'alinéa ii) du paragraphe a) de l'article 14 est valable et a force obligatoire en vertu de la présente Convention; et

i) outre les tribunaux des Etats contractants énumérés aux sous-alinéas i) et ii) de l'alinéa a) et à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 24, les tribunaux de l'Etat d'inscription sont également compétents pour connaître des différends donnant lieu à des procédures judiciaires portant sur l'objet de la présente Convention.

2. - a) Le présent paragraphe ne s'applique que lorsque le constituant, l'acheteur ou le preneur y a consenti par écrit et a transmis à l'autorité aéronautique pertinente de l'Etat d'inscription une autorisation indiquée comme irrévocable et exclusive en faveur du créancier garanti, du vendeur, du bailleur, du cessionnaire ou du cessionnaire dans une cession de garantie ("partie autorisée") dans la forme exigée par les règles.

b) En cas de défaillance du constituant, de l'acheteur ou du preneur et suite à une demande présentée par la partie autorisée, les autorités compétentes de l'Etat d'inscription doivent [dans un délai de sept jours] à compter de la présentation d'une telle demande prendre toutes les mesures nécessaires afin de:

i) effectuer le désenregistrement du bien aéronautique; et

ii) permettre et autoriser l'exportation et le déplacement du bien aéronautique de son territoire,

pourvu que toute garantie inscrite portant sur le bien aéronautique primant la garantie que la partie autorisée détient sur ce bien ait été satisfaite, ou que le titulaire d'une telle garantie inscrite antérieurement ait consenti à ce désenregistrement, à cette exportation et à ce déplacement.

c) Si la défaillance et toute autre défaillance sont pleinement réparées par le constituant, l'acheteur ou le preneur avant le désenregistrement du bien aéronautique, la partie autorisée doit retirer dans un bref délai la demande (éventuellement) effectuée auprès des autorités aéronautiques pertinentes conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe.

d) Les dispositions du présent paragraphe ne portent pas préjudice au droit dont bénéficie le créancier garanti, le vendeur, le bailleur, le cessionnaire ou le cessionnaire dans une cession de créance, en vertu de la législation nationale de l'Etat d'inscription, de procéder au désenregistrement du bien aéronautique et à son exportation et son déplacement (i) sans l'autorisation du constituant, de l'acheteur ou du preneur visée ci-dessus ou (ii) en vertu d'autres procédures applicables dans un délai inférieur à [sept jours].

3. - Une personne qui prend possession d'une cellule d'aéronef (conformément aux articles 8 à 11 ou aux alinéas i) ou ii) du paragraphe a) de l'article 14) n'est pas responsable pour cette action à l'égard de toute personne qui détient une garantie sur un moteur installé sur cette cellule, pourvu que cette personne ait fait des efforts raisonnables pour consulter dans un bref délai le système d'inscription international et identifier, contacter et coopérer avec le titulaire (s'il existe) d'une garantie inscrite portant sur ce moteur prioritaire sur celui-ci en vertu de l'article 22.

4. - a) Lorsque l'Etat d'inscription est un Etat partie à la Convention de Genève* :

i) la référence à la "loi" de cet Etat au sens de l'alinéa i) du paragraphe 1 de l'article I de la Convention de Genève de 1948 désigne les lois adoptées par cet Etat après la mise en oeuvre de la présente Convention telle que ratifiée par cet Etat dans son instrument de ratification; et

ii) cet Etat ne doit pas interdire l'inscription de tout droit ou garantie en vertu de la présente Convention conformément au paragraphe 3 de l'article II de la Convention de Genève de 1948.

* Cette disposition doit être élaborée et affinée de manière à assurer sa compatibilité avec les dispositions de la Convention de Genève de 1948; cette disposition (ainsi que l'alinéa a) du paragraphe 5 de l'article 23) a été rédigée de façon large et simple pour faciliter une analyse générale.

