

UNIDROIT 1996
Etude LXXII - Doc. 27
(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

(Deuxième session: Rome, 12 - 16 avril 1996)

RAPPORT

(préparé par le Secrétariat d'Unidroit)

Rome, septembre 1996

1. - Le Comité d'étude chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles a tenu sa deuxième session à Rome au siège d'Unidroit du 12 au 16 avril 1996. Le Secrétaire Général d'Unidroit, M. M. Evans, a ouvert la session à 10 h le 12 avril. M. R.M. Goode, Professeur de droit anglais à l'Université d'Oxford et membre du Conseil de Direction d'Unidroit, présidait la session.

2. - Les experts et représentants suivants d'organisations internationales intergouvernementales et non-intergouvernementales ont participé à la réunion:

Membres du Comité d'étude

M. R.C.C. Cuming	Professeur de droit à l'Université du Saskatchewan
M. G. Ferrarini	Professeur de droit à l'Université de Gênes
M. V.A. Kouvshinov	Conseiller, Commission de politique économique, Chambre des députés, Assemblée fédérale de la Fédération de Russie
M. K.F. Kreuzer	Professeur de droit à l'Université de Würzburg
M. S.J. McGairl	Partner, Freshfields, Londres
Mme S. Martin Le Corre	Maître de Conférences à l'Université de Paris IX (Dauphine)
M. S. Masuda	Partner, Cabinet d'avocats Mori Sogo, Tokyo
M. C.W. Mooney, Jr.	Professeur de droit à l'Université de Pennsylvanie, représentant le Département d'Etat des Etats-Unis d'Amérique
M. G.K. Olufon	Avocat; ancien Conseil juridique et Directeur général, Continental Merchant Bank Nigeria Ltd., Lagos
M. K.M. Smyth	Partner, Lavery De Billy, Montréal
M. H. Synvet	Professeur de droit à l'Université de Paris II (Panthéon - Assas)
M. T.J. Whalen	Partner, Condon & Forsyth, Washington D.C., représentant le Département d'Etat des Etats-Unis d'Amérique

Observateurs

ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international	M. R. Sorieul, Administrateur
Conférence de La Haye de droit international privé	M. M. Pelichet, Secrétaire général adjoint

ORGANISATIONS INTERNATIONALES NON-GOUVERNEMENTALES

Association de droit international	M. G. Guerreri, Secrétaire de la Section italienne
Association internationale des avocats	Mme L. Curran, Vice-Président, sous-comité du comité de droit bancaire de la section de droit des affaires sur la constitution de sûretés dans les opérations internationales
Association internationale des jeunes avocats	Mme M. Sardo, représentant M. P. Cavasola, Vice-Président
Comité maritime international	M. T.M. Remé, Avocat, Röhreke, Boye, Remé, van Werder, Hambourg
Fédération européenne des Associations des Etablissements de crédit-bail (Leaseurope)	M. R. Clarizia, Professeur de droit, Université de Rome III; consultant pour l'Association italienne de crédit-bail et Leaseurope
Fédération européenne des Associations des Instituts de crédit (Eurofinas)	M. R. Clarizia, Professeur de droit, Université de Rome III; consultant pour l'Association italienne de crédit-bail et Eurofinas

Ont en outre participé M. J. Wool, Partner, Perkins Coie, Londres et Professeur de droit associé à l'Université de Washington, et M. H. Rosen, avocat, Zug, en tant qu'experts consultants du Comité d'étude sur des questions de financement aéronautique international et sur des questions de financement ferroviaire international respectivement.

Le Comité d'étude a été saisi de la documentation suivante:

(1) Comité d'étude chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux garanties internationales portant sur du matériel d'équipement mobile: sous-comité chargé de l'élaboration d'un premier projet (troisième session: Rome, 11 - 13

octobre 1995): rapport de synthèse (préparé par le Secrétariat d'Unidroit) (Etude LXXII - Doc. 21);

(2) Premier projet d'articles d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des biens mobiles (arrêté par le Comité de rédaction du Sous-comité le 19 décembre 1995 suite aux décisions prises par le Sous-comité du Comité d'étude lors de sa troisième session) (Etude LXXII - Doc. 22);

(3) Deuxième rapport préparé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un groupe de travail représentant l'industrie aéronautique (Etude LXXII - Doc. 23);

(4) Premier projet d'articles d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (arrêté par le Comité de rédaction du Sous-comité le 19 décembre 1995 et révisé par celui-ci le 4 mars 1996) (Etude LXXII - Doc. 24);

(5) Deuxième rapport préparé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un groupe de travail représentant l'industrie aéronautique: synthèse des lignes directrices (préparée par M. Jeffrey Wool) (Etude LXXII - Doc. 25);

(6) Premier projet d'articles d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (arrêté par le Comité de rédaction du Sous-comité le 19 décembre 1995 et révisé par celui-ci le 4 mars 1996): observations (de l'Agence cosmique spatiale de la Fédération de Russie et de la Fédération bancaire de l'Union européenne) (Etude LXXII - Doc. 26);

(7) Premier projet d'articles d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (arrêté par le Comité de rédaction du Sous-comité le 19 décembre 1995 et révisé par celui-ci le 4 mars 1996): observations (du Professeur C.W. Mooney, Jr. et M. T.J. Whalen) (Etude LXXII - Doc. 26 Add. 1);

(8) Premier projet d'articles d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (arrêté par le Comité de rédaction du Sous-comité le 19 décembre 1995 et révisé par celui-ci le 4 mars 1996): observations (de Mme N. de la Peña, Professeur L. Girton et M. H. Fleisig) (Etude LXXII - Doc. 26 Add. 2).

4. - Le Comité d'étude a approuvé l'ordre du jour qui figure à l'Annexe I de ce rapport.

5. - L'Annexe II reproduit les observations du Comité des Questions Juridiques de la Fédération européenne des Associations des Etablissements de crédit-bail (Leaseurope) à l'égard du premier projet d'articles d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles arrêté par le

Comité de rédaction du Sous-comité le 19 décembre 1995 et révisé par celui-ci le 4 mars 1996, qui ont été reçues après la réunion du Comité d'étude.

INTRODUCTION

6.- En ouvrant la réunion, le Secrétaire Général d'Unidroit a rappelé les progrès importants réalisés depuis la précédente session du Comité d'étude en mars 1993. Trois sessions d'un sous-comité chargé de l'élaboration d'un premier projet s'étaient tenues, en février 1994, novembre / décembre 1994 et octobre 1995. Les membres du Comité d'étude et les organisations représentées au sein de ce Comité qui ne faisaient pas partie du sous-comité avaient néanmoins été tenus informés de ses progrès et avaient apporté des contributions inestimables à ses travaux.

Il a en particulier souhaité la bienvenue aux personnes qui assistaient pour la première fois à une session du Comité d'étude: M. S. Masuda, substituant M. H. Uchida; M. R. Sorieul, représentant la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international; M. T.M. Remé, représentant le Comité maritime international, précédemment représenté par le Professeur R. Herber; Mlle M. Sardo, représentant M. P. Cavasola, Vice-Président de l'Association internationale des jeunes avocats, organisation qui participait pour la première fois à ces travaux; M. H. Rosen, qui avait été désigné expert consultant auprès du Comité d'étude pour les questions relatives au financement ferroviaire international.

Les trois sessions du sous-comité, ainsi que quatre sessions du Comité de rédaction, avaient permis d'établir un premier projet d'articles (Etude LXXII - Doc. 24) (ci-après *le premier projet*). Des progrès considérables avaient été réalisés et il voulait à cet égard exprimer la gratitude de l'Institut au Professeur R.M. Goode, qui avait présidé le sous-comité ainsi que le Comité de rédaction. Unidroit était également profondément reconnaissant envers M. J. Wool qui, en sa qualité d'expert consultant pour les questions relatives au financement aéronautique international, avait coordonné les immenses efforts du Groupe de travail aéronautique, organisé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company. Le Professeur R.C.C. Cuming avait lui aussi grandement contribué au développement de ce projet avec le rapport exploratoire (Etude LXXIIc - Doc. 1) qu'il avait élaboré en vue de la première session du Groupe de travail chargé d'examiner les questions juridiques et techniques soulevées par la création du registre international prévu par la future Convention, qui devait se tenir du 16 au 18 avril 1996. Il a en outre exprimé sa gratitude à M. M.J. Stanford, qui faisait tout ce qui était en son pouvoir, au niveau du Secrétariat, souvent avec des ressources qui ne correspondaient pas à ce qu'il souhaiterait pouvoir allouer au projet, pour assurer un fonctionnement souple et efficace de tous les comités responsables de ces travaux.

Depuis la dernière session du sous-comité, M. Stanford avait assisté à un certain nombre de réunions en vue non seulement de présenter les travaux de l'Institut sur ce projet mais aussi de stimuler une participation plus active à ces travaux de la part de représentants des différents groupes d'intérêts, autres que l'industrie aéronautique,

susceptibles d'être concernés par la Convention proposée, par exemple l'industrie des satellites, de manière à contrebalancer l'énorme contribution de l'industrie aéronautique. L'objectif poursuivi par le Secrétariat à travers ces efforts était d'élaborer une Convention qui puisse profiter à tous les groupes d'intérêts impliqués.

De plus, il était évidemment essentiel, à mesure que ces travaux progressaient, d'en assurer la plus grande diffusion possible. Il avait par conséquent été particulièrement satisfait par le séminaire d'une journée, destiné essentiellement aux milieux des affaires, organisé à Londres le mois dernier par le département du commerce et de l'industrie du Royaume-Uni, essentiellement à l'instigation du Professeur Goode qui avait présidé la session de la matinée consacrée au projet de l'Institut. Il exprimait également sa reconnaissance pour les travaux qui étaient réalisés par d'autres membres du Comité d'étude dans ce domaine et il a notamment remercié M. Kouvshinov pour l'intérêt qu'il avait suscité auprès des milieux spatiaux russes, reflété dans les observations soumises par l'agence cosmique spatiale de la Fédération de Russie.

Même s'il ne souhaitait pas empiéter sur les questions de fond soulevées par le premier projet, il a toutefois remarqué que les problèmes qu'elles impliquaient au niveau des différences entre systèmes juridiques nationaux demeuraient extrêmement complexes et difficiles, en particulier d'un point de vue conceptuel. Il était par conséquent absolument indispensable que les règles matérielles qui seraient rédigées tiennent pleinement compte de ces importantes différences conceptuelles entre les différents systèmes juridiques et cherchent autant que possible à s'adapter à celles-ci. Toutefois, la présentation revêtirait elle aussi une importance primordiale. Les instruments d'Unidroit, a-t-il rappelé, étaient élaborés dans les deux langues de travail de l'Institut, l'anglais et le français, et il était indispensable que le futur instrument soit intelligible dans les deux versions, non seulement pour ceux dont la langue maternelle était soit l'anglais soit le français, mais également pour ceux dont la langue maternelle n'était ni l'anglais ni le français et qui devrait donc le traduire le moment venu dans leur propre langue.

7.- En introduisant l'ordre du jour de la session, *le Président* a personnellement remercié M. Wool et, à travers lui, le Groupe de travail aéronautique, pour le travail considérable qu'ils avaient produit pour ce projet et qui serait extrêmement utile au Comité d'étude pour la poursuite de ces travaux, ainsi que le Professeur Cuming pour l'important rapport exploratoire qu'il avait préparé pour le Groupe de travail constitué pour examiner les questions liées à l'enregistrement.

Il a remarqué que le projet avait suscité un intérêt considérable dans un certain nombre de milieux. L'intérêt pour le matériel d'équipement en général avait été spécialement ressenti par l'industrie aéronautique. D'autres groupes d'intérêts commençaient à s'impliquer plus activement, comme en témoignait la présence pour la première fois de M. Rosen en tant qu'expert consultant pour les questions relatives au financement ferroviaire international et la soumission des observations de l'agence cosmique spatiale russe. Il estimait par conséquent que la Convention proposée avait le potentiel de devenir l'une des plus importantes Conventions internationales adoptées

depuis longtemps, car elle prévoyait la protection de droits portant sur des matériels d'équipement volumineux et impliquant des engagements financiers importants.

Au cours des trois ans qui s'étaient écoulés depuis la dernière session du Comité d'étude, beaucoup avait été accompli et la future Convention commençait à prendre forme, même si le travail qui restait à effectuer était considérable. Il a proposé que le Comité d'étude prenne comme premier document de travail le premier projet mais a suggéré qu'il devrait toujours avoir sous la main le très complet Second rapport préparé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un Groupe de travail aéronautique (Etude LXXII - Doc. 23) (ci après *le rapport*). Il a suggéré que le projet de texte aéronautique annexé au rapport devrait être considéré comme un outil illustrant les idées du Groupe de travail aéronautique sur toute une série de questions, telles que les relations entre la Convention proposée et d'autres Conventions internationales, l'idée d'inclure un certain nombre de dispositions optionnelles et d'éventuelles réserves et déclarations. Si ce texte était, dans ce contexte, extrêmement utile, il était clair que le Groupe de travail aéronautique n'espérait pas nécessairement que tous les mots contenus dans le projet de texte aéronautique apparaissent dans le texte final de la Convention.

En guise de présentation des travaux réalisés par le sous-comité et des cheminements intellectuels qui y avaient conduit, il a indiqué que l'objectif principal avait initialement été d'établir un régime uniforme pour les sûretés portant sur du matériel d'équipement mobile. L'idée de départ était d'adopter une approche fonctionnelle du concept de sûreté, en vertu de laquelle la Convention proposée engloberait tous les types d'opérations destinées à remplir la fonction de sûretés, même si elles prenaient la forme, par exemple, d'une vente avec réserve de propriété ou d'un bail, conformément à l'approche adoptée par l'Article 9 du Code de commerce uniforme des Etats Unis. Il était toutefois devenu rapidement évident que cette approche demanderait de trop gros efforts d'imagination, non seulement aux pays de Droit civil mais aussi à certains pays de common law qui avaient historiquement établi une distinction nette entre les sûretés au sens strict et la réserve de propriété. On avait par conséquent décidé de distinguer deux catégories, les sûretés et les réserves de propriété accompagnant des contrats de vente ou de crédit-bail. La Fédération européenne des Associations des Etablissements de crédit-bail avait cependant fait savoir qu'elle ne considérait pas le crédit-bail comme une forme de réserve de propriété car le crédit-bailleur n'avait aucune intention de disposer du bien donné à bail, ce bien était la propriété du crédit-bailleur et le crédit-bail n'impliquait pas la réserve de propriété. En conséquence, le sous-comité avait décidé qu'il serait nécessaire d'avoir trois catégories de garanties, les sûretés, les réserves de propriété et le bail étant entendu qu'un effort devrait être fait pour élaborer des règles qui soient, autant que possible, les mêmes pour les trois catégories mais qui, à certains égards, seraient nécessairement différentes d'une catégorie à l'autre.

La classification d'une opération donnée, parmi les sûretés, les réserves de propriété ou les contrats de bail, ne serait pas prévue par la Convention proposée elle-même mais serait laissée à la loi applicable. Ainsi, les systèmes juridiques nationaux continueraient à pratiquer leurs propres qualifications juridiques.

Il n'avait pas été facile de trouver une définition adéquate du "matériel d'équipement mobile". On avait proposé un critère tenant compte de la nature des matériels d'équipement qui seraient couverts, des matériels d'équipement de grande valeur pouvant être identifiés et individualisés. La décision avait donc été prise de se concentrer sur une liste exhaustive de biens spécifiques qui ne correspondraient pas aux matériels d'équipement mobiles en général. Il avait été convenu que cette liste pourrait peut-être être complétée de temps à autre si le besoin s'en faisait sentir. Les biens qui avaient à ce jour été identifiés comme devant être traités étaient les aéronefs, les moteurs d'avions, les navires immatriculés (sous la réserve que leur inclusion définitive était une question soumise à l'examen des organes compétents du Comité maritime international), les plates-formes de forage pétrolier, les conteneurs d'une certaine capacité minimum, le matériel roulant ferroviaire et les satellites et autres objets cosmiques spatiaux. Une catégorie résiduelle restait ouverte pour d'autres biens qui n'avaient pas encore été envisagés mais qui pourraient devoir être ajoutés et il a remarqué à cet égard que l'on avait déjà proposé d'ajouter les hélicoptères à la liste. Une telle énumération de biens spécifiques de grande taille permettait d'éviter les problèmes que soulèverait toute tentative de définition du terme "matériel d'équipement mobile". Elle permettrait également d'éviter qu'un nombre potentiellement élevé d'opérations peu importantes soient inscrites sur le registre international.

L'intention principale était de créer une garantie internationale, qu'il s'agisse d'une sûreté ou d'une garantie équivalente constituée en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété au créancier ou d'un contrat de bail, qui serait susceptible d'être inscrite sur un registre international. Elle serait reconnue dans les Etats contractants et conférerait diverses priorités à ses détenteurs et divers droits à l'égard du débiteur et des tiers, y compris à l'égard d'un syndic de faillite.

Le premier projet avait introduit le concept d'une *garantie internationale future* (cf. Article 4(b)) pour traiter la situation dans laquelle le constituant, le vendeur et le bailleur n'étaient pas encore en mesure de créer une *garantie internationale* parce qu'ils n'avaient pas de droits sur le bien (cf. Article 6(b)). Par exemple, le constituant pourrait avoir convenu par contrat d'acheter le bien et de le donner en garantie mais ne pas avoir encore acquis un droit de propriété sur celui-ci.

S'agissant du critère d'internationalité qui serait employé dans la future Convention, on avait estimé qu'il devrait être suffisant que le matériel d'équipement soit mobile conformément à la définition donnée par l'Article 2 de la Convention, car cela désignait essentiellement un matériel d'équipement qui, par nature, était régulièrement déplacé d'un pays vers un autre. C'était précisément ce fait qui avait été à l'origine de tous les efforts destinés à rédiger une nouvelle Convention, à savoir le fait que les règles de conflits habituellement appliquées à la détermination de la loi applicable aux opérations portant sur des biens meubles, la *lex rei sitae*, ne fonctionnaient pas bien s'agissant de biens d'équipement pour lesquels il n'existait pas de *situs* fixe.

Le sous-comité n'avait guère accordé une grande attention à la question de savoir quel devrait être le rattachement approprié à un Etat contractant, même si le Groupe de

travail aéronautique avait travaillé sur ce point. Le sous-comité avait jugé opportun de différer l'examen de cette question jusqu'à l'aboutissement de l'examen des dispositions matérielles.