A titre d'exemple, il doit être précisé que, aux fins de l'alinéa ii) du paragraphe 1 de l'article I de la Convention de Genève de 1948, l'expression "le registre public de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé" doit être considérée comme englobant le registre satellite pertinent du système d'inscription international en vertu de la présente Convention.

b) Pour les Etats parties à la Convention de Genève, le terme "aéronef" visé aux alinéas a) à d) du paragraphe 1 de l'article I de la Convention de Genève de 1948 doit être remplacé par les termes "cellules d'aéronefs" (telles que définies par la présente Convention) et "moteurs d'aéronefs (tels que définis par la présente Convention) installés sur des cellules d'aéronefs [lors de l'inscription]".

5. - La présente Convention remplace, pour les Etats contractants, les Conventions suivantes qui sont en vigueur entre deux ou plusieurs d'entre eux:

a) la Convention de Genève de 1948 sauf pour les engagements de chaque Etat partie à la Convention de Genève en vertu de l'article I de celle-ci;

b) la Convention de 1933 pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs, mais seulement dans la mesure où l'Etat contractant [sur le territoire duquel le bien aéronautique est saisi] [qui est l'Etat d'inscription] n'a pas formulé de réserve relative au paragraphe 2 de l'article 12 de la présente Convention lors du dépôt de son instrument de ratification; et

[c) la Convention d'Unidroit sur le crédit-bail international de 1988 pour autant que celle-ci est applicable aux aéronefs [mais seulement dans la mesure où cette Convention est incompatible avec les dispositions de la présente Convention].]

CHAPITRE IX

CERTAINES DISPOSITIONS RELATIVES A LA COMPETENCE ET A LA COORDINATION ET CERTAINES DISPOSITIONS FINALES

Article 24

1. - a) Les tribunaux d'un Etat contractant sont compétents pour connaître des différends donnant lieu à des procédures judiciaires relatives à la présente Convention si cet Etat contractant est:

i) celui dans lequel réside le constituant, l'acheteur, le preneur, l'auteur, le cédant, le cédant dans une cession de garantie ou le cédant de droits portant sur un moteur (selon le cas), ou dans lequel se trouve le centre des principaux intérêts de cette partie; ou

ii) celui où est basé ou situé le bien pertinent.

b) Les tribunaux de tout autre Etat contractant désignés par les parties à un contrat sont également compétents pour connaître des différends donnant lieu à des procédures judiciaires relatives à la présente Convention à moins que cette compétence ne porte atteinte à l'ordre public fondamental de l'Etat contractant du for.

c) La question de savoir si les tribunaux des Etats contractants autres que ceux énumérés aux alinéas précédents sont ou non compétents pour connaître des

différends relatifs à la présente Convention est déterminée conformément aux règles de droit international privé de ces Etats.

d) Rien dans la présente Convention ne porte préjudice au droit des parties à un contrat de convenir que les tribunaux d'un Etat contractant ou de tout autre Etat sont exclusivement compétents pour connaître des différends entre ces parties donnant lieu à des procédures judiciaires relatives à la présente Convention. Si les parties en conviennent ainsi, d'autres tribunaux compétents en vertu de la présente Convention doivent décliner leur compétence sauf si cela porte atteinte à l'ordre public fondamental de l'Etat contractant du for.

2. - Dans l'application de la présente Convention à un différend, les tribunaux d'un Etat contractant visé au paragraphe 1 du présent article doivent:

a) appliquer les dispositions du paragraphe a) de l'article 7 seulement si l'Etat contractant pertinent n'a pas formulé de réserve à cet égard; et

b) appliquer les dispositions de l'article 22 relatives aux garanties nationales privilégiées dans l'Etat contractant dans lequel l'action ou les événements générateurs de ces garanties sont survenus, le cas échéant, ou autrement en se référant à ses propres règles de droit international privé.

3. - Les tribunaux visés au paragraphe 1 du présent article ne sont liés par les délais prévus aux paragraphes 1 et 2 de l'article 13 que si l'Etat contractant du for n'a pas formulé de réserve à l'égard de ces dispositions lors du dépôt de son instrument de ratification.