Les diverses dispositions du premier projet qui abordaient la question du système d'enregistrement international qui serait créé en vertu de la Convention proposée étaient sous-tendues par l'idée qu'un registre central fonctionnerait conjointement avec des registres satellites nationaux, lesquels pourraient servir à la fois de registres nationaux en vertu d'autres Conventions existantes et de satellites du registre international aux fins de l'inscription en vertu de la Convention proposée.

Une série de règles (cf. Article 6) fixaient les conditions de forme à satisfaire pour créer une garantie internationale susceptible de produire des effets. Elles étaient très simples et incluaient par exemple la condition que le contrat constituant la garantie soit conclu par écrit.

Une autre série de dispositions traitait les effets, entre les parties, d'un contrat prévoyant la création d'une garantie internationale (cf. Chapitre IV). Elles étaient basées sur le principe du consentement, exprimé sous la forme de deux variantes. Selon la première, les parties devaient convenir que la future Convention s'appliquait à leur contrat (cf. Article 7(1), Variante I); selon la seconde, les parties avaient le droit d'écarter la Convention (cf. Article 7(1), Variante II). Qu'il s'agisse de l'une ou de l'autre de ces variantes, l'intention était que les parties ne soient pas liées par la Convention proposée dans leurs relations mutuelles si elles ne le souhaitaient pas. Divers recours en cas d'inexécution étaient prévus.

En élaborant les dispositions devant régir l'inscription d'une garantie internationale, le sous-comité devait tout d'abord déterminer quel type de système d'inscription choisir. Il fallait décider si l'inscription devrait être effectuée par référence au nom du débiteur ou par référence au bien. Chaque solution comportait des avantages et des inconvénients. Avec l'inscription par référence au nom du débiteur, il n'était pas nécessaire que le bien soit individualisable de façon unique, ce qui signifiait qu'il était possible de couvrir les biens et les produits présents mais aussi futurs. L'inconvénient était que le registre ne ferait apparaître que les opérations effectuées par le débiteur et non les opérations antérieures susceptibles d'affecter les droits portant sur le bien. Le sous-comité avait conclu en faveur d'un système d'enregistrement par référence aux biens couvrant des biens identifiés, typiquement identifiés par le numéro de série du constructeur, plutôt que de chercher à traiter également les demandes portant sur des biens acquis ultérieurement et les produits, ce qui, avait-on estimé, risquerait d'exposer la Convention proposée à des complications sans fin.

Les règles de la Convention proposée relatives aux priorités figuraient dans un chapitre (Chapitre VI) traitant des effets d'une garantie internationale à l'égard des tiers. Elles comportaient une règle importante préservant les droits du créancier garanti, du vendeur ou du bailleur en cas de faillite du constituant, de l'acheteur ou du preneur.

Le Comité de rédaction avait considéré qu'il serait utile que la Convention proposée contienne certaines règles relatives aux cessions de garanties internationales et aux garanties portant sur des garanties internationales, et un nouvel intitulé de chapitre (Chapitre VII) avait en conséquence été provisoirement inclus pour que cette idée soit examinée par le Comité d'étude. La rédaction de règles à ce sujet pouvait, a-t-il suggéré, s'inspirer du projet de texte aéronautique qui incluait une série de règles applicables aux cessions des garanties du créancier garanti, du vendeur ou du bailleur, qu'il s'agisse de cessions par voie de garantie ou de véritables cessions.

Le Chapitre VIII du premier projet, lui aussi placé entre crochets, était destiné à inclure des règles spéciales applicables aux aéronefs et aux moteurs d'avions. En temps utile, des règles spéciales analogues pourraient s'avérer nécessaires pour d'autres types de matériels d'équipement couverts par la Convention proposée, par exemple les objets cosmiques spatiaux et le matériel ferroviaire roulant, bien que, sur ce point, il serait nécessaire d'attendre des recommandations spécifiques des groupes d'intérêts concernés.

Selon lui, un nouveau chapitre serait souhaitable pour couvrir la relation entre la Convention proposée et les autres Conventions pertinentes, parmi lesquelles la Convention de Rome sur la loi applicable aux obligations contractuelles (ci-après *la Convention de Rome*), les Conventions de Bruxelles et de Lugano concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (ci-après *les Conventions de Bruxelles et de Lugano*), la Convention de Genève relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, les Conventions d'Unidroit sur le crédit-bail international et sur l'affacturage international et la Convention des Nations Unies sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique.

8.- Afin de voir à quoi pourrait ressembler le premier projet après incorporation des principaux éléments du projet de texte aéronautique et d'autres observations soumises sur le premier projet (cf. Etude LXXII - Doc. 26 Add. 1, p. 3), le Président avait élaboré un projet de structure révisé pour la Convention proposée. Ce document est reproduit à l'Annexe III du présent rapport. Il montrait que le projet de texte aéronautique n'avait pas d'impact significatif sur la structure essentielle du premier projet, si ce n'est qu'il proposait un nouveau Chapitre V sur "[c]ertaines dispositions additionnelles relatives aux garanties internationales". Les principaux changements reflétés dans cette structure révisée étaient l'ajout d'un nouvel Article 5 sur l'interprétation, l'ajout d'une série d'articles sur les cessions de garanties internationales et les garanties portant sur des garanties internationales antérieures, l'ajout d'un nouveau Chapitre IX sur la compétence judiciaire et d'un nouveau Chapitre X sur les relations entre la Convention proposée et d'autres Conventions ainsi que le déplacement des définitions vers une annexe séparée afin de ne pas surcharger le texte même de la Convention proposée. Le Comité d'étude a décidé qu'il n'était pas nécessaire de se prononcer pour le moment sur ce projet de structure révisé, qui n'avait été présenté que pour montrer à quoi pourrait ressembler la future Convention si les propositions les plus importantes du projet de texte aéronautique devaient être accueillies.

9.- Le Comité d'étude a remarqué que le projet de texte aéronautique contenait une quantité de détails qui était inhabituelle et ne serait probablement pas opportune dans une

Convention internationale. On reconnaissait toutefois que ces détails reflétaient et correspondaient essentiellement au calcul des risques que les financeurs aéronautiques devraient faire avant d'avancer des fonds importants en s'appuyant sur la Convention proposée. Ils devaient être suffisamment assurés du respect de leurs droits. Afin de trouver un équilibre entre ces considérations, le Comité d'étude a convenu que l'on devrait envisager la possibilité de traiter certains des points de détails soulevés dans le projet de texte aéronautique dans un rapport explicatif ou un commentaire officiel qui pourrait être élaboré en même temps que la future Convention. L'idée serait de traiter ces points de détail comme des questions concernant essentiellement l'interprétation et l'objet d'un tel rapport ou commentaire serait d'éclairer les tribunaux qui seraient appelés à appliquer la future Convention sur les intentions sous-tendant ses dispositions. On a évoqué les rapports officiels préparés pour les Conventions de Bruxelles et de Lugano et la Convention de Rome et l'on a rappelé combien ils avaient été utiles pour les juridictions nationales, même s'il était important de rappeler que ces Conventions avaient été élaborées par un nombre relativement restreint d'Etats entre lesquels existaient des liens institutionnels. Il serait également indispensable d'avoir une idée claire, au plus tard quand aurait lieu la première session d'experts gouvernementaux, du degré d'autorité que les Etats seraient disposés à accorder à un tel rapport. De plus, le réalisme commandait, si cette approche devait être suivie, de pouvoir disposer d'un premier projet de commentaire détaillé lorsque seraient convoqués ces experts gouvernementaux, si l'on ne voulait pas risquer de multiplier par six le temps nécessaire pour parvenir à un accord lors des sessions d'experts gouvernementaux et lors d'une Conférence diplomatique. On a également conseillé au Comité d'étude de ne pas négliger la charge largement supérieure qu'une telle décision ferait peser sur le Secrétariat et il a été suggéré que, si une telle décision devait être prise, les membres du Comité d'étude pourraient offrir leur aide. Il a été convenu qu'une ébauche de commentaire pourrait être élaborée pour un article soulevant le type de problèmes traités dans le projet de texte aéronautique, afin d'illustrer comment certains détails qui étaient à présent contenus dans ce texte pourraient être traités dans un futur rapport explicatif ou commentaire. Un rapport explicatif constituerait, en tout état de cause, un guide particulièrement important pour les tribunaux interprétant la Convention proposée, s'il devait être décidé de ne pas inclure de règle attribuant une compétence exclusive à un tribunal particulier pour les questions relatives à cette interprétation.

EXAMEN DU PREMIER PROJET

Titre

10.- Certaines préoccupations ont été exprimées au sujet de l'opportunité du terme "garantie", avec ses connotations de droit des contrats, pour traduire dans le texte français l'idée d'un droit réel rendue dans le texte anglais par le terme "interest". Il a été suggéré que l'utilisation du terme "garantie" dans la Convention proposée n'était pas non seulement incorrecte d'un point de vue terminologique pour désigner un droit réel, mais qu'elle pouvait aussi soulever des difficultés importantes dans un texte qui multipliait les références à la loi applicable. Il a été suggéré qu'une référence à la loi applicable s'agissant d'un droit qui était désigné par le terme "garantie" mais qui faisait référence à un droit réel pourrait

s'avérer être une source importante d'incertitude juridique en termes de droit international privé.

Le problème était lié au fait que l'utilisation du terme "garantie" correspondait à une tentative d'englober trois concepts juridiques qui étaient techniquement distincts en droit français et dans les systèmes qui, comme le droit italien, suivaient le droit français sur ce point. On a suggéré que le terme "droit" ou "droit réel" serait plus adéquat, notamment pour couvrir la notion de propriété contenue dans les contrats réservant un droit de propriété et dans les contrats de crédit-bail. On a attiré l'attention du Comité d'étude sur les observations de la Fédération bancaire de l'Union européenne (Etude LXXII - Doc. 26), et notamment sur l'observation faite par l'un des membres de la Fédération selon lequel "[l]a méthode utilisée, qui traite sur un même pied un droit réel accessoire mobilier (hypothèque aérienne, nantissement) et un droit de propriété, risque de poser des difficultés inextricables, en particulier au regard du droit de la faillite" (*ibidem*, p. 3) et sur l'observation particulière concernant l'Article 19 dans laquelle il était suggéré qu' "[i]l serait souhaitable de prévoir pour les paragraphes 1, 2 et 3 des dispositions séparées pour la réserve de propriété et pour le crédit-bail" (*ibidem*, p. 5).

Le Comité d'étude a conclu que l'utilisation du terme "garantie" dans un contexte de droit de la propriété était néanmoins adéquate, car ce terme n'avait aucune signification précise en droit de la propriété. Il a été suggéré que ce problème pourrait être résolu en qualifiant le terme "garantie" par l'adjectif "réelle", pour indiquer qu'il était utilisé pour traduire l'idée d'un droit réel.

Article premier, paragraphe 1

11.- Les recommandations du Groupe de travail aéronautique pour cette disposition ont été examinées attentivement. Il a été convenu que, si elles soulevaient à certains égards des questions de style, elles pouvaient à d'autres égards être jugées inutiles, même si elles traitaient de problèmes de fond (telles que la relation entre les garanties internationales et les garanties nationales à des fins de priorité), car elles se référaient à des questions qui étaient, ou pouvaient être, traitées ailleurs dans le projet (ainsi la référence à l'établissement de priorités relatives pourrait être jugée inutile compte tenu des dispositions sur les priorités contenues dans le chapitre sur les effets de la garantie internationale à l'égard des tiers). On a également estimé qu'il était essentiel que le texte demeure aussi léger que possible. Il a été convenu qu'il s'agissait là de points de détail qui pourraient être traités, conformément à la décision générale prise sur ce point (cf. § 9 *supra*), dans le rapport explicatif.

12.- Certains avaient manifesté la crainte (cf. Etude LXXII - Doc. 26 Add. 1, p. 2) que les termes "sur le territoire des Etats contractants" restreignent indûment la portée de la Convention proposée, car ils pourraient être interprétés comme signifiant que la Convention ne doit être appliquée que par les tribunaux des Etats contractants, alors qu'un tribunal n'ayant pas son siège dans un Etat contractant ne devrait pas être empêché, sur le modèle entre autres de la Convention d'Unidroit sur le crédit-bail international, d'appliquer la Convention en vertu du jeu des règles de droit international privé, par

exemple à un conflit de droits entre deux parties toutes deux situées dans des Etats contractants impliquant un matériel d'équipement lui aussi situé dans un Etat contractant. Il a été convenu que les mots "sur le territoire des Etats contractants" pourraient bien donner l'impression qu'on établissait un facteur de rattachement, alors que leur seul raison d'être était d'indiquer que la future Convention produirait des effets une fois qu'elle serait applicable. Les conditions d'application de la future Convention devaient être fixées dans l'Article 3 et devaient inclure l'application des règles de droit international privé. On a par conséquent décidé de supprimer les mots "et produit ses effets sur le territoire des Etats contractants".

13.- Certains doutaient de l'opportunité du terme "*creation*" dans la version anglaise s'agissant de la garantie détenue par un vendeur en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété et de celle détenue par un bailleur en vertu d'un contrat de bail, car ces deux garanties existaient avant le contrat en cause et n'étaient pas, à strictement parler, créées par celui-ci. L'utilisation du terme "*creation*" s'agissant des garanties détenues par le vendeur en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété et par le bailleur en vertu d'un contrat de bail semblait toutefois justifiée en raison d'une analogie avec la manière dont le titulaire d'un droit de propriété pouvait, en subdivisant son droit de propriété, créer simultanément une sûreté et une garantie internationale. De même, lorsque le titulaire d'un droit de propriété subdivisait son droit de propriété en concédant un droit fondé sur la possession à un acheteur potentiel bénéficiant d'une réserve de propriété ou à un preneur en vertu d'un contrat de bail, l'intention de la Convention proposée était que, immédiatement après la création de ce droit fondé sur la possession, naissait également une *garantie internationale*. L'effet qui était recherché avec le paragraphe 1 de l'Article premier était que, lorsqu'un vendeur conclurait un contrat réservant un droit de propriété ou lorsqu'un bailleur conclurait un contrat de bail, la garantie qui en résulterait en vertu de la Convention proposée serait une garantie internationale. Il a été suggéré qu'une telle analyse conceptuelle de la garantie internationale pourrait utilement apparaître dans le rapport explicatif.

14.- L'emploi du terme "autonome" a été contesté. On a souligné que, s'il était habituel qu'un même bien soit grevé par plusieurs sûretés, le droit détenu par un bailleur en vertu d'un contrat de bail était unique, ce qui soulevait la question de savoir quelle garantie du bailleur pourrait être considérée comme étant autonome vis-à-vis de ce droit. Il a été expliqué que la proclamation du caractère "autonome" de la garantie internationale était motivée par le souci d'indiquer qu'elle devait être traitée comme un droit réel *sui generis* ayant des caractéristiques propres découlant de la future Convention et non pas des systèmes juridiques nationaux. L'intention était d'éviter que la nouvelle garantie ne soit confondue avec d'autres garanties analogues créées en vertu de systèmes juridiques nationaux par application des règles de droit international privé. On reconnaissait toutefois que le terme "autonome" ne traduisait pas suffisamment clairement l'idée que l'on souhaitait exprimer, à savoir que la garantie "instituée" par la Convention était très différente des autres types de sûretés, de garanties issues de contrats réservant des droits de propriété ou de droits détenus par des bailleurs en vertu de contrats de bail, qui existaient dans les droits nationaux. Il a été convenu que cette idée devrait être énoncée plus clairement et plus précisément dans une version révisée du paragraphe 1 de l'Article premier.

Article premier, paragraphe 2

15.- Outre les trois catégories de garanties incluses dans le premier projet - la garantie accordée par un constituant en vertu d'un contrat constitutif de sûreté, la garantie détenue par un vendeur en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété et la garantie détenue par un bailleur en vertu d'un contrat de bail - le projet de texte aéronautique proposait d'inclure trois autres catégories de garanties (cf. Etude LXXII - Doc. 23, Annexe I, Article 1(3)(d)-(f)). Il a été convenu que deux d'entre elles, les cessions de garanties, prévoyant le transfert des droits d'un créancier garanti (Article 1(3)(d)) et les cessions simples (Article 1(3)(f)), impliquaient le transfert de garanties créées en vertu de la Convention proposée et qu'il serait opportun de les traiter dans le nouveau chapitre sur les transferts et les cessions de garanties internationales plutôt que dans l'Article 1(2). Il a toutefois été suggéré que, une fois que le Comité d'étude aurait élaboré les règles relatives au transfert d'une garantie internationale par un créancier garanti, un vendeur ou un bailleur, il pourrait être nécessaire de revenir sur le paragraphe 2 de l'Article premier pour voir si, outre les garanties portant sur des catégories de biens spécifiques, les garanties portant sur des créances garanties par de tels biens ne devraient pas entrer dans le champ d'application de la Convention proposée.

16.- En revanche, l'autre ajout au paragraphe 2 de l'Article premier proposé par le Groupe de travail aéronautique, était relatif aux ventes sans réserve de propriété (actes translatifs de la propriété en vertu d'un contrat de vente) et donc à la *création* d'une garantie internationale plutôt qu'au transfert ou à la cession d'une garantie internationale. A l'appui de l'ajout qui était proposé, il a été souligné que dans la plupart des Etats les registres aéronautiques couvraient déjà de tels transferts, de sorte que les effets de cette proposition seraient compatibles avec la pratique courante. Il a été souligné que l'extension du champ d'application de la Convention à toutes les ventes permettrait d'éviter de difficiles questions de qualification s'agissant de savoir si une opération donnée constituait une vente simple ou une vente conditionnelle et renforcerait ainsi la certitude juridique au sujet des règles de priorités de la Convention proposée, en vertu desquelles les acheteurs primeraient en certaines circonstances les titulaires de garanties internationales inscrites. Si un premier problème soulevé par la Convention proposée concernait la méthode qui serait utilisée pour distinguer les premières garanties des nouvelles garanties, le principal problème serait de vérifier si la Convention proposée correspondrait aux besoins des autres groupes d'intérêts, outre les constructeurs, utilisateurs et financeurs de matériel aéronautique auprès desquels elle bénéficiait déjà d'un large consensus. De plus, certains membres du Comité d'étude ont indiqué qu'ils souhaitaient réserver leur position sur l'opportunité de l'extension proposée par le Groupe de travail aéronautique afin qu'ils puissent bénéficier du temps nécessaire pour en apprécier toutes les implications. Dans ces circonstances, il a été convenu qu'un nouveau sous-paragraphe d) énonçant "vendu en vertu d'un contrat de vente" devrait être ajouté au paragraphe 2 de l'Article premier; il figurerait toutefois entre crochets pour indiquer la nécessité d'examiner plus en détail toutes les implications d'une telle extension, et notamment pour connaître les réactions des autres groupes d'intérêts en vue de décider s'il devrait être applicable à toutes les catégories de matériels d'équipement mobile couvertes par la Convention proposée ou s'il devrait plutôt être confiné aux seuls matériels d'équipement aéronautiques.