4. - Les dispositions du présent article ne portent pas préjudice à l'application des règles de droit international privé d'Etats non contractants qui peuvent attribuer la compétence aux juridictions de ces Etats non contractants pour les procédures judiciaires relatives à des questions couvertes par la présente Convention et qui peuvent, pour ces procédures, renvoyer aux lois d'un Etat contractant.

Article 25

L'application des dispositions de la présente Convention ne peut être refusée ou limitée par des tribunaux d'un Etat contractant au motif que celles-ci porteraient atteinte à l'application des règles de cet Etat ou d'un autre Etat auxquelles on ne peut déroger par contrat en vertu du droit national ("règles impératives") ou (sauf dans la mesure prévue aux alinéas b) ou d) du paragraphe 1 de l'article 24) qui seraient incompatibles avec l'ordre public de cet Etat ou d'un autre Etat.

Article 26

1. - La présente Convention remplace, pour les Etats contractants, les Conventions suivantes qui sont en vigueur entre deux ou plusieurs d'entre eux, mais seulement dans la mesure spécifiée ci-après:

a) Articles [-] de la Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matières civile et commerciale telle que modifiée par la Convention de San Sebastian de 1989 dans la mesure où l'article 24 ou l'alinéa i) du paragraphe 1 de l'article 23 de la présente Convention est applicable;

b) Articles [-] de la Convention de Lugano de 1988 dans la mesure où l'article 24 ou l'alinéa i) du paragraphe 1 de l'article 23 de la présente Convention est applicable;

c) Articles [-] de la Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dans la mesure où le paragraphe a) de l'article 7, l'article 16 ou l'article 25 de la présente Convention est applicable; et

[d) autres].

Article 27

Toutes les questions juridiques qui ne sont pas expressément tranchées dans la présente Convention sont régies par la loi applicable, notamment la qualification d'un contrat en application, entre autres, du droit fiscal national et du droit national relatif à la responsabilité extra-contractuelle.

Article 28

Les dispositions de la présente Convention constituent non seulement un accord international valable entre les Etats contractants, mais également le droit national de chaque Etat contractant. Tout Etat contractant doit prendre toutes les mesures nécessaires afin de mettre en oeuvre les dispositions du présent article.

Article 29

La présente Convention s'applique dans un Etat contractant aux contrats conclus après la date de son entrée en vigueur à l'égard de cet Etat.

Article 30

1. - Pour l'interprétation et l'application de la présente Convention et des règles, il sera tenu compte de leur caractère international et de l'opportunité de les interpréter et de les appliquer de façon uniforme.

2. - Les dispositions de la présente Convention et des règles doivent être interprétées et appliquées de façon uniforme afin de promouvoir l'objectif

commercial sous-jacent qui est de faciliter les opérations impliquant des biens mobiles et dont le financement est basé sur ces biens.

3. - Pour la réalisation des objectifs énoncés dans le présent article, il sera tenu compte, dans l'interprétation et l'application de la présente Convention et des règles, du [commentaire] [rapport explicatif] de la Convention

Article 31

1. - La présente Convention est sujette à ratification par les Etats. L'instrument de ratification de chaque Etat sera déposé auprès de [.....] ("le depositaire"), qui informera tous les autres Etats contractants de la date du dépôt et des dispositions de l'instrument de ratification.

2. - Dans son instrument de ratification, un Etat:

- a) peut déclarer qu'il n'appliquera pas:
 - i) les dispositions du paragraphe a) de l'article 7 relatives au choix contractuel de la loi applicable par les parties à un contrat;
 - ii) les dispositions du paragraphe 2 de l'article 12 relatives à la possibilité d'exercer des droits et actions sans l'intervention du juge;
 - iii) les dispositions du paragraphe 1 et/ou 2 de l'article 13 relatives aux délais applicables aux procédures judiciaires relatives aux droits et actions exercés en vertu de la présente Convention;
 - iv) les dispositions de l'article 14 relatives à des règles spéciales relatives aux procédures d'insolvabilité applicables dans l'Etat dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité; et
 - v) les dispositions de l'article 15 relatives à des règles spéciales relatives aux procédures d'insolvabilité applicables dans des Etats contractants autres que celui dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité;
- b) peut énumérer:
 - i) ses garanties nationales privilégiées aux fins de l'article 22; et
 - ii) ses garanties privilégiées en cas d'insolvabilité aux fins du paragraphe b) de l'article 14;
- c) doit énumérer:
 - i) les organes qui, le cas échéant, constitueront des registres satellites sur son territoire pour chaque catégorie de bien énumérée au paragraphe 1 de l'article 2;
 - ii) les juridictions compétentes aux fins du paragraphe 10 de l'annexe, de l'article 13 et de l'article 24;

iii) les autorités compétentes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 13 aux fins de l'engagement des procédures judiciaires; et

iv) l'autorité aéronautique pertinente aux fins du paragraphe 2 de l'article 23.

3. - Tout Etat contractant peut, à tout moment, retirer une réserve qu'il a formulée dans son instrument de ratification; une telle réserve cesse de produire des effets le premier jour du troisième mois suivant la date où le dépositaire a reçu le retrait en question.

4. - Aucune réserve n'est autorisée autre que celles qui sont expressément autorisées par le paragraphe 2 du présent article et les Etats contractants ne peuvent formuler de réserves que lors du dépôt de leurs instruments de ratification.

5. - a) Tout Etat contractant peut à tout moment modifier la liste de ses garanties nationales privilégiées ou de ses garanties privilégiées en cas d'insolvabilité en déposant une déclaration à cet effet auprès du dépositaire; sous réserve de l'alinéa b) du présent paragraphe, une telle modification prendra effet le premier jour du troisième mois suivant la date où le dépositaire a reçu la déclaration en question.

b) Les modifications autorisées par l'alinéa a) du présent paragraphe ne portent pas atteinte à l'application du paragraphe b) de l'article 14 ou de l'article 22 (selon le cas) relativement aux droits de toute partie qui a inscrit une garantie antérieurement à la date effective d'une telle modification.

Article 32

1. - La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats contractants à tout moment à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet Etat; sous réserve du paragraphe 2 du présent article, une telle dénonciation prend effet le premier jour du troisième mois suivant la date où le dépositaire a reçu la dénonciation en question.

2. - Une dénonciation effectuée par un Etat contractant en vertu du paragraphe 1 du présent article ne porte pas atteinte aux droits accordés par la présente Convention au titulaire d'une garantie internationale inscrite antérieurement à la date à laquelle cette dénonciation prend effet et ne libère pas cet Etat contractant de ses engagements en vertu de la présente Convention relatifs à une telle garantie internationale inscrite.