Article 2, paragraphe 1 a) et b)

17.- Suite à une suggestion faite par le Groupe de travail aéronautique, il a été convenu de se référer séparément dans le paragraphe 1 de l'Article 2 aux cellules d'aéronefs et aux moteurs d'avions, car le terme "aéronef" pouvait être compris comme désignant l'ensemble de l'aéronef, y compris les moteurs. Il a également été convenu de suivre les suggestions du Groupe de travail aéronautique figurant dans l'annexe relatives à l'indication de facteurs de limitation pour les cellules d'aéronefs et les moteurs d'avions. En réponse à une demande de clarification quant au fait de savoir si les hélices, en tant que composantes importantes des moteurs qui pouvaient aisément être enlevées d'un moteur et replacées sur un autre et qui avaient un numéro d'identification individuel, devaient être considérées comme couvertes par le terme "moteur d'avion", il a été expliqué que le Groupe de travail aéronautique n'avait pas jugé réaliste d'identifier séparément les hélices plus que toute autre composante importante d'une cellule ou d'un moteur d'avion. En effet, l'objectif de la Convention proposée étant de protéger les tiers qui concluaient des contrats portant sur des biens de grande valeur et très mobiles, les seuls cas où l'on pourrait accorder une telle protection aux tiers étaient ceux où l'on utilisait un système universel d'identification des biens couverts. L'intention était que les hélices et les autres composantes ne soient en conséquence couvertes par la Convention proposée que si elles étaient attachées au moteur ou à la cellule, selon le cas, et qu'elles ne le soient pas aussi longtemps qu'elles en seraient détachées. En réponse à la question de savoir si une même garantie internationale pourrait être inscrite par référence à une cellule et à un moteur d'avion dans le cas d'une sûreté omnibus constituée sur les deux dans un même contrat, on a expliqué que l'intention était d'exiger des inscriptions séparées pour l'une et l'autre dans la mesure où ils représentaient chacun une catégorie d'enregistrement distincte en vertu de la Convention proposée.

Article 2, paragraphe 1(c)

18.- En ce qui concernait les navires immatriculés, des discussions se poursuivaient au sein du Comité maritime international sur la question de savoir s'ils devaient ou non être inclus dans la Convention proposée. Le Comité maritime international a été invité, en la personne de son représentant, à organiser un groupe de travail comparable à celui qui avait été constitué par Airbus Industrie et The Boeing Company pour l'industrie aéronautique, afin de soumettre un point de vue représentatif de l'industrie maritime sur le contenu souhaité de la Convention proposée dans la mesure où elle était relative aux navires.

Article 2, paragraphe 1(d)

19.- Le Secrétariat poursuivait ses efforts pour identifier les organes représentatifs des milieux concernés par les plates-formes de forage pétrolier. Les informations obtenues à ce jour s'agissant des plates-formes de forage pétrolier tendaient à indiquer que les navires remplissaient de plus en plus les fonctions qui étaient autrefois celles de ces plates-formes de forage mobiles.

Article 2, paragraphe 1(e)

20.- L'Institut des loueurs internationaux de conteneurs était représenté au sein du Comité d'étude, même s'il n'avait pu être représenté à cette réunion. Il a été invité par le Comité d'étude à organiser la préparation d'un rapport présentant un point de vue représentatif des professionnels des conteneurs sur le contenu souhaité de la Convention proposée dans la mesure où celle-ci était relative aux conteneurs. Il a notamment été invité à aider le Comité d'étude à rédiger une définition adéquate du type de conteneurs qui devaient être couverts par la Convention proposée, en indiquant entre autres une capacité cubique minimum conditionnant une telle inclusion.

Article 2, paragraphe 1(f)

21.- Deux des Organisations internationales représentant les intérêts des professionnels du matériel ferroviaire roulant, l'Office central des transports internationaux ferroviaires et la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (Eurofima), étaient représentées au sein du Comité d'étude, même si elles n'avaient pas pu assister à la présente session. Le Secrétariat avait en outre été en contact avec l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.) et l'Union internationale d'associations de propriétaires de wagons particuliers, qui avaient toutes deux manifesté un vif intérêt pour le projet de l'Institut. En particulier, l'U.I.C. avait entamé une consultation de ses réseaux nationaux au sujet du premier projet et du rapport. M. H. Rosen, un expert de renom pour les questions relatives au financement ferroviaire international, s'était de plus joint au Comité d'étude lors de la présente session en qualité d'expert consultant pour ces questions. Le Comité d'étude l'a invité à consulter les professionnels du matériel ferroviaire roulant, notamment les quatre organisations susmentionnées, en vue de dresser un rapport lors de la prochaine session du Comité sur le contenu souhaité de la Convention proposée dans la mesure où celle-ci était relative au matériel ferroviaire roulant.

Article 2, paragraphe 1(g)

22.- Le Secrétariat avait poursuivi ses efforts pour galvaniser l'intérêt des professionnels du financement des satellites pour la Convention proposée, en invitant l'Agence spatiale européenne, l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (Inmarsat), l'Union internationale des télécommunications, l'Organisation internationale des télécommunications par satellites (Intelsat) et la Commission des Nations Unies pour l'utilisation pacifique de l'espace extra-atmosphérique à formuler des observations sur le premier projet et sur le rapport et à désigner des représentants pour assister à la présente session. Si toutes avaient décidé de ne pas envoyer de représentant, la participation du Secrétariat à une Conférence sur le financement international de satellites lui avait permis de vérifier le grand intérêt suscité par le projet de l'Institut auprès des juristes spécialistes du financement des satellites. A cette occasion, on avait toutefois fait remarquer au Secrétariat que la partie la plus importante d'un satellite d'un point de vue financier était constituée par les transpondeurs, le satellite lui-même n'étant guère plus qu'une enveloppe, et qu'il serait par conséquent nécessaire de préciser le terme "satellite" dans le paragraphe 1(g) de l'Article 2.

23.- Cette nécessité avait été confirmée dans les observations soumises par l'Agence cosmique spatiale de la Fédération de Russie (Etude LXXII - Doc. 26), qui avait proposé d'inclure deux catégories supplémentaires d'équipements liés aux satellites (*ibidem*, p. 1). On a expliqué que la Convention proposée avait suscité un vif intérêt dans les milieux spatiaux russes, pour des raisons à la fois juridiques et économiques. D'un point de vue commercial, l'activité commerciale internationale portant sur des satellites ne cessait d'augmenter et une telle croissance devait s'accélérer dans le futur. L'Agence cosmique spatiale de la Fédération de Russie, en particulier, cherchait activement à exploiter toutes les possibilités du financement commercial. Juridiquement, les Gouvernements de la Fédération de Russie et des Etats-Unis d'Amérique avaient conclu un accord de coopération dans l'espace extra-atmosphérique et un accord commercial très important avait été conclu au sujet des stations spatiales extra-atmosphériques, auquel étaient parties les Etats-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, la France et le Japon. Comme cela avait été fait pour les cellules d'aéronefs et les moteurs d'avions, l'Agence cosmique spatiale avait proposé d'établir des catégories séparées pour les objets cosmiques, pour les appareils scientifiques et autres équipements installés sur les objets cosmiques et pour la durée d'utilisation de ces appareils scientifiques et autres équipements installés sur les objets cosmiques. Il a en outre été suggéré qu'il pourrait être opportun d'examiner la possibilité d'établir des dispositions spéciales pour les objets cosmiques, à l'instar de ce qui avait été pour le matériel d'équipement aéronautique. S'agissant de décider si une catégorie distincte devrait être créée pour les appareils scientifiques et autres équipements installés sur les objets cosmiques, il a été convenu qu'il serait tout d'abord nécessaire de s'assurer qu'ils pouvaient être individualisés, comme c'était le cas pour les moteurs d'avions. Dans la mesure où la durée d'utilisation des appareils scientifiques et autres équipements installés sur les objets cosmiques faisait référence à des droits contractuels incorporels, accordés par l'opérateur d'un satellite à des tiers qui souhaitaient l'utiliser, il a été suggéré que l'inclusion de tels droits augmenterait considérablement le champ d'application de la Convention proposée. Il a été convenu que, dans la mesure où c'était bien ce que signifiait la *durée d'utilisation* de ces appareils scientifiques et autres équipements, il ne serait pas opportun que de tels droits entrent dans le champ d'application de la Convention proposée, qui était essentiellement destinée à couvrir des droits réels et certains aspects contractuels de la relation existant entre des parties dont l'une avait créé un tel droit réel. Il a été décidé d'inviter le petit groupe d'experts russes qui devait être créé à Moscou de suivre les travaux de l'Institut sur ce projet pour examiner plus en détail ces questions. On a suggéré que les experts occidentaux du financement des satellites pourraient collaborer aux travaux de ce groupe.

Article 2, paragraphe 1(b)

24.- La Fédération bancaire de l'Union européenne, dans ses observations sur le premier projet (Etude LXXII - Doc. 26, p. 3), avait suggéré qu'il serait opportun d'élargir le champ d'application de la Convention proposée de manière à englober les camions, les omnibus, le matériel de construction et les navires non immatriculés. En Allemagne, un certain soutien avait également été exprimé en faveur de l'inclusion des omnibus, du matériel de construction et des camions de grandes dimensions. Aux Etats-Unis d'Amérique, les milieux concernés s'étaient montrés favorables à l'inclusion du matériel de construction, des camions, des bateaux de plaisance et de certains matériels agricoles,

notamment les biens de grande valeur tels que les moissonneuses. L'enthousiasme pour l'inclusion des bateaux de plaisance qui avait été enregistré aux U.S.A., bien qu'il s'agisse de biens de consommation, provenait de la très faible protection dont bénéficiaient actuellement les prêteurs en vertu des contrats relatifs au financement garanti de tels biens. Le Secrétariat a en outre suggéré qu'il pourrait être utile d'envisager l'inclusion des véhicules à coussins d'air, qui étaient habituellement exclus du champ d'application des Conventions de droit maritime mais dont les précédents travaux d'Unidroit sur ce sujet avaient prouvé qu'ils étaient traités différemment d'un pays à l'autre s'agissant d'enregistrement et de responsabilité. Le représentant du Comité maritime international a toutefois souligné que très peu de véhicules à coussins d'air étaient encore exploités commercialement car, étant donné les énormes quantités d'énergie qu'ils consommaient, ils s'étaient avérés peu économiques. En réponse à une suggestion selon laquelle on pourrait également envisager d'inclure les équipements informatiques, il a été souligné que ces équipements ne franchissaient pas fréquemment les frontières sauf lorsqu'ils étaient installés sur des biens, tels que les navires, les aéronefs et les satellites, qui franchissaient régulièrement ces frontières. Par conséquent, il ne serait légitime de songer à les incorporer comme une catégorie séparée que s'ils étaient installés sur des biens déjà couverts par la Convention proposée.

25.- On a recommandé la plus grande prudence s'agissant de décider d'inclure de nouveaux types de matériel d'équipement. Il serait nécessaire d'examiner leur éventuelle inclusion à la lumière de la structure d'ensemble de la Convention, notamment à la lumière des interactions entre les garanties internationales et les garanties nationales. Il serait nécessaire de tenir compte de l'intérêt qu'auraient les parties à se soumettre au régime de la Convention compte tenu du fait que la garantie internationale était destinée à primer la plupart des garanties nationales. Dans ce contexte, il serait nécessaire de tenir compte du caractère hétérogène d'une grande partie des biens dont l'inclusion était proposée. On a souligné que la plupart des matériels de construction, comme par exemple les grues, bien qu'ils soient de grande valeur, ne franchissaient que rarement les frontières. En revanche, il était évident que la Convention présentait un intérêt potentiel pour les équipements de forage de tunnels tels que ceux qui avaient été utilisés pour construire le tunnel sous la Manche et qui pourraient être utilisés dans d'autres projets tels que celui qui était à l'étude pour un tunnel entre l'Espagne et le Maroc. L'inclusion de matériels d'équipement qui ne franchissent les frontières que peu fréquemment entraînerait une incertitude juridique s'agissant de savoir si une garantie internationale primerait une garantie nationale.

26.- Il a été convenu qu'il ne devrait pas être possible pour des particuliers de soumettre au régime de la Convention du matériel d'équipement à forte valeur ajoutée, tel que les automobiles Rolls-Royce, qui ne figurerait pas parmi les catégories énumérées au paragraphe 1 de l'Article 2. Il était clair que la Convention devait contenir une liste définie des matériels d'équipement couverts afin que les tiers puissent connaître les biens susceptibles de faire l'objet d'une garantie internationale et pour lesquels il serait par conséquent nécessaire de consulter le registre international. L'adoption d'une autre solution reviendrait à sacrifier un élément essentiel de certitude juridique. Il a été souligné que la solution adéquate serait que tel ou tel groupe d'intérêt pertinent, à savoir les constructeurs, les financeurs et les acheteurs d'un certain type de biens, souhaitant que le champ

d'application de la Convention soit étendu à ces biens, demande qu'une telle extension soit effectuée par le biais d'un amendement du type prévu au paragraphe 2 de l'Article 2.

27.- Compte tenu de l'intérêt qui avait été exprimé en faveur de l'inclusion du matériel d'équipement agricole, des véhicules à coussin d'air, du matériel de construction, des camions, des navires non immatriculés, des omnibus et des bateaux de plaisance, il a été convenu que ces biens devraient être provisoirement ajoutés à la liste des matériels d'équipement couverts par la Convention proposée. Pour qu'ils soient définitivement inclus, il faudrait tout d'abord établir qu'ils avaient une grande valeur, qu'ils pouvaient être individualisés de façon unique et qu'ils étaient normalement, c'est à dire fréquemment, déplacés d'un pays vers un autre. En outre, une fois établi le prochain projet, les membres du Comité d'étude devraient entrer en contact avec les milieux intéressés dans leurs pays d'origine en vue de vérifier l'opportunité, à la lumière des considérations énoncées *supra*, de l'inclusion de tels biens, en veillant notamment à s'informer sur le facteur de limitation (relatif par exemple à la taille ou à la capacité) qui pourrait être utilement utilisé pour distinguer parmi ces biens ceux qui méritaient d'être inclus de ceux qu'il valait mieux écarter du champ d'application de la Convention proposée.

Article 2, paragraphe 2

28.- Afin de permettre l'extension du champ d'application de la Convention aux catégories de biens qui n'y entraient pas encore, il a été convenu que l'on pourrait inclure une disposition permettant une procédure de révision rapide telle que celles qui figuraient souvent dans les Conventions récentes établissant des limites de responsabilité. Dans la mesure où une telle procédure de révision devrait être menée par les Gouvernements, les groupes d'intérêt souhaitant voir le champ d'application de la Convention étendu à une catégorie de biens particulière devraient tout d'abord persuader les Gouvernements de l'opportunité d'une telle modification, ce qui garantirait une certitude juridique suffisante.

Article 3

29.- Bien que le Comité d'étude ait été saisi d'une proposition de facteur de rattachement spécifique (cf. Etude LXXII - Doc. 26 Add. 1), il a été convenu que, s'il était évidemment essentiel qu'un tribunal puisse, à la lecture de la Convention, savoir quand il devait l'appliquer, le facteur de rattachement devrait être examiné après les dispositions matérielles.

Article 4

30.- A une ou deux exceptions près (cf. § 31 - 37 *infra*), on a convenu de reporter jusqu'à une session ultérieure du Comité d'étude l'examen des définitions figurant à l'Article 4. D'une manière générale, à la lumière de la proposition du Groupe de travail aéronautique d'étendre considérablement cette liste de définitions, il a été convenu, pour des raisons de présentation, de déplacer les définitions contenues dans l'Article 4 vers une annexe séparée, une référence étant expressément faite à celle-ci dans le texte même de la Convention. Les arguments en faveur d'un tel déplacement, destiné à ne pas surcharger le

texte de la future Convention, seraient plus importants encore s'il devait s'avérer nécessaire, comme cela était suggéré dans la structure révisée proposée par le Président (cf. Annexe III), d'élaborer des définitions communes à toutes les catégories de matériels d'équipement couverts par la Convention et d'autres spécifiques à une ou plusieurs catégories de biens.

Article 4(b)

31.- Certains désapprouvaient le fait que, en vertu de la définition d'une "garantie internationale future" proposée par l'Article 4(b), une déclaration d'inscription inscrite par un créancier garanti, un vendeur ou un bailleur durant les négociations pré-contractuelles avant que les fonds aient été avancés, ne serait pas valable quand bien même une telle inscription aurait été autorisée par le constituant, l'acheteur ou le bailleur. En pratique, il était tout à fait normal qu'une inscription soit effectuée avant que la garantie à laquelle elle était relative soit effectivement constituée. Trois événements pouvaient se produire après l'inscription qui pouvaient donner lieu à la naissance de la garantie, à savoir la conclusion du contrat pertinent, l'avance de fonds et l'acquisition par le constituant, le vendeur ou le bailleur de droits sur le matériel d'équipement. D'un point de vue politique, il a été soutenu que, s'agissant de la validité d'une déclaration d'inscription inscrite en vertu de la Convention proposée, l'ordre dans lequel intervenaient ces événements ne devait pas importer, pour autant que l'inscription soit effectuée avec l'autorisation du constituant, de l'acheteur ou du preneur. Une telle solution suivrait le modèle de l'Article 9 du Code de commerce uniforme en vertu duquel les conditions devant être remplies pour qu'une sûreté soit opposable (existence d'un contrat, nécessité pour le débiteur de détenir un droit sur le bien, existence d'une obligation à garantir, nécessité que des fonds aient été avancés et nécessité qu'une inscription soit effectuée) pouvaient être satisfaites dans n'importe quel ordre, les priorités étant normalement déterminées en fonction de la date d'inscription. Si la modification proposée simplifierait le projet en éliminant toute référence à une garantie internationale future, il faudrait néanmoins rappeler que le système établi en vertu de la Convention proposée était un système basé sur les biens, tandis que celui de l'Article 9 était basé sur les débiteurs, et il faudrait examiner attentivement tous les impacts qu'une telle modification pourrait avoir sur les règles de priorités énoncées par l'Article 19. Sous ces réserves, il a donc été convenu que le Comité de rédaction devrait être invité à trouver une formulation appropriée pour traduire l'idée selon laquelle la Convention devrait énoncer certaines conditions nécessaires à la création et à l'opposabilité d'une garantie internationale, ces conditions pouvant toutefois être satisfaites dans n'importe quel ordre, et selon laquelle, une fois toutes les conditions ainsi remplies, les priorités devraient être déterminées en fonction de la date d'inscription.