ANNEXE

- 1) "contrat" désigne un contrat constitutif de sûreté, un contrat réservant un droit de propriété, un contrat de bail, un contrat de cession de garantie, un acte de cession, un acte de transfert ou un contrat spécial relatif à un moteur;
- 2) "moteurs d'aéronefs" désigne des moteurs d'aéronefs à réaction ou à turbine qui, dans le cas de moteurs à réaction, ont au moins 1750 lbs de poussée ou son équivalent et, dans le cas de moteurs à turbine, ont au moins [une puissance sur l'arbre en régime de décollage de 550 chevaux] ou son équivalent, tous les modules, équipements accessoires, autres pièces et équipements installés, incorporés ou attachés à ces moteurs, et toutes les données techniques, manuels, carnets de route et autres documents relatifs à tout ou partie de ce qui précède, à l'exception des moteurs d'aéronefs utilisés par les autorités gouvernementales à des fins militaires, douanières ou policières;
- 3) "bien aéronautique" désigne des cellules d'aéronefs, des moteurs d'aéronefs, [des hélicoptères] et toutes les garanties portant sur des contrats relatifs à des cellules, à des moteurs d'aéronefs [et à des hélicoptères];
- 4) "cellule d'aéronef" désigne des cellules d'aéronefs qui, lorsque des moteurs d'aéronefs appropriés y sont installés, peuvent transporter, ou sont habilités par l'Etat initial d'immatriculation à transporter, au moins dix passagers ou des marchandises [pour un poids supérieur à 2750 kilogrammes], tous les équipements accessoires, ameublements, instruments et autres équipements et pièces (autres que les moteurs d'aéronefs) installés, incorporés ou attachés à ces cellules, et toutes les données techniques, manuels, carnets de route et autres documents relatifs à tout ou partie de ce qui précède, à l'exception des cellules d'aéronefs utilisés par les autorités gouvernementales à des fins militaires, douanières ou policières;
- 5) "droits cédés" désigne tous les droits cédés par un cédant dans une cession de garantie à un cessionnaire en vertu d'un contrat de cession de garantie ou par un cédant à un cessionnaire en vertu d'un acte de cession (selon le cas);
- 6) "acte de cession" désigne un contrat (autre qu'un contrat de cession de garantie) ou un instrument par ou dans lequel une personne ("le cédant") cède la garantie qu'il détient en vertu d'un contrat constitutif de sûreté, d'un contrat réservant un droit de propriété ou d'un contrat de bail à une autre personne ("le cessionnaire") et qui est rédigé de façon à décharger pleinement le cédant de la garantie dans et en vertu de ces contrats;
- 7) "registre central" désigne [...], le registre central du système d'inscription international [pour des biens aéronautiques et [...], le registre central du système d'inscription international pour des biens autres que des biens aéronautiques];

- 8) "droits et obligations contractuels" en vertu des documents relatifs à l'opération s'agissant du paragraphe a) de l'article 7 concerne toutes les questions relatives à (i) l'interprétation des documents relatifs à l'opération, (ii) l'exécution conformément aux documents relatifs à l'opération, (iii) la question de savoir si une défaillance (telle que définie au paragraphe b) de l'article 7) a eu lieu dans l'exécution du contrat, (iv) la question de savoir si des obligations découlant des documents relatifs à l'opération ont été éteintes et/ou exécutées, (v) l'évaluation des dommages résultant d'une inexécution ou d'une violation des documents relatifs à l'opération et (vi) les conséquences de la nullité du contrat et/ou des autres documents relatifs à l'opération;
- 9) "Etat d'inscription" désigne, pour un bien aéronautique, l'Etat contractant dans lequel ce bien est immatriculé conformément à la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation internationale civile ou à tout accord international succédant ou se substituant à celle-ci en matière de nationalité des biens aéronautiques;
- 10) "tribunaux" désigne pour un Etat contractant les juridictions judiciaires ou arbitrales, y compris des tribunaux d'appel, désignées dans l'instrument de ratification de cet Etat et habilitées par la loi à émettre des ordonnances et des décisions obligatoires en vertu de la législation interne de cet Etat;
- 11) "désenregistrement d'un bien aéronautique" désigne, pour l'Etat d'inscription, le désenregistrement d'un bien aéronautique de cet Etat en vertu des lois et règlements de cet Etat visés à l'article 19 de la Convention de Chicago de 1944 ou dans les dispositions correspondantes de tout accord international succédant ou se substituant à celle-ci;
- 12) "Etat partie à la Convention de Genève" désigne un Etat contractant qui a ratifié ou qui ratifiera dans le futur la Convention de Genève de 1948;
- 13) "Convention de Genève de 1948" désigne la Convention de 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs;
- 14) "hélicoptères" désigne [...];
- 15) "date du prononcé de l'insolvabilité" désigne (i) la date à laquelle toute procédure d'insolvabilité a été engagée en vertu de la loi nationale applicable ou (ii) (si cette date est antérieure à la première) la date à laquelle un constituant, un acheteur ou un preneur déclare son intention de suspendre ou de différer le paiement de sa dette ou de ses loyers à l'ensemble de ses créanciers, ou les suspend ou diffère effectivement;
- 16) "législations relatives aux procédures d'insolvabilité" désigne, pour un Etat contractant, les lois en matière de faillite, d'insolvabilité, de liquidation ou de redressement ou toute autre législation analogue affectant l'ensemble des créanciers dans cet Etat;

17) "procédure d'insolvabilité" désigne une procédure de faillite, d'insolvabilité, de liquidation ou de redressement ou toute autre procédure analogue affectant les droits des créanciers à l'égard d'un constituant, d'un acheteur, d'un preneur ou de ses biens;

18) "garantie internationale" désigne une garantie créée en vertu de la présente Convention à laquelle le paragraphe 3 de l'article premier s'applique;

19) "procédures judiciaires" désigne, pour un Etat contractant, toutes les procédures légales et judiciaires exercées en vertu des lois internes de cet Etat exigées afin de pouvoir émettre en vertu de ces lois internes une décision judiciaire relative à l'objet de ces procédures définitive et non susceptible d'appel ou de révision;

20) "contrat de bail" désigne un contrat par lequel une personne ("le bailleur") donne à bail ou convient de donner à bail (avec ou sans option d'achat) un bien à une autre personne ("le preneur") pour une durée minimum de [trois] ans, en vertu duquel l'entretien, la garde et le contrôle du bien donné à bail sont transférés au preneur pour la durée du contrat de bail;

21) "numéro de série du constructeur" désigne, pour une catégorie de biens, le numéro attribué à ce bien par son constructeur complété par des chiffres, des lettres et/ou des symboles supplémentaires tels qu'énoncés dans les règles nécessaires pour assurer l'unicité d'un tel numéro;

22) "garantie nationale" désigne toute garantie portant sur un bien (autre qu'une garantie internationale) qui naît en vertu du droit national;

23) "débiteur" désigne, pour un contrat de cession de garantie ou un acte de cession, (i) lorsque les droits cédés naissent d'un contrat constitutif de sûreté, le constituant, (ii) lorsque les droits cédés naissent d'un contrat réservant un droit de propriété, l'acheteur et (iii) lorsque les droits cédés naissent d'un contrat de bail, le preneur;

24) "partie" désigne tout particulier, société, association, *joint venture*, organisation n'ayant pas le caractère d'une société ou Gouvernement, toute agence ou subdivision politique d'un Gouvernement et l'une quelconque des entités précédentes agissant en tant que *trustee* ou représentant, qu'elle réside ou non dans un Etat contractant et qu'elle en ait ou non la nationalité, qui a conclu un contrat;

25) "garanties privilégiées en cas d'insolvabilité" désigne, pour un Etat contractant dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité, les catégories de garanties (autres que les garanties qui sont des garanties nationales susceptibles d'être inscrites telles que définies aux alinéas i) ou iii) du paragraphe 33 de la présente annexe) portant sur des biens qui:

i) en vertu des législations relatives aux procédures d'insolvabilité de cet Etat primeraient les droits réels des propriétaires de ces biens ou les droits des titulaires de sûretés ou d'hypothèques portant sur ces biens conférées et inscrites ou rendues opposables antérieurement, et

ii) sont énumérées de façon raisonnablement détaillée par cet Etat dans son instrument de ratification,

mais seulement dans la mesure où cet instrument de ratification précise que ces catégories de garanties constituent des garanties privilégiées en cas d'insolvabilité primant les droits réels d'un créancier garanti, d'un vendeur, d'un bailleur [ou d'un cessionnaire dans une cession de garantie] en vertu de la présente Convention;

26) "garanties nationales privilégiées" désigne, pour un Etat contractant, les garanties (autres que les garanties qui sont des garanties nationales susceptibles d'être inscrites telles que définies aux alinéas i) ou iii) du paragraphe 33 de la présente annexe) qui:

i) en vertu du droit interne de cet Etat, primeraient les droits réels des propriétaires de ces biens ou des titulaires de sûretés ou d'hypothèques portant sur ces biens conférées et inscrites ou rendues opposables antérieurement, et

ii) sont énumérées de façon raisonnablement détaillée par cet Etat dans son instrument de ratification,

mais seulement dans la mesure où cet instrument de ratification précise que ces catégories de garanties constituent des garanties privilégiées primant les droits réels d'un créancier garanti, d'un vendeur, d'un bailleur [ou d'un cessionnaire dans une cession de garantie] en vertu de la présente Convention;