32.- Après avoir décidé que la Convention proposée autoriserait les inscriptions pré-contractuelles, il restait à déterminer les moyens les plus appropriés pour protéger le propriétaire et toute autre personne ayant des droits sur le bien objet de l'inscription, à l'égard d'inscriptions qui auraient été faites à l'insu ou sans le consentement de ces personnes. Il a été convenu qu'une solution serait d'exiger d'un tel constituant ou créancier garanti futur qu'il obtienne le consentement de ces personnes avant de pouvoir effectuer une inscription pré-contractuelle. Pour les aéronefs, une telle solution ne poserait pas de problème car des registres publics de la propriété existaient déjà pour de tels biens.

Toutefois, si la recommandation du Groupe de travail aéronautique d'étendre le champ d'application de la Convention proposée à l'enregistrement des droits de propriété et des transferts de propriété ne devait pas être adoptée, une telle solution pourrait soulever des difficultés pour les biens autres que les aéronefs car les registres publics de la propriété n'existaient pas en général pour ces biens. Il existait une autre solution possible, qui était peut-être plus appropriée lorsque le propriétaire n'était pas lui-même impliqué dans l'opération au moment où le futur constituant ou créancier garanti souhaitait effectuer une inscription pré-contractuelle, ou bien lorsque ce propriétaire ne voulait pas se montrer coopératif à l'égard de ceux-ci. Cette solution pourrait s'inspirer du *priority notice* (déclaration de priorité) qui pouvait être inscrit au Royaume-Uni pour un aéronef sans que le consentement de quiconque soit exigé. Une telle déclaration de priorité n'était efficace que durant 14 jours, après quoi, si une déclaration définitive de financement n'avait pas été inscrite, elle devenait simplement caduque, de sorte que tout préjudice éventuellement subi par le propriétaire était de courte durée. Tout en indiquant que le Groupe de travail aéronautique pourrait soutenir l'une ou l'autre des solutions évoquées, M. Wool a précisé que le concept de la déclaration de priorité était également utilisé dans le projet de texte aéronautique, où une disposition prévoyait également qu'il devenait caduque après un certain temps si une déclaration d'inscription définitive n'était pas inscrite.

Article 4(f)

33.- On estimait que les mots "aussi longtemps que l'acheteur n'a pas exécuté ses obligations" n'étaient pas suffisamment clairs: couvraient-ils seulement l'exécution par l'acheteur de ses obligations nées du contrat de vente concerné ou également l'exécution de ses obligations nées d'un autre contrat de vente, faisant par exemple partie d'une série de contrats successifs, à l'égard du même vendeur? Il a été expliqué que l'intention était de laisser les parties déterminer dans leur contrat si elles souhaitaient prévoir un tel lien. Il a par conséquent été décidé que la rédaction de cette disposition devrait être amendée de façon à traduire l'idée que la propriété n'était pas transférée aussi longtemps que l'acheteur n'avait pas exécuté ses obligations et aussi longtemps que les autres conditions prévues à cet effet par le contrat de vente n'avaient pas été satisfaites.

Article 4(g)

34.- Il a été remarqué que certains groupes d'intérêts, en particulier les milieux aéronautiques, avaient indiqué qu'ils étaient opposés à l'idée que la définition du contrat de bail aux fins de la future Convention inclue la condition que le contrat de bail soit conclu pour une durée minimum de trois ans. On a suggéré que l'introduction d'une telle durée minimum n'était pas nécessaire dans un texte destiné à ne couvrir que le matériel d'équipement mobile de grande valeur individualisable de façon unique et normalement utilisé dans des opérations transfrontalières. Il a été convenu que, si la définition essentielle d'un contrat de bail devait demeurer inchangée, une exception à l'idée de durée minimum pourrait être faite pour certains biens, notamment les aéronefs, pour lesquels elle semblait nécessaire.

35.- Les professionnels du leasing provenant d'un certain pays craignaient que l'inclusion des contrats de location simple et non pas seulement des contrats de crédit-bail dans la définition des contrats de bail puisse avoir des conséquences indésirables sur le traitement législatif du bail par ce pays dans les contextes de la faillite et de la vente forcée. Compte tenu du fait que le leasing avait une signification différente selon les pays, ces professionnels avaient suggéré que l'on considère l'opportunité de limiter le champ d'application de la Convention au crédit-bail. Le Comité d'étude estimait au contraire qu'une définition générale du bail était préférable à une définition plus restrictive. On estimait qu'il ne serait pas avisé de chercher à exclure un type particulier de contrat de bail ou de chercher à établir une classification des contrats de bail aux fins de la future Convention. En effet, dans la rédaction des contrats de bail, la seule limite existant était l'imagination des rédacteurs, de sorte que de nombreuses opérations pourraient appartenir à une catégorie aussi bien qu'à une autre, d'autant plus que ces documents étaient parfois volontairement rédigés pour exploiter la confusion entre les deux principaux types de bail. Il était important de rappeler que la Convention proposée avait pour objectif, entre autres, de promouvoir le financement basé sur les biens sous toutes ses formes - et le leasing était une forme très importante d'un tel financement - et qu'il était par conséquent important de laisser aux parties à de telles opérations la plus grande flexibilité pour concevoir la façon dont elles souhaitaient financer l'acquisition et l'utilisation d'un bien particulier. Cette flexibilité devrait inclure la liberté d'utiliser les évolutions les plus récentes du marché. Le Groupe de travail aéronautique plaidait vivement en faveur de l'inclusion de tous les types de baux pour un certain nombre de raisons. Il estimait tout d'abord que les recours *inter partes* qu'établirait la Convention étaient tout autant appropriés pour les contrats de crédit-bail que pour les contrats de bail simple. En second lieu, il était important d'éviter des problèmes compliqués de qualification, qui ne pourraient qu'augmenter les incertitudes s'agissant de l'applicabilité de la Convention. En troisième lieu, le Comité d'étude estimait que l'application, dans les rapports entre les tiers, des règles de priorité prévues par la Convention ne serait claire que si tous les baux étaient inclus. Enfin, puisque l'on avait opté pour un registre des biens, le Comité jugeait que l'inscription des contrats de crédit-bail ainsi que des contrats de bail simple constituait une solution appropriée à toutes ces difficultés. Une distinction fondée sur le fait que le bailleur était ou non un établissement financier agréé ne fonctionnerait pas dans les pays où cette activité ne nécessitait pas un tel agrément et ne fonctionnerait même pas toujours dans les pays où un tel agrément était exigé, dans la mesure où la plupart des opérations portant sur des sommes importantes affectant les aéronefs n'étaient pas conduites par de telles sociétés de leasing agréées mais plutôt par des sociétés constituées pour des buts spécifiques, qui étaient parfois des sociétés off-shore mais aussi parfois des groupements d'intérêt économique. Il a été suggéré que le seul critère de distinction, qui pourrait valablement être inclus dans la définition, entre les baux qui devaient être couverts et ceux qui ne le devaient pas était celui de la durée minimum. L'exigence d'une durée minimum pouvait être considérée comme un moyen d'indiquer les baux dont la durée n'était pas suffisamment longue en général pour qu'ils méritent d'être couverts par la Convention.

Article 4(o)

36.- S'agissant de la question de savoir si l'"auteur" de l'écrit, dans le cas d'une personne physique agissant au nom d'une personne morale, avait le pouvoir d'accorder une garantie internationale, il a été convenu que cette question devrait être tranchée conformément à la loi applicable.

37.- A l'occasion d'une comparaison entre la définition de l'"écrit" donnée par le Sous-comité et celle proposée par le Secrétariat de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international à l'Article 4(6) du projet révisé de règles uniformes sur le financement par cession de créances (A/CN.9/WGII/WP86) (*), il a été remarqué que cette dernière pourrait inspirer une amélioration de la rédaction de l'Article 4(o). Alors que celle-ci utilisait le terme "trace matérielle" (*tangible form*) pour désigner les informations qui sont susceptibles d'être retrouvées et qui ne se limitent pas à apparaître sur un écran puis, n'étant pas emmagasinées, à en disparaître, la définition de la CNUDCI employait le concept d'informations "susceptibles d'être consultées et utilisées ultérieurement", traduisant l'idée d'informations qui pouvaient être retrouvées sous une forme ou une autre. En revanche, la définition de l' "écrit" adoptée par la CNUDCI, qui pouvait se comprendre dans un texte relatif au financement par cession de créances où l'authentification pouvait ne pas sembler nécessaire s'agissant d'une notification écrite à un débiteur, soulèverait des difficultés dans le cas de l'Article 4(o); en effet, cet élément d'authentification, destiné à indiquer que l'enregistrement d'informations contenait un moyen de vérifier que le message était bien envoyé par la personne qui était supposée l'envoyer, était considéré comme très important s'agissant d'un contrat créant une garantie internationale. Il a par conséquent été décidé que la rédaction de l'Article 4(o) devrait être modifiée de façon à s'approcher de la définition de l' "écrit" adoptée par la CNUDCI, tout en maintenant une référence à l'authentification.

Nouvel Article proposé

38.- Conformément à une proposition spécifique soumise au Comité d'étude dans leurs observations par le Professeur C.W. Mooney, Jr. et M. T.J. Whalen (cf. Etude LXXII - Doc. 26 Add. 1, p. 3) et à la disposition correspondante (Article 30) du projet de texte aéronautique, le Comité d'étude a décidé d'inclure un nouvel article relatif à l'interprétation du futur instrument basé sur l'Article 7 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises.

Article 5

39.- Il a été convenu que l'examen de cet Article et des autres dispositions du premier projet relatives à l'enregistrement devrait être confié au Groupe de travail qui avait été constitué pour examiner les questions juridiques et techniques soulevées par la création d'un registre international. Toutefois, afin de donner des orientations politiques au Groupe

* "Ecrit" désigne tout moyen de communication électronique, optique ou analogue, y compris l'échange électronique de données, le courrier électronique, le télégramme, le télex ou la télécopie, si les informations qu'il contient sont susceptibles d'être consultées et utilisées ultérieurement." (traduction libre : ce texte n'a été communiqué dans sa version anglaise que comme un document préliminaire)

de travail, le Comité d'étude a brièvement examiné la décision provisoire prise par le Sous-comité, reflétée dans le paragraphe 3(b) de l'Article 5, d'envisager la possibilité d'un enregistrement par référence au nom du débiteur dans le seul but de préserver la validité de la garantie internationale à l'égard du syndic de faillite et des créanciers titulaires d'une décision de justice du constituant, de l'acheteur ou du preneur. Il a été souligné que la création d'un registre des débiteurs en plus du registre des biens déjà projeté occasionnerait toute une série de complications supplémentaires. Certains doutaient de la valeur d'un tel système additionnel compte tenu des problèmes mis en évidence par le Professeur Cuming dans son rapport exploratoire, notamment du fait qu'il ne serait pas possible d'écrire tous les noms en utilisant le même alphabet. Il a été convenu qu'il n'était pas nécessaire à ce stade de prendre une décision définitive sur le point de savoir si la Convention proposée devrait également prévoir un registre des débiteurs aux seules fins du paragraphe 3(b) de l'Article 5 et que le Groupe de travail, pour le moment, devait s'attacher à résoudre les principaux problèmes juridiques et techniques posés par la création d'un système d'enregistrement basé sur les biens; il n'examinerait les questions soulevées par la création d'un système d'enregistrement parallèle basé sur les débiteurs que lorsqu'il aurait communiqué au Comité d'étude ses conclusions sur le système d'enregistrement basé sur les biens. Il a toutefois été souligné qu'il ne devrait pas être impossible de concevoir un système d'enregistrement électronique basé sur les biens qui permettrait d'identifier le nom du débiteur et de le localiser dans le seul but de le contacter, à la différence d'un système d'enregistrement entièrement basé sur les débiteurs dans lequel la validité des inscriptions et la possibilité d'y accéder dépendraient du nom du débiteur.

40.- Puisque le système d'enregistrement international devait être entièrement électronique, on a convenu qu'il était important d'énoncer clairement que les documents écrits qui devaient être inscrits avec la déclaration d'inscription (par exemple, la copie du consentement écrit du constituant à l'enregistrement visée au paragraphe 2(b) de l'Article 14) pourraient également, conformément à la décision qui avait été prise au sujet de la définition de l' "écrit" aux fins de la future Convention, (cf. § 37 *supra*), être inscrits électroniquement. L'inscription de certains documents sur papier ne sera donc pas une condition nécessaire à un enregistrement valable en vertu de la Convention.

41.- En ce qui concernait la proposition du Groupe de travail aéronautique d'étendre le concept du registre international pour en faire un système d'enregistrement international composé d'un registre central et de registres satellites (cf. Article 4, paragraphe 1 du projet de texte aéronautique), on a expliqué que l'introduction de l'idée des registres satellites qui, dans le cas des aéronefs, seraient probablement les registres existants opérés par les autorités nationales de l'aviation civile, était destinée non seulement à maintenir un lien significatif entre le registre central et les registres nationaux pouvant exister pour les matériels d'équipement couverts par la Convention proposée mais aussi à permettre d'effectuer des inscriptions dans des lieux souvent plus proches du centre de l'opération que le registre international. S'agissant de ces différents registres satellites, il ne fallait pas oublier que les règles qui leur seraient applicables seraient des règles internationales uniformes compatibles avec les règles régissant le registre international central. Le Groupe de travail aéronautique proposait en outre que le système d'enregistrement international soit créé non seulement pour l'inscription des garanties internationales mais également pour l'inscription de ce qui

était désigné comme les "garanties nationales susceptibles d'être inscrites". Il a toutefois été convenu que cela soulevait une question de fond dont l'examen, pour autant qu'elle concernait le régime des priorités établi en vertu de la Convention proposée, pourrait par conséquent être différé jusqu'à ce que le Comité d'étude entreprenne d'examiner les problèmes de priorités.

Article 6

42.- Il a été estimé que l'Article 5 du projet de texte aéronautique comportait un certain nombre d'améliorations par rapport à l'Article 6 du premier projet. Tout d'abord, on a convenu que l'Article 6 devrait reprendre la référence à la création d'une garantie internationale contenue dans le paragraphe 1 de l'Article 5 du projet de texte aéronautique. On a ensuite décidé que la formulation plus positive utilisée dans le chapeau du paragraphe 2 de l'Article 5 du projet de texte aéronautique, selon lequel, à condition que le contrat soit conforme aux exigences des paragraphes a) à d) de l'Article 6 du premier projet, une garantie internationale valable était créée, était préférable à la formulation quelque peu négative ("ne s'applique ... que ...") utilisée dans le chapeau de l'Article 6 du premier projet. Néanmoins, on a estimé qu'il ne serait pas prudent d'inclure dans le texte les quatre facteurs potentiellement invalidants énumérés aux sous-paragraphes a) à d) du paragraphe 2 de l'Article 5. En effet, comme avec toutes les listes de ce type, il existait toujours un risque que certains facteurs potentiellement invalidants aient été omis, et un tribunal appelé à interpréter une telle disposition pourrait estimer que, les autres facteurs potentiellement invalidants n'ayant pas été spécifiquement visés, il devaient être considérés comme non couverts par cette disposition. Il a été convenu que, s'il était nécessaire, afin de réduire les incertitudes qui découleraient nécessairement de la création de la nouvelle garantie autonome régie par la future Convention, de mentionner les principales raisons pour lesquelles une telle garantie pourrait être invalidée, cela pouvait être fait dans le rapport explicatif ou dans le commentaire.

43.- En revanche, le Comité d'étude a estimé que l'ajout des mots "signé par les parties ou pour le compte de celles-ci" après le mot "écrit" n'était pas nécessaire car l'idée d'une signature était implicite dans la définition de l' "écrit" contenue dans l'Article 4(o) (cf. § 37 *supra*), cet article exigeant une forme d'authentification plutôt qu'une signature manuelle. Il a également été convenu que les références contenues dans le paragraphe 1(b) de l'Article 5 aux cessions simples et aux cessions de garanties devaient plutôt être examinées lorsque le Comité d'étude se pencherait sur les projets de règles relatives aux cessions de garanties internationales et aux garanties portant sur des garanties internationales antérieures.

44.- On a observé que le mot "détermine" se référant aux créances garanties à l'alinéa d) de l'Article 6 devrait être interprété étroitement de façon à exiger une description détaillée des créances garanties. Il a été convenu que le mot "détermine" devrait être remplacé par une expression du type "identifie raisonnablement".

45.- L'idée selon laquelle le constituant, le vendeur ou le bailleur devait avoir des "droits" sur le bien en vertu de l'alinéa d) de l'Article 6 a donné lieu à une longue

discussion. Tout d'abord, alors que certains objectaient que, au moment où était effectuée une inscription pré-contractuelle, le constituant pouvait ne pas avoir de droits sur le bien, il a été expliqué que cette disposition s'appliquait à la création d'une garantie internationale actuelle et non future. Il a de plus été signalé qu'il ne pouvait pas exister de contrat constitutif de sûreté opposable entre les parties portant sur un matériel d'équipement sur lequel le constituant n'aurait pas encore acquis de droits. En second lieu, un débat a eu lieu au sujet de la signification précise du terme "droits" à l'alinéa b) de l'Article 6. En réponse à la question de savoir si ce terme devait être compris comme faisant référence au droit ou au pouvoir de créer une garantie internationale, on a expliqué que ce n'était pas l'intention, l'idée étant plutôt de couvrir les droits réels, droits de propriétés ou droits plus limités, portant sur un bien déterminé, par opposition aux droits contractuels. Toutefois, il a également été signalé que certains droits réels ne confèreraient pas le droit de créer une garantie internationale, comme par exemple un droit d'utilisation, et l'on a suggéré que l'on précise que le terme "droits" n'envisageait pas ces droits. L'on a en outre suggéré que le problème se posait essentiellement lorsque l'intention semblait être d'autoriser le constituant à conférer plus de droits qu'il n'en possédait effectivement. Il a été décidé que le Comité d'étude devrait poursuivre l'examen de cette question en vue de préciser ce que signifiait le mot "droits" dans cette disposition. On pourrait alors décider si cette clarification devrait être reflétée dans le texte ou si une explication dans le rapport explicatif suffirait. Il a été signalé qu'en tout état de cause, la question de savoir si un constituant, un vendeur ou un bailleur déterminé avait des droits sur un matériel d'équipement situé dans un pays particulier avant la création d'une garantie internationale - c'est à dire à un moment où le matériel d'équipement était soumis à un régime de propriété national particulier - ne pouvait être tranchée que par référence à la loi applicable. Sauf dans la mesure qui serait autorisée en vertu de la proposition du Groupe de travail aéronautique d'étendre le champ d'application de la Convention proposée aux transferts de propriété et donc de permettre l'inscription de droits de propriété sur le registre international, on estimait que la seule alternative serait de tenter une unification de grande envergure du droit régissant la propriété des biens, ce qui allait bien au-delà de l'objectif des travaux en cours. Il a été signalé qu'il s'agissait là d'une question qui, comme celle de la qualification des différents types de garanties couvertes par la Convention proposée, serait résolue par application de la nouvelle disposition relative à l'interprétation que le Comité d'étude avait décidé d'inclure au cours de la présente session (cf. § 38 *supra*).