27) "Etat contractant dont les juridictions sont compétentes en premier lieu pour connaître de l'insolvabilité" désigne, pour un constituant, un acheteur ou un preneur, l'Etat où se trouve le centre des principaux intérêts de ce constituant, acheteur ou preneur [qui est présumé être l'Etat en vertu des lois duquel ce constituant, acheteur ou preneur a été constitué en l'absence de la preuve que les juridictions d'un autre Etat sont effectivement saisies de l'insolvabilité s'agissant du bien principal de ce constituant, acheteur ou preneur];

28) "bien" désigne un bien appartenant à l'une des catégories énumérées au paragraphe 1 de l'article 2;

29) "garantie internationale future" désigne une garantie qui deviendra une garantie internationale lorsque le constituant, le vendeur, le bailleur, le cédant dans une cession de garantie, [le cédant, l'ayant cause] ou le cédant de droits portant sur des moteurs acquerra des droits sur le bien faisant l'objet du contrat qui prévoit la garantie;

30) "instrument de ratification" désigne, pour un Etat contractant, l'instrument de ratification déposé par cet Etat auprès du depositaire conformément au paragraphe 1 de l'article 31, tel que modifié le cas échéant conformément au paragraphe 5 dudit article;

31) "inscrit" signifie inscrit dans le système d'inscription international par référence au bien faisant l'objet d'un contrat conformément au paragraphe 4 de l'article 17;

32) "garantie inscrite" désigne une garantie internationale inscrite ou une garantie nationale susceptible d'être inscrite qui a été inscrite;

33) "garantie nationale susceptible d'être inscrite" désigne une garantie nationale portant sur un bien dont est titulaire:

i) un créancier porteur d'un titre exécutoire définitif ou provisoire sur un bien émis par un tribunal national;

ii) un créancier qui a fourni un service relativement à un bien pour lequel il n'a pas reçu de contrepartie;

iii) un créancier qui a acquis légalement une garantie portant sur un bien suite à l'installation ou à la fixation de ce bien sur d'autres biens sur lesquels ce créancier a des droits ou en application des règles internes en matière d'accession ou de règles similaires; ou

iv) un créancier qui a légalement exercé (y compris en qualité de représentant) le droit de retenir, de saisir ou de réaliser un bien suite au non-paiement d'impôts, de droits ou de redevances gouvernementales similaires;

34) "déclaration modificative de l'inscription" désigne la déclaration écrite visée au paragraphe 1 de l'article 18;

35) "déclaration de mainlevée d'inscription" désigne la déclaration écrite visée au paragraphe 4 de l'article 18;

36) "déclaration d'inscription" désigne la déclaration écrite visée au paragraphe 2 de l'article 17;

37) "règles" désigne les règles et règlements promulguées de temps à autre par l'organisme visé au paragraphe 2 de l'article 4;

38) "Etat contractant pertinent" désigne:

i) pour des biens aéronautiques, l'Etat contractant [qui est l'Etat d'inscription] [dans lequel les procédures judiciaires en question relatives à la présente Convention sont en cours]; [et

ii) pour des biens autres que des biens aéronautiques, l'Etat contractant dans lequel [se trouve le centre des principaux intérêts du constituant, de l'acheteur, du preneur, de l'auteur, du cédant, du cédant dans une cession de garantie [ou du cédant de droits portant sur un moteur] (selon le cas)] [les procédures judiciaires en question relatives à la présente Convention sont en cours];