Article 7, paragraphe 1

46.- Le paragraphe 1 de l'Article 7, tel qu'établi par le Sous-comité, avait été conçu sous forme de variantes, chacune destinée à permettre aux parties aux contrats créant des garanties internationales de ne pas soumettre leurs droits et recours aux dispositions de la Convention proposée. La seule différence était que la variante I donnait aux parties le droit de se soumettre à ces règles, tandis que la variante II leur donnait le droit de les écarter. La variante II avait reçu le soutien de la Fédération bancaire de l'Union européenne (cf. Etude LXXII - Doc. 26, p. 4) et du Groupe de travail aéronautique (cf. Article 6, paragraphe 1 du projet de texte aéronautique). Le Comité d'étude s'est lui aussi prononcé en faveur de la variante II, notamment en raison du fait que la variante I créait le risque d'un vide juridique qui obligerait à se référer aux règles du droit international privé.

Article 7, paragraphe 2

47.- Ce paragraphe avait pour objet, lorsque la Convention d'Unidroit sur le crédit-bail international (ci-après *la Convention Unidroit*) serait applicable et dans la mesure où les dispositions de cette Convention seraient incompatibles avec celles de la Convention proposée, de faire prévaloir la Convention Unidroit. Il a été suggéré qu'il serait utile pour les juges qui seraient appelés à appliquer la Convention proposée de savoir précisément quelles dispositions de la Convention Unidroit étaient envisagées dans cette disposition. Une telle clarification pourrait apparaître soit dans le texte de la Convention soit dans le rapport explicatif. Il a été convenu qu'un effort devrait être fait pour identifier les dispositions pertinentes de la Convention Unidroit, mais l'inconvénient d'une telle méthode était qu'un grand soin devrait être apporté afin de n'omettre aucune de ces dispositions. S'il était évident que les principales dispositions de la Convention Unidroit envisagées dans cette disposition étaient celles qui traitaient des recours du crédit-bailleur en cas d'inexécution (cf. Article 13 de la Convention Unidroit), il serait également important d'examiner la mesure dans laquelle la formulation de la loi applicable à la détermination des règles de publicité devant être satisfaites par un crédit-bailleur en vertu de la Convention Unidroit (cf. Article 7, paragraphes 2 et 3 de cette Convention) pourrait avoir un impact sur la formulation de la loi applicable aux fins de la future Convention. On a observé que le Groupe de travail aéronautique avait spécifiquement réservé sa position sur la relation entre les deux Conventions (cf. Article 23, paragraphe 5(c) du projet de texte aéronautique), question qu'il examinerait le moment venu.

Article 8

48.- Avant de passer à l'examen de l'Article 8 du premier projet, qui avait pour objet d'indiquer que les parties pouvaient déterminer dans leur contrat les éléments constitutifs d'une défaillance, le Comité d'étude a étudié la proposition du Groupe de travail aéronautique d'ajouter une disposition à cet Article, prévoyant que les parties peuvent choisir la loi régissant toutes les questions relatives à leurs droits et obligations contractuels (cf. Article 7, alinéa a) du projet de texte aéronautique). Cette proposition avait principalement pour but de renforcer la certitude juridique et donc de réduire les risques. Le Groupe de travail aéronautique estimait qu'il était juste que des parties expérimentées réalisant fréquemment des opérations portant sur de tels matériels d'équipement de grande valeur aient le droit de choisir la loi régissant ces questions. Il pensait que, en ce sens, il était juste de leur donner la possibilité d'écarter les règles de droit impératives normalement applicables, tout en préservant le droit des Etats de formuler une réserve à cet égard s'ils ne souhaitaient pas, pour des raisons d'ordre public, accepter une si grande autonomie des parties. L'ensemble des membres du Comité d'étude étaient favorables à la proposition du Groupe de travail aéronautique. On a signalé que la Convention proposée portait essentiellement sur des droits issus de la propriété et ne devait donc pas nécessairement traiter les aspects contractuels des relations entre le créancier et le débiteur, qui pouvaient être régis par la volonté des parties. Il a toutefois été convenu que la formulation de la proposition du Groupe de travail aéronautique devrait être améliorée; certains estimaient que, dans sa rédaction actuelle, elle donnait l'impression que, pour que les parties puissent choisir la loi applicable à toutes les questions relatives à leurs droits et obligations

contractuels, il fallait tout d'abord qu'existe une règle dans le droit du for qui autorise un tel choix. Il a été convenu que la disposition devrait être rédigée comme suit:

"[L]es parties peuvent désigner dans leur contrat la loi qui régit toutes les questions relatives à leurs droits et obligations contractuels".

49.- En ce qui concernait le texte de l'Article 8 tel qu'il apparaissait dans le premier projet, certains désapprouvaient l'emploi du terme "défaillance", signalant que le droit d'exercer les recours contractuels résultait généralement de facteurs indépendants de la conduite du constituant, de l'acheteur ou du preneur, dont le risque était néanmoins assumé par cette partie; par exemple, lorsque la licence nécessaire à l'exploitation d'un matériel d'équipement était retirée, le financeur pourrait s'attendre en général à ce qu'on mette fin à l'opération, même si le retrait de la licence n'était pas nécessairement imputable à une faute du constituant, de l'acheteur ou du preneur. Il a finalement été décidé de déplacer les dispositions de l'Article 8 apparaissant dans le premier projet et de les faire figurer après les articles relatifs à la défaillance (Articles 9 à 11), le Comité de rédaction étant invité à les reformuler en s'inspirant du libellé suivant:

"Les parties peuvent prévoir dans leur contrat les événements permettant l'exercice des droits et actions énumérés aux articles 9 à 11".

Article 9, paragraphe 1

50.- Il a été convenu que l'Article 9 ne concernait que les droits réels susceptibles d'être exercés par un créancier garanti en cas de défaillance du constituant, tous les droits contractuels susceptibles d'être exercés par le créancier garanti en vertu du contrat constitutif de sûreté étant déterminés conformément à la loi applicable en vertu de l'Article 11. Un problème se posait toutefois s'agissant de la signification des mots "ou obtenir de toute autre manière le produit et les autres bénéfices issus de la réalisation du bien" figurant à la fin du paragraphe 1(a) de l'Article 9. On a expliqué que ces mots avaient initialement pour objet de couvrir une sorte de catégorie résiduelle de recours à une époque où le texte du paragraphe 1(a) de l'Article 9 apparaissait au paragraphe 1(c) de l'Article 9, c'est à dire lorsque les recours prévus par le paragraphe 1 de l'Article 9 étaient énumérés dans l'ordre inverse. Si l'on s'accordait à penser que le mot "réalisation" n'apportait rien dans ce contexte, on estimait que les mots "ou obtenir de toute autre manière le produit et les autres bénéfices provenant du bien" permettraient de couvrir des cas tels que celui de revenus provenant de la gestion ou de l'exploitation d'un bien. Il a été expliqué que ce pourrait être un recours particulièrement important pour le financement, par exemple, d'un projet relatif à un champ pétrolifère où, en cas de défaillance du constituant, il pourrait être difficile de trouver un acquéreur pour le champ pétrolifère; dans ce cas, le seul recours efficace ouvert aux financeurs serait d'exploiter eux-mêmes le projet ainsi que le matériel d'équipement faisant partie de celui-ci, et de tenter de recouvrer leurs investissements au moyen de tous les revenus en résultant. L'utilisation des mots "de toute autre manière" était toutefois critiquée, car ils pourraient permettre aux parties, dans leur contrat, de faire échec à l'objectif selon lequel tous les droits réels pouvant être exercés par le créancier garanti en cas de défaillance du constituant devaient être énumérés dans le texte

de la Convention proposée. Il a été convenu que le droit de percevoir tout revenu provenant de la gestion ou de l'exploitation d'un bien grevé pouvait raisonnablement être assimilé à un droit réel, en ce sens qu'il s'agissait d'un droit dérivant du bien, et devrait donc être spécifiquement mentionné dans le paragraphe 1 de l'Article 9. En revanche, les autres aspects du processus de gestion ou d'exploitation d'un tel bien, tels que la possibilité de donner des instructions et de conclure des contrats, devaient plutôt être considérés comme des droits contractuels associés qui entraient dans le champ d'application de l'Article 11. On a convenu qu'il serait nécessaire, en conséquence, de reformuler le paragraphe 1 de l'Article 9 de façon à indiquer que les recours pouvant être exercés par un créancier garanti en cas de défaillance du constituant étaient la prise de possession de tout bien grevé, la vente d'un tel bien ou l'octroi d'un bail portant sur celui-ci et la perception de tout revenu provenant de la gestion ou de l'exploitation d'un tel bien.

51.- On reconnaissait toutefois que, dans la mesure où cela impliquerait la possibilité pour un créancier garanti de percevoir les revenus provenant de la gestion ou de l'exploitation du bien indépendamment d'une vente judiciaire, il serait nécessaire de prévoir une disposition identique pour un recours similaire ne pouvant être exercé que sur le fondement d'une décision de justice, comme cela avait déjà été fait s'agissant du droit du créancier garanti de vendre le bien grevé. A la lumière de cette proposition, il a été convenu d'étendre l'application de la disposition relative à l'obtention d'une décision de justice pour certains recours envisagés par le paragraphe 1 de l'Article 9 à toutes les trois catégories de recours. On estimait qu'il n'y avait aucune raison pour que le droit de demander une décision de justice soit plus limité que les autres recours prévus par le paragraphe 1 de l'Article 9. Un créancier garanti pourrait souhaiter obtenir une décision de justice, même lorsque l'obtention d'une telle décision ne serait pas strictement nécessaire pour exercer un recours. Il a par conséquent été décidé que les recours pouvant être exercés en vertu du paragraphe 1 de l'Article 9 devraient être au nombre de quatre: prise de possession de tout bien grevé; vente d'un tel bien ou octroi d'un bail portant sur celui-ci; perception des revenus provenant de la gestion ou de l'exploitation de ce bien; demande de décision de justice autorisant ou ordonnant l'un des trois précédents recours.

52.- Afin d'éviter que l'on en déduise que cette question devait être déterminée conformément à la loi applicable en vertu de l'Article 11, on a convenu qu'il était important d'énoncer clairement dans la Convention que les droits du créancier garanti sur les sommes perçues suite à l'exercice d'un des recours prévus par le paragraphe 1 de l'Article 9 étaient limités au montant de la créance garantie. Si la question était laissée aux caprices de la loi applicable, le créancier garanti risquerait que la loi nationale applicable ne reconnaisse pas cette proposition. Il était souhaitable d'énoncer une telle règle dans la Convention pour s'assurer que les recours offerts au créancier garanti par la Convention soient compatibles avec les termes du contrat constitutif de sûreté, comme le suggérait le Groupe de travail aéronautique.

53.- Une question qui était liée à la précédente concernait la proposition du Groupe de travail aéronautique de supprimer les mots "à des conditions raisonnables" du paragraphe 1(c) de l'Article 9, au motif qu'ils n'étaient pas clairs et pouvaient susciter des litiges et que cette idée devrait être couverte par une référence générale aux termes du

contrat constitutif de sûreté. Il a été suggéré que l'opportunité d'une référence appropriée à la nécessité d'exercer de façon raisonnable les recours prévus par la Convention proposée devrait être examinée en tenant compte des différentes approches adoptées par les pays de Droit civil et de Common law à l'égard de la question générale de l'exercice des recours par un créancier garanti; il s'agissait en effet d'un facteur important s'agissant de permettre l'acceptation, par autant de pays que possible, des recours exercés sans l'intervention du juge prévus par la Convention proposée. On a expliqué que la principale raison pour laquelle certains pays pourraient être réticents à admettre les recours exercés sans l'intervention du juge était que, dans ces pays, l'obligation pour le créancier garanti de s'adresser à un tribunal pour obtenir un jugement avant de pouvoir réaliser sa sûreté était la méthode choisie pour protéger les intérêts des tiers titulaires de garanties inférieures et des créanciers chirographaires. Dans les pays de Common law, où les recours exercés sans l'intervention du juge étaient plus courants, ceux-ci étaient assortis d'importantes obligations imposées au créancier garanti: obligation d'obtenir le meilleur prix et d'agir en tenant compte des droits que des tiers pourraient avoir sur le bien. On a suggéré que si la Convention proposée n'imposait pas de telles obligations au créancier garanti souhaitant exercer des recours sans l'intervention d'un juge, cela pourrait bien faire obstacle à la volonté de certains Etats d'accepter que les recours exercés sans l'intervention d'un juge remplacent les recours exercés à travers une procédure judiciaire. Il a été décidé, en conséquence, que la Convention devrait inclure une règle générale prévoyant que les recours susceptibles d'être exercés par le créancier garanti en vertu de celle-ci devaient être exercés d'une façon commercialement raisonnable. Une suggestion selon laquelle le créancier garanti devrait également être tenu d'agir de bonne foi a été rejetée au motif que, compte tenu des différents points de vue en vigueur dans les Etats sur la question de la bonne foi, l'introduction d'une telle exigence serait une source d'incertitude. S'agissant de déterminer un critère adéquat du "commercialelement raisonnable" aux fins du paragraphe 1 de l'Article 9, il a été convenu que l'on devrait se référer aux termes du contrat constitutif de sûreté.

54.- En ce qui concernait la proposition du Groupe de travail aéronautique selon laquelle l'exercice par le créancier garanti des recours prévus par le paragraphe 1 de l'Article 9 devrait respecter les termes du contrat constitutif de sûreté, s'agissant notamment de la notion de "défaillance" - dont on a convenu qu'elle devrait s'étendre aux fins de la Convention à des événements qui ne constituaient pas, au sens strict, des cas de défaillance (cf. § 49 *supra*) -, il a été convenu qu'elle était superflue, compte tenu de la décision du Comité d'étude d'opter pour la Variante II du paragraphe 1 de l'Article 7 (cf. § 46 *supra*). Les termes du contrat constitutif de sûreté régissaient donc déjà l'exercice par le créancier garanti des recours prévus par le paragraphe 1 de l'Article 9.

55.- Il a été convenu que le chapeau du paragraphe 1 de l'Article 9 devrait être modifié de façon à refléter le fait que la défaillance, aux fins du paragraphe 1 de l'Article 9, ne se limitait pas à une défaillance du constituant en vertu d'un contrat constitutif de sûreté mais couvrait également des situations où elle était relative à une sûreté accordée par un tiers. On a souligné qu'il s'agissait d'une question d'ordre général et que la défaillance, comprise dans le sens large d'un événement déclenchant la défaillance, pouvait être le fait de l'une ou l'autre des parties: il était possible que le débiteur d'une somme d'argent ne paie pas,

comme il était possible que le propriétaire du bien cesse d'acquitter ses cotisations d'assurance. Il a donc été suggéré que, dans la mesure où l'on avait décidé de ne pas tenter de dresser une liste des événements constituant une défaillance mais de laisser les parties définir ces événements dans leur contrat, il devrait être possible en reformulant cette disposition, d'éviter de mentionner spécifiquement une partie.

56.- On a souligné que les dispositions relatives à la défaillance contenues dans le premier projet pouvaient, en l'absence de convention contraire des parties, être jugées assez draconiennes car elles pouvaient être déclenchées par n'importe quel événement ou défaillance, même de moindre importance. Même s'il était vrai que ces questions feraient presque toujours l'objet de négociations détaillées entre les parties, on a suggéré que la crédibilité de la future Convention aux yeux des Etats et des tribunaux nationaux appelé à l'appliquer, qui dépendait notamment du caractère juste et équilibré de ses dispositions, militait en faveur de l'introduction d'un élément matériel dans la définition de la défaillance par la Convention proposée et en faveur de l'idée qu'une opportunité raisonnable de réparer la défaillance devait être offerte, pour autant qu'une telle réparation était possible. On a souligné que, même si l'objectif principal de la Convention proposée était de renforcer la certitude juridique afin de faciliter le financement du matériel d'équipement, il était également important que la Convention soit jugée juste et équilibrée par les Etats membres souhaitant bénéficier d'un tel financement. Toutefois, en tout état de cause, les tribunaux de la plupart des Etats exigeraient automatiquement un élément matériel ou qu'une opportunité raisonnable de réparer la défaillance ait été offerte avant, par exemple, d'ordonner la vente d'un bien pour inexécution. Il a par conséquent été convenu qu'il serait plus avisé de suivre les notions de "contravention essentielle" et de "défaut de réparation d'une contravention dans un délai raisonnable" utilisés dans la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (*). On a souligné qu'une telle modification ne devrait en aucun cas être considérée comme privant les parties du droit de traiter ces questions dans leur contrat: elle ne devait jouer qu'en l'absence de convention contraire des parties. La Convention proposée laisserait les parties libres de modifier une telle règle, ce qu'elles faisaient presque toujours, entre autres en spécifiant les événements, autres qu'une défaillance, permettant d'exercer les recours prévus par la Convention proposée (cf. § 49 *supra*). Certains étaient toutefois préoccupés par la façon dont les nouvelles règles introduites dans les dispositions relatives à la défaillance pourraient être interprétées par les juridictions nationales, s'agissant notamment de la faculté des parties de définir des événements autres que la défaillance permettant l'exercice des recours prévus par la Convention. Il a été convenu que, afin d'éviter la possibilité d'une telle interprétation, le rapport explicatif devrait énoncer clairement que cette disposition devait pouvoir être modifiée ou déplacée par les parties dans leur contrat et ne devait pas interférer dans le droit des parties, proclamé par ailleurs par la Convention, de spécifier les événements autres que la défaillance permettant l'exercice des recours prévus par la Convention.

* A cet égard, on a également fait référence au concept de "défaillance substantielle" et à l'offre d'une "possibilité effective de remédier à sa défaillance, pour autant que ceci soit possible", employés dans la Convention Unidroit.

Article 9, paragraphe 2

57.- Ce paragraphe avait été conçu pour permettre à un Etat contractant, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, de formuler des réserves relatives aux recours prévus par les sous-paragraphes b) et c) du paragraphe 1 de l'Article 9. Ces réserves permettraient à l'Etat qui s'en prévaudrait de refuser l'exercice des recours susmentionnés lorsque le bien grevé se situerait sur son territoire. Il a été suggéré qu'un Etat devrait aussi pouvoir formuler une réserve portant sur le recours additionnel qui serait inclus dans la nouvelle formulation du paragraphe 1 de l'Article 9, à savoir le droit de percevoir tout revenu produit par la gestion ou l'exploitation d'un tel bien. Il a toutefois été souligné que l'application d'une telle réserve pourrait soulever de sérieuses difficultés dans la mesure où le bien pourrait être situé dans un Etat et le revenu provenant de sa gestion ou de son exploitation être perçu dans un autre Etat. Il y avait deux situations dans lesquelles l'application d'une telle réserve poserait des problèmes. Dans la première, l'Etat dans lequel était situé le bien grevé était un Etat contractant qui n'avait pas formulé de réserve tandis que l'Etat où le revenu était perçu était un Etat contractant qui avait formulé une réserve. Dans la situation inverse, l'Etat dans lequel était situé le bien grevé était un Etat contractant qui avait formulé une réserve tandis que l'Etat dans lequel le revenu était perçu était un Etat contractant qui n'avait pas formulé de réserve. Il a été suggéré qu'il n'existerait pas de solution parfaite à ce problème aussi longtemps que l'intention serait de permettre la non-uniformité. Toutefois, dans la mesure où le revenu visé serait une composante matérielle d'une opération de financement, le lieu où il serait perçu dépendrait souvent des parties, qui auraient ainsi la possibilité initiale de structurer la gestion du bien de manière à ce qu'elle ne relève pas de la compétence des tribunaux d'un Etat exigeant l'obtention d'une décision de justice. Il a été convenu que la proposition du Groupe de travail aéronautique d'utiliser le concept d' "Etat contractant pertinent" (cf. Article 12, paragraphe 2 du projet de texte aéronautique et § 38 de l'Annexe) comme terme défini aux fins de la Convention en général et aux fins des réserves en particulier, qui constituait une solution possible, devrait être examinée. On a souligné que le Groupe de travail aéronautique avait suggéré que, pour les aéronefs, l'Etat contractant pertinent devrait être, tant à ces fins que dans le contexte de la cession de droits contractuels, le pays d'immatriculation de l'aéronef.

58.- En s'inspirant du paragraphe 2 de l'Article 12 tel que proposé par le Groupe de travail aéronautique, le Comité d'étude a décidé de combiner le paragraphe 2 de l'Article 9 et l'Article 12, au motif que les "règles de procédure du lieu où ils sont exercés" pourraient bien contenir l'exigence d'une intervention et d'une assistance judiciaires. Il a été convenu que, en accord avec cette solution, l'Article 12 devrait être reformulé de manière à ce que cette disposition, introduite par les mots "[s]ous réserve des dispositions du paragraphe 2", constitue le paragraphe 1 du nouvel Article; le paragraphe 2 dudit Article aurait pour effet qu'une intervention judiciaire ne serait nécessaire, pour exercer les recours offerts au créancier garanti par le paragraphe 1 de l'Article 9, que lorsque l'Etat contractant pertinent aurait formulé une réserve au sujet des recours sans intervention du juge prévus par la Convention. Cette solution avait pour avantage que l'application de la règle contenue dans le paragraphe 2 de l'Article 9 et celle de la règle contenue dans l'Article 12 soient compatibles. A défaut, il serait possible qu'un Etat contractant ne formule pas de réserve en vertu du paragraphe 2 de l'Article 9 mais que l'exercice des recours nécessite l'intervention

du juge en vertu des règles de procédure de cet Etat conformément à l'Article 12. Il a été suggéré qu'une telle règle pouvait être très importante car elle faciliterait l'adoption de la future Convention par les pays en développement qui, tout en ne souhaitant pas entreprendre la réforme de leurs règles de procédure qu'une telle réserve pourrait impliquer, pourraient néanmoins voir dans la Convention un outil d'une valeur inestimable pour attirer les financements étrangers.

59.- Le Groupe de travail aéronautique avait de plus suggéré qu'il n'y avait aucune raison valable pour laquelle la Convention devait opérer une distinction, aux fins de l'applicabilité de la faculté de réserve visée par le paragraphe 2 de l'Article 9, entre les recours ouverts au créancier garanti en cas d'inexécution d'une obligation garantie et ceux ouverts à un vendeur en cas d'inexécution par l'acheteur d'un contrat réservant un droit de propriété ou à un bailleur en cas d'inexécution par le preneur d'un contrat de bail. Il a été décidé d'étendre la faculté d'un Etat contractant d'exiger l'intervention du juge par voie de réserve, afin que cette faculté s'applique aussi bien aux contrats constitutifs de sûreté qu'aux contrats réservant un droit de propriété et aux contrats de bail. On estimait que les Etats contractants devraient avoir la possibilité de formuler une réserve portant sur l'un ou l'autre de ces contrats ou sur les trois. Il a été suggéré que cela pourrait être énoncé plus clairement, à la fois au moyen d'une mention appropriée dans le rapport explicatif et par l'ajout des mots "et dans la mesure où" après les mots "sauf lorsque" à l'avant-dernière ligne du paragraphe 2 de l'Article 12 du projet de texte aéronautique. On a observé, par exemple, que la formulation d'une telle réserve ne serait utile dans les pays de Droit civil pour l'exercice des recours sans intervention du juge que pour les contrats constitutifs de sûretés. Alors qu'il ne serait pas possible en Italie pour le titulaire d'une hypothèque, en cas de défaillance du débiteur, de vendre le bien sans faire appel à un tribunal, un bailleur italien pourrait, en cas de défaillance du preneur, résilier le contrat de bail et reprendre possession du bien sans s'adresser au tribunal, sauf objection du preneur.

60.- En combinant le paragraphe 2 de l'Article 9 et l'Article 12, il a été convenu que l'on ne devrait pas perdre de vue le paragraphe 2(b) de l'Article 9, dont l'idée avait été omise par mégarde dans la rédaction du paragraphe 2 de l'Article 12 du projet de texte aéronautique. Si le paragraphe 2(a) de l'Article 9 avait pour objet de permettre aux Etats contractants de formuler une réserve en exigeant simplement l'intervention du juge avant que le créancier garanti puisse prendre possession en vertu du paragraphe 1(b) de l'Article 9, le paragraphe 2(b) de l'Article 9 avait pour objet de permettre aux Etats contractants de formuler une réserve portant sur la possibilité même pour le créancier garanti de vendre ou de donner à bail le bien grevé en vertu du paragraphe 1(c) de l'Article 9. Il a été convenu que l'intention devrait être, en combinant le paragraphe 2 de l'Article 9 et l'Article 12, de préserver les effets de l'ensemble du paragraphe 2 de l'Article 9 tout en les traitant différemment.

Article 9, paragraphe 3

61.- Il a été convenu que les premiers mots de ce paragraphe ("[à] tout moment après la défaillance du constituant") appelaient la même modification que le chapeau du

paragraphe 1 de l'Article 9 pour tenir compte du fait que le constituant pouvait être soit le débiteur soit un tiers (cf. § 55 *supra*).

62.- Puisque l'effet de l'exercice par le créancier garanti du recours prévu par le paragraphe 3 de l'Article 9, qui correspondait au recours de *foreclosure* de la Common law et à l'*attribution judiciaire de la propriété du bien* du Droit civil (cf. Article 1278 du Code civil français), était d'éteindre les droits du constituant et de tout autre créancier titulaire d'une garantie inscrite postérieurement sur le bien (ci-après *garantie postérieure*), on a reconnu qu'il serait nécessaire de prévoir dans la Convention un mécanisme afin que les garanties de ces créanciers titulaires de garanties postérieures ne soient pas affectées défavorablement par l'exercice de son recours par le créancier garanti. On estimait que les droits du constituant étaient déjà convenablement protégés dans la mesure où il était prévu que les parties pouvaient seulement convenir que la propriété passe au créancier garanti en cas de défaillance, ce qui laissait au constituant une possibilité suffisante de manifester son désaccord. Il a été convenu que le meilleur moyen d'assurer la protection des créanciers titulaires de garanties postérieures contre la perte de leurs droits qui ferait suite à l'exercice par le créancier garanti du recours prévu par le paragraphe 3 de l'Article 9 était d'exiger leur consentement. S'agissant de permettre au créancier titulaire d'une garantie antérieure de connaître de façon suffisamment précise la catégorie de créanciers titulaires de garanties postérieures dont le consentement serait requis, il a été décidé de s'inspirer des modèles américain et canadien en exigeant uniquement le consentement des parties titulaires à ce moment de garanties enregistrées, inscrites sur le registre international, sur le bien, et de celles qui auraient informé par écrit le créancier titulaire de la garantie antérieure des garanties qu'elles détenaient sur le bien. Il appartiendrait ainsi à un créancier titulaire d'une garantie postérieure qui ne l'aurait pas inscrite et qui n'en aurait pas informé par écrit le créancier antérieur de faire connaître sa garantie, en s'adressant à un tribunal ou au moyen d'une inscription. Il a été convenu que, lorsque le créancier titulaire d'une garantie antérieure considérait qu'un créancier titulaire d'une garantie postérieure différait déraisonnablement son consentement ou lorsqu'il s'était avéré impossible de localiser un créancier titulaire d'une garantie postérieure, le recours du créancier titulaire de la garantie antérieure, à supposer qu'il n'y ait pas de résidu sur la valeur du bien après satisfaction de l'obligation garantie, serait de demander une décision judiciaire écartant le titulaire de la garantie postérieure. En revanche, lorsque la valeur du bien excédait celle de l'obligation garantie et / ou lorsque le titulaire de la garantie antérieure souhaitait éviter d'avoir à obtenir le consentement de ces créanciers titulaires de garanties postérieures inscrites, le recours dont disposait le titulaire de la garantie antérieure consistait à vendre le bien et, conformément au paragraphe 7 de l'Article 9, à remettre l'éventuel excédent aux titulaires de garanties postérieures inscrites, dans les limites de leurs garanties.

63.- Il a été convenu que, afin de tenir compte des différentes parties dont le consentement serait requis pour que le créancier garanti puisse exercer le recours prévu par le paragraphe 3 de l'Article 9, le terme "les parties" devrait être remplacé par le terme "les personnes intéressées" et que ces personnes devraient être définies dans une autre disposition aux fins de l'application des paragraphes 3 et suivants de l'Article 9.

64.- Il a également été convenu que la formulation du paragraphe 3 de l'Article 9 devrait être modifiée et alignée sur celle du paragraphe 7 du même Article en ce qui concernait les effets de l'attribution de la propriété. Une telle modification aurait pour objet d'énoncer clairement que l'attribution de la propriété au créancier garanti en vertu de cette disposition aurait pour effet de lui transférer la propriété libérée de toute autre garantie de rang inférieur à celle du créancier garanti en vertu de l'Article 19.

Article 9, paragraphe 4

65.- Il a été souligné que la façon dont cette disposition était rédigée pouvait donner lieu à deux interprétations différentes par les tribunaux. Selon une première lecture, elle pouvait être interprétée comme imposant simplement au tribunal de vérifier que la valeur du bien correspondait raisonnablement au montant de la créance devant être satisfaite par l'attribution de la propriété de ce bien et, si c'était le cas, d'ordonner l'attribution de la propriété du bien au créancier garanti, mais guère plus. En revanche, selon une autre lecture, un tribunal pourrait s'estimer chargé d'ordonner, dans un cas où la valeur du bien, telle qu'établie devant ce tribunal, serait supérieure au montant de la créance restant à satisfaire, que la différence soit remise au constituant ou aux titulaires de garanties postérieures. En réponse, on a reconnu que la formulation de cette disposition pouvait être améliorée à plusieurs égards. Tout d'abord, il a été suggéré que l'expression "dans l'exercice des pouvoirs qu'il détient en vertu du paragraphe précédent" devrait être modifiée afin de mieux exprimer l'idée qu'elle traduisait, ces mots devant être compris dans le sens de "pour décider d'exercer ou non le pouvoir" d'ordonner l'attribution de la propriété du bien au créancier garanti. Ainsi, si le tribunal constatait que les créances restant à satisfaire s'élevaient à £ 100.000 mais que la valeur du bien était de £ 1.000.000, il serait fondé à refuser de prononcer une telle décision. L'idée était la suivante: en décidant de prononcer ou non une décision d'attribution, le tribunal devait vérifier que la valeur du bien correspondait raisonnablement au montant des créances restant à satisfaire. Toutefois, il a également été convenu que, lorsque la valeur du bien excédait celle des créances restant à satisfaire, le tribunal devrait avoir la possibilité de poser comme condition à une décision d'attribution le paiement de la différence, par le créancier titulaire de la garantie antérieure, au constituant ou, s'il existait des garanties postérieures inscrites sur le registre international ou dont il avait été informé par écrit, aux titulaires de celles-ci. Il a en outre été convenu que l'obligation imposée au tribunal par le paragraphe 4 de l'Article 9 devrait être formulée de façon plus explicite dans une disposition énonçant clairement que le tribunal ne pouvait rendre une décision d'attribution que s'il était établi que le montant de la créance restant à satisfaire correspondait raisonnablement à la valeur du bien, compte tenu de tout paiement à effectuer par le créancier titulaire de la garantie antérieure à l'une quelconque des personnes intéressées mentionnées dans le contexte du paragraphe 3 de l'Article 9 (cf. § 63 *supra*).

66.- On a signalé qu'il n'appartenait qu'au créancier garanti de décider s'il était disposé à accepter un bien dont la valeur était substantiellement inférieure au montant de sa créance. S'il était vrai que le débiteur devrait en pareil cas être informé du solde de sa dette, on estimait cependant que la question de savoir si le débiteur devrait dans ce cas être avisé était une question de détail que ne devrait pas aborder la future Convention.

Article 9, paragraphe 5

67- Cette disposition trouvait son origine dans la volonté de s'assurer que le terme "tribunal", tel qu'employé au paragraphe 3 de l'Article 9, soit compris comme englobant les tribunaux arbitraux ayant le pouvoir en vertu de la loi nationale de lier les parties comme le faisaient les tribunaux dans d'autres pays, et notamment les Cours d'arbitrage qui dans la Fédération de Russie occupaient une place intermédiaire entre les tribunaux étatiques, qui traitaient principalement les affaires criminelles, et les tribunaux arbitraux; à tous égards ces Cours d'arbitrage étaient similaires aux tribunaux étatiques, traitant des affaires commerciales du type de celles qui étaient examinées dans ce contexte. Cette question ne devait pas préjuger de celle, plus large, de la compétence en vertu de la Convention proposée, laquelle devait être traitée dans un Chapitre IX. Il s'agissait simplement de permettre à un Etat contractant, lorsque et dans la mesure où ses tribunaux étaient appelés à rendre une décision en vertu du paragraphe 3 de l'Article 9, de désigner les cours ou les tribunaux situés sur son territoire compétents pour rendre une telle décision, même si certains suggéraient que les Etats contractants pouvaient le faire sans recourir à une telle déclaration. Certains préconisaient de suivre l'approche adoptée par le Groupe de travail aéronautique à l'égard de ce type de problème, consistant à la traiter comme une question de définition (cf. § 10 de l'Annexe du projet de texte aéronautique), mais on reconnaissait cependant qu'il serait quelque peu inhabituel de donner la définition d'un tribunal dans un instrument de droit du commerce international. Dans ces circonstances, il a été décidé de maintenir cette disposition entre crochets de manière à indiquer qu'elle soulevait une difficulté qui devrait être résolue ultérieurement.

Article 9, paragraphe 6

68.- La Fédération bancaire de l'Union européenne, dans ses observations sur le premier projet (cf. Etude LXXII - Doc. 26, p. 4), avait proposé que le constituant ne puisse obtenir la libération du bien grevé qu'avant la vente de ce bien ou avant qu'une décision de justice n'en attribue la propriété au créancier garanti, après avoir payé tous les frais juridiques engagés par le créancier garanti. Il a été convenu qu'il appartenait au contrat constitutif de sûreté de déterminer ce qui était garanti et ce qui ne l'était pas: si ce qui était garanti incluait les frais juridiques, ceux-ci devaient être payés par le constituant mais, si le contrat constitutif de sûreté ne le prévoyait pas, il en découlait qu'un tel paiement, même s'il était dû, ne pouvait pas être une condition préalable à la libération du bien grevé.

Article 9, paragraphe 7

69.- Le Comité d'étude, s'inspirant du paragraphe 5 de l'Article 8 du projet de texte aéronautique, a décidé de remplacer le terme "acheteur", terme qui était utilisé ailleurs dans la Convention pour faire référence à un acheteur dans une vente réservant un droit de propriété, par le terme "acquéreur", qui visait la personne qui acquérait le bien grevé en vertu de cette disposition.

70.- On a convenu qu'il serait plus exact que l'expression "supérieur à ce qui est dû au créancier", qui concerne le surplus, énonce "supérieur au montant garanti par la sûreté" car cette règle ne s'appliquerait pas si la créance n'était pas garantie.

71.- Le Groupe de travail aéronautique avait proposé d'incorporer dans le régime établi par la Convention le concept d'une garantie nationale susceptible d'être enregistrée qui ne soit pas une sûreté conventionnelle. Il a été convenu que les répercussions de cette proposition devraient être examinées ultérieurement dans le cadre de l'examen des règles de priorités de la Convention.