39) "registre satellite pertinent" désigne:

i) pour des inscriptions relatives à [des cellules d'aéronefs] [des biens aéronautiques], le registre satellite de l'Etat d'inscription, [ou

ii) pour des inscriptions relatives à d'autres biens, le registre satellite de l'Etat dans lequel se trouve le centre des principaux intérêts du constituant, de l'acheteur, du preneur, du cédant dans une cession de garantie, du cédant ou de l'auteur (selon le cas)];

40) "registre satellite" désigne, pour un Etat contractant, le registre que cet Etat désigne dans son instrument de ratification comme registre satellite sur son territoire pour chaque catégorie de biens énumérée au paragraphe 1 de l'article 2, aux fins des articles 4 et 17 à 19;

41) "contrat constitutif de sûreté" désigne un contrat par lequel une personne ("le constituant") confère ou convient de conférer à une autre personne ("le créancier garanti") un droit ("une sûreté") sur un bien en vue de garantir l'exécution d'une obligation actuelle ou future;

42) "contrat de cession de garantie" désigne un contrat (autre qu'un acte de cession) conclu par une personne ("le cédant dans une cession de garantie") avec une autre personne ("le cessionnaire dans une cession de garantie") par lequel est créée une sûreté portant sur les droits détenus par le cédant en vertu d'un contrat constitutif de sûreté, d'un contrat réservant un droit de propriété ou d'un contrat de bail, qui garantit l'exécution d'une obligation actuelle ou future dont est créancier le cessionnaire;

43) "loi désignée" désigne, pour un contrat ou un autre instrument constituant un document relatif à l'opération, la ou les loi(s) d'un Etat désignées comme régissant ce contrat ou cet instrument, à l'exception des règles de droit internationale privé de cet Etat;

44) "contrat spécial relatif à un moteur" désigne un contrat par lequel une personne ("le cédant de droits portant sur un moteur") convient que, suite à l'installation d'un moteur d'aéronef spécifiquement identifié sur une cellule d'aéronef spécifiquement identifiée, la propriété de ce moteur ou les droits de sûreté portant sur celui-ci seront transférés à une autre personne ("le cessionnaire de droits portant sur un moteur");

45) "prendre possession" signifie, pour tout bien, une ou plusieurs actions qui ont pour effet cumulatif de transférer le contrôle physique de ce bien au créancier garanti, au vendeur ou au bailleur (ou à leurs représentants);

46) "contrat réservant un droit de propriété" désigne un contrat par lequel une personne ("le vendeur") vend ou convient de vendre un bien à une autre personne ("l'acheteur") sous la stipulation que la propriété n'est pas transférée aussi longtemps que l'acheteur n'a pas exécuté ses obligations;

- 47) "documents relatifs à l'opération" désigne, pour un contrat, ce contrat et tous les autres contrats et instruments expressément désignés par le contrat comme faisant partie intégrante des opérations envisagées par celui-ci;
- 48) "acte de transfert" désigne un contrat (autre qu'un contrat réservant un droit de propriété) ou un instrument par ou dans lequel une personne ("l'auteur") vend ou convient de vendre un bien à une autre personne ("l'ayant cause") et qui décharge expressément l'auteur de la garantie qu'il détient sur le bien;
- 49) "non inscrit" signifie non inscrit conformément au paragraphe 31 de la présente annexe;
- 50) "écrit" désigne un message authentifié (y compris envoyé par télétransmission) laissant une trace matérielle permettant d'identifier son auteur; et
- 51) les termes additionnels suivants ont la signification qui leur est attribuée par les articles indiqués ci-après: "partie autorisée" (alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 23); "date de réparation/restitution" (alinéa i) du paragraphe a) de l'article 14); "défaillance" (paragraphe b) de l'article 7); "dépositaire" (paragraphe 1 de l'article 31); "règles impératives" (article 25); "consentement du débiteur" (alinéa i) du paragraphe b) de l'article 17); "déclaration de priorité" (alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 17); "titulaire d'une garantie inscrite" (paragraphe 1 de l'article 22) et "susceptible d'être consulté" (paragraphe 4 de l'article 17).