72.- Dans leurs observations sur le premier projet (cf. Etude LXXII - Doc. 26 Add. 1, p. 5), le Professeur Mooney et M. Whalen demandaient tout d'abord qu'il soit énoncé clairement que rien dans cette disposition n'empêchait le créancier garanti d'avoir recours à une procédure judiciaire pour déterminer les parties en droit de bénéficier de l'excédent et leurs rangs respectifs aux fins de cette disposition. Il a été convenu que cette clarification n'appelait aucune modification spécifique du texte mais pouvait figurer dans le rapport explicatif. En second lieu, le Professeur Mooney et M. Whalen proposaient que le créancier réalisant sa sûreté puisse, pour déterminer l'ordre dans lequel l'excédent devait être distribué aux autres titulaires de garanties internationales inscrites, se baser sur l'ordre chronologique de l'inscription de ces garanties sur le registre international, par opposition à leur rang réel qui pouvait dépendre de nombreux facteurs, parmi lesquels la connaissance et les accords de subordination. A titre préliminaire, certains ayant signalé que les procédures d'ordre appliquées aux réalisations dans les pays de Droit civil pourraient être la solution la plus appropriée à de tels conflits de droits intervenant entre des créanciers titulaires de garanties inscrites en cas de ventes judiciaires effectuées en vertu du paragraphe 1(a) de l'Article 9, le Comité d'étude a estimé que le paragraphe 7 de l'Article 9 n'envisageait que les actes de disposition privés extra-judiciaires portant sur un bien grevé. Il a été convenu qu'il serait opportun, dans ce contexte, que la Convention prévoie un mécanisme sur lequel le titulaire de la garantie antérieure pourrait se baser pour déterminer l'ordre dans lequel un éventuel excédent devait être distribué aux autres titulaires de garanties internationales enregistrées concurrentes. Le Comité d'étude a retenu une solution consistant à exiger du créancier titulaire de la garantie antérieure qu'il informe de la vente le constituant, les titulaires de garanties internationales enregistrées et tout autre titulaire de garantie postérieure l'ayant informé de sa garantie, et toute personne s'étant directement portée caution en sa faveur. Dans la mesure où les règles de priorités de la Convention ne devaient pas concerner les conflits de droits entre des titulaires de garanties conventionnelles et des titulaires de garanties non conventionnelles, ces dernières demeureraient régies par la loi applicable de sorte que, si le titulaire d'une créance fiscale privilégiée était prioritaire en vertu de la loi nationale applicable, une vente intervenant en vertu de la Convention produirait ses effets sous réserve du privilège de cette partie qui continuerait à grever le matériel d'équipement. Il a été signalé que les parties que devrait informer le titulaire de la garantie antérieure en vertu de la modification convenue seraient les mêmes que ceux dont le titulaire de la garantie antérieure devrait obtenir le consentement en vertu de la modification apportée au paragraphe 3 de l'Article 9 (cf. § 62 *supra*), ce qui simplifierait les modifications rédactionnelles qui devaient être opérées en permettant d'utiliser la même formulation pour définir les parties envisagées dans l'un et l'autre paragraphe.

Article 10

73.- Aucune observation n'a été formulée au sujet de cette disposition (cf. toutefois § 59 *supra*).

Article 11

74.- Les représentants des systèmes de Droit civil craignaient que le droit de convenir d'autres droits ou actions conféré aux parties en vertu de l'Article 11 soit jugé en contradiction avec le caractère autonome de la garantie internationale proclamé au paragraphe 1 de l'Article premier. Ils craignaient que cela altère la physionomie de la garantie internationale d'une façon telle que l'uniformité même que la Convention proposée était destinée à créer en serait amoindrie. Il a été souligné que la structure rigoureusement compartimentée des systèmes de Droit civil ne leur permettrait pas de greffer sur la garantie internationale des recours inspirés de garanties analogues (par exemple, le nantissement du matériel et de l'outillage du droit français), d'autant moins que le concept qu'elle incarnait leur avait jusqu'à présent été totalement étranger. Il a été expliqué que l'objet de l'Article 11 était d'indiquer que la liste des recours réels de base conférés par les Articles 9 et 10 n'excluait pas la possibilité de mettre en oeuvre d'autres recours, contractuels ou réels (tels que le droit pour le créancier garanti de désigner un mandataire chargé d'administrer le bien ou de percevoir les revenus qui en proviennent), qui soient compatibles avec les précédentes dispositions du Chapitre IV et notamment avec les dispositions protectrices des garanties des autres parties, et qui soient permis par la loi applicable. L'Article 11 devait donc être interprété comme une réponse à ceux qui, à défaut, pourraient soutenir que la Convention avait entendu exclure l'exercice de recours contractuels ou réels autres que ceux prévus par les Articles 9 et 10. Il était évident que certains de ces recours additionnels seraient connus de certains systèmes juridiques et inconnus d'autres et qu'ils pourraient donc être mis en oeuvre dans certains mais pas dans d'autres. Il appartiendrait par conséquent à la loi applicable désignée par les règles de droit international privé du for de déterminer si, dans une situation déterminée, de tels recours additionnels étaient ou non susceptibles d'être exercés.

75.- Il a été signalé que les mots "[l]es parties peuvent convenir de tout droit ou action ... pour autant que ces droits et actions sont ... admis par la loi applicable" pouvaient induire en erreur car ils donnaient l'impression que les parties pouvaient, dès le commencement de leur opération, savoir quelle loi régirait la détermination de leurs droits réels en cas de litige alors que, dans la mesure où les biens concernés étaient très mobiles et franchissaient régulièrement les frontières, la loi applicable à la détermination de tels droits pouvait changer tout aussi fréquemment. Il a été suggéré qu'une solution serait de reformuler cette disposition de façon à faire disparaître la référence au contrat des parties. De plus, il n'y avait aucune raison pour que cette disposition exclue l'exercice de recours qui pourraient être offerts indépendamment d'un accord entre les parties. On a toutefois suggéré que le maintien de la référence au contrat conclu entre les parties présenterait l'avantage de couvrir la situation où les parties souhaitaient limiter les recours susceptibles d'être exercés. Il a été signalé que ce problème pourrait être traité dans le paragraphe 1 de

l'Article 7. A la lumière de l'examen de cet Article par le Comité d'étude, il a été convenu qu'il devrait être rédigé comme suit:

"Tous les droits et actions supplémentaires admis par la loi applicable peuvent être exercés dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec les dispositions du présent Chapitre".

Il a été convenu qu'il serait opportun d'utiliser les mots "incompatibles" plutôt que le mot "compatibles" afin de ne pas éliminer un recours tel que la désignation d'un mandataire chargé d'administrer le bien.

Article 12

(cf. §§ 57 - 60 *supra*)

Article 13

76.- Cette disposition a été jugée redondante compte tenu des décisions prises par le Comité d'étude au sujet d'un nouvel Article et de l'Article 11 (cf. §§ 38 et 74 - 75 *supra*).



EXAMEN PAR LE COMITE DE REDACTION DES MODIFICATIONS AU PREMIER PROJET PROPOSEES PAR LE COMITE D'ETUDE

77.- Le Comité de rédaction s'est réuni à deux reprises, les 13 et 15 avril 1996, pour réviser les Articles 1 à 4 et 6 à 12 du premier projet à la lumière de la première lecture de ce texte par le Comité d'étude. Ces Articles tels que révisés par le Comité de rédaction sont reproduits en Annexe IV au présent rapport. Il a été convenu que l'Article 5 et les Articles 14 à 18 seraient traités par le Groupe de travail constitué pour examiner les questions juridiques et techniques soulevées par la création d'un registre international (cf. § 39 *supra*).



EXAMEN D'AUTRES QUESTIONS

78.- Le Comité d'étude a ensuite entrepris une discussion générale sur les questions additionnelles suivantes:

(1) propositions formulées par le Groupe de travail aéronautique concernant la relation entre la garantie internationale et les garanties nationales non conventionnelles, notamment celles détenues par les créanciers privilégiés (cf. §§ 79 - 83 *infra*);

(2) les règles de priorités proposées dans l'Article 19 du premier projet, qui devraient être substantiellement modifiées compte tenu des décisions prises par le Comité d'étude (cf. §§ 84 - 92 *infra*);

(3) Chapitre V du projet de texte aéronautique (cf. §§ 93 - 99 *infra*);

(4) proposition d'un nouveau Chapitre VII du premier projet (cf. §§ 100 - 105 *infra*);

(5) Chapitre VIII du projet de texte aéronautique (dispositions propres aux biens aéronautiques) (cf. §§ 106 - 112 *infra*);

(6) compétence (cf. §§ 113 - 117 *infra*);

(7) relation entre la future Convention et d'autres Conventions existantes (cf. § 118 *infra*);

(8) questions additionnelles dont l'inclusion dans la future Convention était proposée (cf. §§ 119 - 123 *infra*).

Relation entre la garantie internationale et les garanties nationales non conventionnelles

79.- M. Wool a expliqué que l'intention qui sous-tendait la proposition du Groupe de travail aéronautique à cet égard (cf. Article 22, paragraphe 1(b) du projet de texte aéronautique et § 26 de l'Annexe) était que la future Convention devrait énoncer une règle claire pour le règlement des conflits de droits entre les titulaires de garanties internationales et les titulaires de garanties nationales non conventionnelles de tous types, notamment celles des créanciers privilégiés, comme par exemple les administrations fiscales. Le Groupe de travail aéronautique avait proposé que les garanties nationales non conventionnelles détenues sur des matériels d'équipement spécifiquement identifiés couverts par la Convention proposée puissent être enregistrées aux fins de la Convention et que, une fois inscrites sur le registre international, elles bénéficient d'un rang attribué en fonction de la date de l'inscription. Il avait également proposé que la Convention institue une procédure permettant aux Etats, lors de la ratification ou de l'adhésion, de désigner les catégories de créanciers qui primeraient en vertu de leurs lois nationales les titulaires de garanties inscrites, qu'il s'agisse de garanties internationales ou de garanties nationales non conventionnelles. Ces propositions avaient pour effet qu'une garantie, internationale ou nationale non conventionnelle, dûment inscrite sur le registre international, prime toutes les garanties non inscrites ou inscrites postérieurement, à l'exception des créances nationales privilégiées désignées par les Etats lors de la ratification ou de l'adhésion. On a convenu qu'une telle procédure permettrait aux Etats de protéger leurs créanciers privilégiés tout en augmentant la certitude juridique en permettant aux financeurs de connaître les catégories de créanciers nationaux qui les primeraient en cas de litige intervenant dans ces Etats.

80.- On a expliqué que le défaut d'inscription d'une garantie nationale non conventionnelle sur le registre international ne devait pas, selon la proposition du Groupe de travail aéronautique, avoir pour effet d'invalider cette garantie; elle aurait seulement

pour effet, en cas de conflit de droits, de subordonner cette garantie à celle d'une partie qui l'aurait dûment inscrite sur le registre international, peu important que cette dernière soit postérieure. Une telle garantie non enregistrée demeurerait néanmoins opposable au débiteur et au syndic de faillite du débiteur chaque fois que, en vertu de la loi nationale, elle serait opposable à ces parties même en l'absence d'inscription.

81.- Il a provisoirement été convenu qu'il appartiendrait à la loi applicable de déterminer si une garantie nationale non conventionnelle pouvait être inscrite sur le registre international. Il a aussi provisoirement été convenu qu'il appartiendrait à la loi applicable de déterminer si de telles garanties nationales non conventionnelles pouvaient être inscrites de la même façon s'il s'agissait de garanties qui n'étaient déclenchées que par une saisie judiciaire (par exemple lorsqu'un créancier titulaire d'une décision de justice entamait une procédure d'exécution portant sur un bien d'équipement identifié) ou de garanties conférées automatiquement par une loi nationale (par exemple le privilège des droits aéroportuaires). A cet égard, il a été signalé que, en vertu de la proposition du Groupe de travail aéronautique, il serait possible pour les Etats contractants, en incluant de tels privilèges automatiques dans leurs listes de privilèges nationaux, de s'assurer que ces privilèges n'aient pas à être inscrits sur le registre international. Il a été suggéré que l'on devrait explorer l'idée de permettre l'inscription sur le registre international des privilèges naissant automatiquement en dehors de toute procédure d'insolvabilité. Cette idée a reçu un certain soutien, même si l'on reconnaissait qu'elle était très ambitieuse, dans la mesure où la principale raison pour laquelle certains Etats n'étaient pas devenus parties à la Convention de Genève de 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs (ci-après *la Convention de Genève*) était que cette Convention avait pour effet de faire échec aux créances des administrations fiscales nationales. Il a de plus été souligné qu'une telle distinction pourrait s'avérer difficile à opérer dans le type de situations où la Convention interviendrait le plus souvent, celles dans lesquelles le matériel d'équipement était typiquement saisi dans un Etat différent de celui où était prononcée la faillite du débiteur.

82.- Certains ont demandé si la garantie internationale primerait une catégorie de privilèges nationaux qui aurait été omise par un Etat dans sa déclaration lors de sa ratification ou de son adhésion, de même que les privilèges nationaux qu'un Etat pouvait souhaiter ajouter ultérieurement. On a expliqué que, selon la règle qui était prévue, aussi longtemps qu'une catégorie particulière de créanciers ne serait pas déclarée par l'Etat pertinent, les titulaires de garanties internationales primeraient en règle générale ces créanciers à condition d'avoir inscrit leurs garanties sur le registre international. Toutefois, il a été convenu que dans le cas spécifique de la faillite, lorsqu'un Etat oublierait de déclarer une catégorie particulière de créanciers nationaux privilégiés, il appartiendrait à la loi applicable de déterminer si les créances privilégiées en cause devaient prévaloir sur une garantie internationale. En tout état de cause, le Groupe de travail aéronautique estimait que les Etats devaient être libres de modifier la liste de leurs créanciers privilégiés à tout moment.

83.- Le Comité d'étude a conclu en se déclarant disposé à soutenir, d'une façon générale, les propositions du Groupe de travail aéronautique destinées à permettre l'inscription sur le registre international de garanties nationales non conventionnelles

donnant lieu à des saisies locales et à créer une procédure permettant aux Etats de déclarer les catégories de créanciers nationaux privilégiés qui devraient primer les titulaires de garanties internationales inscrites. Il a été souligné que ces propositions présentaient le mérite d'étendre la protection conférée par le registre international aux garanties nationales non conventionnelles et de permettre l'établissement d'une règle de priorités selon laquelle une garantie inscrite sur le registre international primerait toute autre garantie, conventionnelle ou non, qui ne serait pas inscrite ou qui aurait été inscrite postérieurement, ou qui ne figurerait pas sur la liste des privilèges nationaux déclarée par un Etat lors de sa ratification ou de son adhésion. Il a toutefois été suggéré que les Etats devraient être exhortés à maintenir ces listes aussi brèves que possibles, étant observé que, s'agissant par exemple des privilèges fiscaux, il y avait peu de chances que les contribuables soient en mesure de payer leurs impôts s'ils ne pouvaient pas d'abord mettre la main sur le matériel d'équipement. Cependant, des réserves ont été émises, d'une part quant à la liberté qui serait laissée aux Etats, en vertu de la proposition du Groupe de travail aéronautique, de choisir parmi leurs créanciers privilégiés ceux qui devraient primer les titulaires de garanties internationales et, d'autre part, quant au fait de savoir s'il était réaliste d'attendre des Etats qu'ils rendent publique la liste des créanciers privilégiés jouissant d'un statut préférentiel en vertu de leur droit interne, alors que le droit national énonçant ces privilèges était par définition d'origine légale et alors que leur opposabilité en droit interne n'était pas soumise à une quelconque publicité et était en général considérée comme une question d'ordre public. On a suggéré qu'il serait utile d'examiner l'idée, déjà débattue dans le contexte du paragraphe 7 de l'Article 9 (cf. § 72 *supra*), de prévoir une procédure d'ordre pour déterminer le rang des créanciers concurrents, y compris les créanciers nationaux privilégiés.

Régime de priorités établi par la Convention

84.- Le Comité d'étude a entrepris une discussion générale des questions soulevées par l'Article 19 du premier projet sans toutefois examiner dans le détail les dispositions spécifiques de cet Article qui devraient être substantiellement révisées à la lumière de deux décisions prises par le Comité d'étude: d'une part, la décision provisoire du Comité d'étude d'adopter les recommandations du Groupe de travail aéronautique relatives aux relations entre la garantie internationale et les garanties nationales non conventionnelles et les créances nationales privilégiées (cf. §§ 79 - 83 *supra*) et d'autre part, son approbation du concept selon lequel les conditions d'opposabilité d'une garantie internationale pourraient être satisfaites dans n'importe quel ordre mais, une fois ces conditions remplies, le rang de la garantie dépendrait de sa date d'inscription (cf. § 31 *supra*). Cette dernière décision impliquait une modification de la définition du terme "garantie internationale enregistrée" aux fins de la Convention de façon à préciser que ce terme désignait une garantie pour laquelle une inscription avait été effectuée, peu important qu'au moment de l'inscription la garantie ait été une garantie parfaite.

85.- On a convenu qu'il serait souhaitable de rechercher une définition moins allusive de la faillite que celle qui figurait dans le premier projet (cf. Article 19, paragraphe 4(b)).

86.- Il a été confirmé que, conformément au paragraphe 6 de l'Article 19 du premier projet, rien dans les règles de priorités de la future Convention ne porterait atteinte aux

règles spéciales du droit interne des procédures d'insolvabilité relatives à l'annulation des opérations.

87.- On a précisé que l'inscription d'une garantie internationale conformément à la Convention proposée ne pourrait pas, par elle-même, créer une garantie internationale opposable aux tiers. Pour qu'une garantie internationale susceptible d'être enregistrée puisse être créée, toutes les exigences de l'Article 6 du premier projet devraient tout d'abord être satisfaites. Par exemple, pour pouvoir concéder une garantie internationale portant sur un matériel d'équipement spécifique, le constituant devrait disposer du pouvoir de disposer du bien en question, ce qui impliquerait dans certains Etats un droit fondé sur la possession. La question de savoir si l'inscription d'une garantie internationale pourrait purger les éventuelles imperfections du droit du constituant a été laissée ouverte. Toutefois, dans le cas particulier où, après l'achat d'un matériel d'équipement mobile par le constituant et l'inscription d'une garantie internationale, le contrat de vente était déclaré nul et le vendeur initial demandait la restitution du matériel, on a suggéré que la garantie internationale pourrait être réputée avoir disparu au moment où le constituant perdait son droit sur le bien.

88.- Il a été convenu qu'il pourrait être avisé, en rédigeant les règles de priorités de la future Convention, d'opérer une distinction entre les contrats constitutifs de sûretés, d'une part, et les contrats réservant un droit de propriété et les contrats de bail d'autre part. La nécessité d'une telle distinction est apparue au cours de l'examen par le Comité d'étude de la relation entre les titulaires de garanties internationales et les créanciers nationaux privilégiés (cf. §§ 79 - 83 *supra*). On a observé que si, dans le cas d'un contrat constitutif de sûreté un créancier garanti, nonobstant la publicité, demeurerait en concurrence avec les créanciers privilégiés nationaux du débiteur, en revanche, dans le cas d'un contrat de crédit-bail, dans certains Etats, le crédit-bailleur, en tant que propriétaire du bien, jouirait, une fois publié son droit de propriété, d'un droit opposable à tous, y compris aux créanciers privilégiés du preneur. La qualification des contrats de bail aux fins de cette distinction devrait être faite conformément à la loi applicable. On a suggéré que ce problème pourrait utilement être examiné dans le contexte de la proposition du Groupe de travail aéronautique de permettre l'inscription sur le registre international des actes translatifs de la propriété en vertu des contrats de vente (cf. § 16 *supra*). Si le Comité d'étude devait accepter une telle proposition, un bailleur pourrait inscrire ses droits sur le registre international en tant que propriétaire/ayant droit et il a été suggéré qu'il pourrait par conséquent être inutile de lui demander d'inscrire également ses droits issus du contrat de bail sur le registre international.

89.- Certains ont demandé si, dans une situation où un constituant concédait successivement sur le même matériel d'équipement mobile une sûreté nationale à un premier créancier garanti et une garantie internationale à un autre et où la garantie internationale était inscrite sur le registre international, la garantie internationale primerait la garantie nationale, même si cette dernière avait été créée la première. Il a été suggéré que le paragraphe 3 de l'Article 19 indiquerait que ce ne serait pas le cas. On a expliqué que, même s'il était en théorie concevable qu'une garantie nationale grevant un matériel d'équipement couvert par la future Convention ne soit pas aussi une garantie

internationale, dans presque tous les cas, compte tenu de la façon dont la garantie internationale était définie - par référence au matériel d'équipement mobile -, une garantie nationale serait également une garantie internationale, de sorte que le problème de leurs rangs respectifs serait en fait réglé par application de la règle de priorité de base de la Convention, c'est à dire en fonction de l'antériorité d'inscription.

90.- Il a été convenu que le paragraphe 4 de l'Article 19 devrait être révisé de façon à énoncer clairement qu'une garantie nationale valable en vertu de la loi applicable demeurerait opposable au syndic de faillite et aux créanciers chirographaires du constituant, de l'acheteur ou du preneur, qu'une inscription ait été effectuée ou non sur le registre international (cf. Etude LXXII - Doc. 26 Add. 1, pp. 6-7). Cela devait être envisagé dans le contexte général de la nécessité de démontrer que la Convention perturberait le moins possible les droits nationaux, ceci afin de faciliter l'acceptation de la Convention par les Etats.

91.- Certains s'interrogeaient sur la signification exacte du terme "opposable" tel qu'employé dans le paragraphe 4(a) de l'Article 19, notamment dans le contexte de chaque différent type de garantie (sûreté *stricto sensu*, garantie du vendeur en vertu d'une clause de réserve de propriété et garantie du bailleur en vertu d'un contrat de bail) inclus dans le concept de garantie internationale. On a expliqué que, dans la mesure où il serait important en vertu du droit national des procédures d'insolvabilité de savoir comment une garantie particulière serait qualifiée au stade précédent l'insolvabilité (c'est à dire de connaître le statut de la garantie en dehors de l'insolvabilité, auquel devrait répondre le droit des procédures d'insolvabilité de cet Etat), chaque Etat appliquerait la qualification imposée par le jeu de ses propres règles de conflits de lois. La règle qui était ici proposée s'inspirait directement du paragraphe 2 de l'Article 7 de la Convention Unidroit et partait de l'hypothèse que toutes les lois nationales en matière d'insolvabilité reconnaissent le principe selon lequel les parties autres que le débiteur pouvaient avoir des droits réels sur les biens concernés, et respectaient en général ces droits réels sans chercher à les confisquer au profit du patrimoine du débiteur. C'était en se fondant sur cette hypothèse que le paragraphe 4(a) de l'Article 19 proposait que, dans une procédure d'insolvabilité, la loi nationale reconnaisse, respecte et préserve donc, d'une manière ou d'une autre, le droit détenu par le titulaire d'une garantie internationale comme un droit réel. Néanmoins, la restriction à cette règle de droit matériel établie par le paragraphe 6 de l'Article 19 reflétait le fait qu'elle ne devait pas porter atteinte aux règles spéciales du droit national des procédures d'insolvabilité, par exemple les règles interdisant les transferts effectués et les avantages accordés frauduleusement à la veille d'une faillite et les règles relatives à la possibilité pour un tribunal d'ordonner la vente d'un bien sur lequel des parties autres que le débiteur ont des droits réels. Il a été expliqué que, dans le contexte de la réalisation d'un bien grevé d'une garantie internationale, cela signifiait qu'il appartenait à chaque Etat d'appliquer ses propres règles en matière d'insolvabilité pour déterminer la procédure à suivre et pour déterminer si celle-ci impliquait la vente du bien grevé par le syndic/liquidateur, ce dernier répartissant le produit de la vente entre les créanciers garantis. Il a été signalé que dans certains Etats, tels que la France, les règles applicables aux procédures d'insolvabilité permettaient une telle vente tandis que dans d'autres, tels que le Royaume-Uni, elles ne le permettaient pas, les biens grevés étant exclus de la faillite dans ces

Etats. Il a été convenu que, dans la mesure où il serait probablement difficile d'apporter une telle clarification dans le texte même du paragraphe 4(a) de l'Article 19, cette question devrait être traitée dans le rapport explicatif.

92.- Le Professeur Mooney et M. Whalen, dans leurs observations sur le premier projet (Etude LXXII - Doc. 26 Add. 1, p. 7), proposaient, si la Convention devait retenir l'exception relative à la priorité du titulaire d'une garantie internationale inscrite qui ferait des avances discrétionnaires en ayant connaissance d'une garantie inscrite postérieurement, qu'une exception similaire soit apportée à la règle de priorité contenue dans le paragraphe 3 de l'Article 19 afin d'écartier le risque de priorités circulaires créé par l'application conjointe des paragraphes 1 et 3 de l'Article 19.

Chapitre V du projet de texte aéronautique

93.- Le Chapitre V du projet de texte aéronautique, notamment à travers ses Articles 13 et 14, était destiné à assurer, d'une part, la possibilité de disposer de recours judiciaires expéditifs pour la reprise des biens grevés et, d'autre part, qu'une procédure de faillite ne fasse pas obstacle à une action en réalisation. Chacune des deux dispositions susmentionnées devait être optionnelle. Les Etats contractants seraient libres d'indiquer, lors de la ratification ou de l'adhésion, conformément au paragraphe 2 de l'Article 31 du projet de texte aéronautique, s'ils souhaitaient ou non les appliquer. Le Groupe de travail aéronautique avait décidé de présenter ces propositions sous la forme de dispositions optionnelles afin de tenir compte du caractère sensible des questions impliquées. Si ces propositions pouvaient sembler tout aussi pertinentes s'agissant de matériels d'équipement autres que le matériel d'équipement aéronautique, elles s'appuyaient sur des considérations qui revêtaient une importance particulière dans le contexte du financement aéronautique, où de nombreux débiteurs et preneurs étaient des entités gouvernementales, et pourraient donc être calculées pour être spécialement acceptables dans ce contexte plus que dans d'autres. Le principal objet de ces propositions était de faciliter l'accès des créanciers garantis au bien grevé en cas de défaillance ou de faillite, ce qui était essentiel lorsqu'il s'agissait d'encourager le financement basé sur les biens. Le Groupe de travail aéronautique considérait qu'il était important, pour assurer la certitude juridique nécessaire à l'obtention de ce résultat, que les financeurs éventuels puissent savoir qu'en cas de défaillance et / ou de faillite, leur droit de reprendre possession et de vendre un bien grevé pourrait être exercé dans un délai raisonnable. Les témoignages reçus par le Groupe de travail aéronautique attestaient que l'évaluation du coût des opérations de financement garanti était directement liée à la perception du délai probable dans lequel pourraient être effectuées, le cas échéant, la reprise de possession et la vente du bien en cas de défaillance et / ou de faillite. A cet égard, on a attiré l'attention du Comité d'étude sur la façon dont le délai fixé pour la reprise de possession de son bien par un créancier garanti ou un bailleur par la Section 1110 du *Bankruptcy Code* des Etats-Unis, duquel s'inspirait l'Article 14 du projet de texte aéronautique, était considéré comme favorisant l'évaluation du coût des opérations de financement garanti. Le Groupe de travail aéronautique considérait que la future Convention, si elle contenait de telles dispositions optionnelles, aurait beaucoup plus de chances d'élargir les possibilités de financement des aéronefs. On a observé que le Groupe de travail aéronautique ne tenait pas particulièrement à la formulation proposée pour ces

nouveaux articles et qu'il s'était engagé, à la demande d'Unidroit, à oeuvrer auprès des professionnels de l'industrie aéronautique et des milieux gouvernementaux en faveur d'un plus large consensus sur les concepts reflétés par ces articles.

94.- Certains membres du Comité d'étude craignaient que certains Etats considèrent l'Article 13 du projet de texte aéronautique comme une ingérence injustifiée dans l'exercice de leur souveraineté judiciaire et l'Article 14 du même texte comme une ingérence injustifiée dans leur droit de la faillite qui, de plus, serait contradictoire avec la philosophie du paragraphe 6 de l'Article 19. Les mêmes membres du Comité d'étude ont indiqué qu'il était essentiel que les règles de la future Convention soient perçues comme reflétant un juste équilibre entre les intérêts de toutes les parties concernées et comme répondant aux objectifs sous-jacents de la Convention, tout en étant compatibles avec les exigences des différentes branches du droit, en particulier le droit applicable aux procédures d'insolvabilité. Il a toutefois été remarqué que le caractère optionnel des dispositions proposées devrait quelque peu apaiser ces préoccupations, s'agissant notamment de l'Article 14 du projet de texte aéronautique.

95.- Si l'on reconnaissait l'importance de l'objectif poursuivi par les propositions du Groupe de travail aéronautique, à savoir faire en sorte que les recours conférés par la Convention proposée aux titulaires de garanties internationales soient efficaces en pratique, celui-ci était donc tempéré par la nécessité d'avancer avec précaution, compte tenu de la sensibilité des Etats, dans la formulation des règles destinées à atteindre cet objectif. On craignait en particulier qu'il soit difficile pour les tribunaux de respecter les brefs délais imposés par l'Article 13 du projet de texte aéronautique pour l'accomplissement des procédures judiciaires, élément qui dépendrait de la conduite du procès dans une affaire litigieuse. On a rappelé que le Groupe de travail aéronautique ne tenait pas tant à la formulation des dispositions proposées qu'aux notions fondamentales qu'elles traduisaient. Cela a conduit à la formation au sein du Comité d'étude d'un soutien tendant à la recherche d'une méthode permettant de reformuler les objectifs identifiés dans les Articles 13 et 14 du projet de texte aéronautique d'une façon qui serait jugée moins lourde du point de vue des interférences possibles avec la sensibilité des Etats.

96.- En ce qui concernait les questions soulevées par l'Article 13 du projet de texte aéronautique, on a suggéré que, ce qui était nécessaire, c'était une formule qui enjoigne effectivement les Etats d'achever les procédures judiciaires de façon aussi expéditive que le permettait leur droit interne. Il a été convenu qu'en pratique, l'arme la plus efficace dont disposait le créancier garanti dans le type de situation envisagé était la possibilité d'obtenir que le tribunal prononce des mesures provisoires immobilisant le bien, plutôt que la faculté d'en obtenir la livraison effective dans un délai déterminé (*). Ceci a conduit le Comité d'étude à décider que la solution la plus appropriée dans ces circonstances était de donner au créancier garanti, au vendeur ou au bailleur la faculté de demander au tribunal qu'il

* Toutefois, il faut observer à cet égard que le Groupe de travail aéronautique attache une grande importance aux éléments chronologiques de ces dispositions, de même qu'à leur caractère optionnel. Le Groupe de travail aéronautique a été invité par le Comité d'étude à poursuivre ses consultations auprès des milieux aéronautiques sur ce point et à réexaminer, le moment venu, la formulation du texte révisé que devait élaborer le Comité de rédaction.

ordonne les mesures provisoires nécessaires dans les circonstances de l'espèce pour préserver les droits du créancier garanti, du vendeur ou du bailleur, selon le cas, qu'elles prennent la forme de mesures visant à la préservation du bien grevé, à en attribuer la possession, à en organiser la gestion ou même, si nécessaire, la vente. On reconnaissait que cette solution avait pour avantage de permettre au tribunal de rendre une décision provisoire sans avoir à se prononcer sur le fond de l'affaire de sorte que, dans une affaire litigieuse, l'examen par le tribunal des questions de fond ne retarderait pas le prononcé de mesures provisoires. Il a été expliqué que la solution adoptée par le Comité d'étude comportait deux éléments fondamentaux. Tout d'abord, le créancier garanti pourrait obtenir que le bien soit maintenu en un lieu déterminé sous contrôle judiciaire, sans risquer que le bien ne se trouve plus dans le même Etat lorsqu'il se présenterait devant le tribunal et qu'il soit par conséquent soumis à la compétence d'un autre tribunal ou qu'il n'ait pas été convenablement préservé. En second lieu, le tribunal aurait le pouvoir de désigner un mandataire chargé de réaliser le bien aussi rapidement que possible, répondant ainsi à la principale préoccupation des financeurs dans de telles situations, à savoir éviter que la complexité des questions de fond à trancher ne mette en péril la réalisation du bien.

97.- Si le principe même de la solution adoptée par le Comité d'étude recevait le soutien du plus grand nombre - M. Wool réservant toutefois la position du Groupe de travail aéronautique pour le moment - certains membres du Comité ont émis des hésitations au sujet de ses modalités. S'il était vrai que chaque système juridique avait son propre corps de mesures provisoires, il ne fallait pas oublier que, si le Comité d'étude devait poursuivre dans la voie qu'il semblait avoir empruntée et qui consistait à inclure dans la future Convention une règle imposant aux Etats contractants de suivre une forme particulière de procédure, il risquait d'aller au-devant des plus grandes difficultés. En effet, il proposerait ainsi des règles de procédure civile propres à la future Convention, qui devraient s'ajouter aux règles de procédure civile de chaque Etat. Certains se demandaient également s'il était avisé de prétendre modifier dans la Convention proposée les règles de droit national relatives à la saisie. On a suggéré, pour éviter de donner l'impression que la Convention proposée prétendait empiéter sur les règles de procédure civile de chaque Etat, que la Convention se limite à énoncer l'objectif qui devait être atteint au moyen de ces procédures en laissant à chaque Etat le soin de décider de la méthode à utiliser conformément à ses règles internes de procédure civile. Il a été convenu que le Comité de rédaction aurait pour tâche de traduire l'essence de la solution retenue en trouvant une formule qui permette au créancier garanti, au vendeur ou au bailleur d'obtenir des mesures provisoires destinées à préserver ses droits et à permettre un exercice rapide des recours réels et la réalisation de la valeur du bien grevé. En recherchant la formule la plus appropriée, le Comité de rédaction devrait tenir compte de la grande diversité des mesures disponibles permettant d'assurer le degré de protection nécessaire.

98.- Au cours de l'examen du Chapitre V du projet de texte aéronautique par le Comité d'étude, un certain nombre de questions connexes ont été soulevées. On a tout d'abord décidé que le Comité d'étude devrait réexaminer la question de savoir quels tribunaux étaient compétents pour connaître de procédures telles que celles qui étaient envisagées par l'Article 13 lorsqu'il examinerait la question générale de la compétence judiciaire. S'agissant de la fixation de délais pour l'accomplissement des procédures

judiciaires, on a signalé qu'il faudrait examiner la question des éventuels appels qui pourraient être exercés à l'encontre de jugements des tribunaux de première instance. Il a été observé que le Groupe de travail aéronautique avait proposé au § 19 de l'Annexe au projet de texte aéronautique que le terme "procédures judiciaires", employé dans ce texte, inclue tous les appels nécessaires à l'émission d'une décision définitive.

99.- Dans le cadre de l'examen par le Comité d'étude de l'opportunité de la solution relative aux mesures provisoires, on a attiré l'attention du Comité sur le fait que, compte tenu de la tendance croissante à la privatisation du secteur ferroviaire, il était prévisible que les Gouvernements, pour des motifs d'ordre public, tendent à insister pour que le matériel roulant ferroviaire reste en place même lorsque l'utilisateur devenait insolvable afin de lui substituer un fournisseur de services qui aurait, lui aussi, besoin de pouvoir accéder à ce matériel. Il ne serait guère aisé de légiférer en vue de la remise du matériel roulant grevé. Dans les procédures impliquant des wagons situés dans un certain système ferroviaire étatique, il ne fallait pas oublier que, souvent, le constituant ne serait pas lui-même en mesure de remettre ces wagons et que le créancier garanti aurait probablement besoin d'une décision judiciaire ordonnant à la compagnie ferroviaire locale de mettre à sa disposition les installations nécessaires pour déplacer les wagons vers un lieu déterminé hors de possession d'une partie.

Nouveau Chapitre VII proposé du premier projet

100.- Suite à une proposition du Comité de rédaction (cf. Etude LXXII - Doc. 22, § 14) selon laquelle la future Convention devrait inclure une série de dispositions relatives au transfert de garanties internationales et à la lumière des dispositions spécifiques sur ce sujet contenues dans le premier projet de texte aéronautique, le Président du Comité d'étude avait inclus dans sa nouvelle structure proposée pour le premier projet (cf. Annexe III, pp. ii-iii) un nouveau Chapitre VII sur les cessions de garanties internationales et les garanties portant sur des garanties internationales antérieures. Dans cette structure proposée, il avait fait une distinction entre les dispositions du projet de texte aéronautique qui traitaient des actes translatifs de la propriété en vertu de contrats de vente, créant des garanties internationales, et celles qui traitaient des cessions de garanties internationales antérieurement créées. Ce Chapitre était destiné à traiter des situations dans lesquelles le titulaire d'une garantie internationale, le créancier garanti, souhaitait la céder, soit simplement soit à titre de garantie, ou souhaitait créer une garantie portant sur cette première garantie. Le Président a brièvement présenté les questions qui devaient, selon lui, être traitées dans chacun des sept articles inclus dans son nouveau Chapitre VII proposé.

(1) *Mode de cession d'une garantie internationale ou de constitution d'une garantie portant sur une garantie internationale antérieure et effets à l'égard des tiers*

Il serait nécessaire, si la future Convention devait prévoir l'inscription des cessions de garanties internationales et des garanties portant sur des garanties internationales antérieures, de disposer de règles de base relatives à la forme que devrait revêtir la cession ou la constitution de garantie pour pouvoir être inscrite sur le registre international.

(2) *Effets de la cession ou de la constitution de garantie à l'égard du débiteur*

L'idée fondamentale serait que, une fois que le débiteur - c'est à dire le constituant initial - aurait été informé de la cession ou de la constitution de garantie, il serait tenu de la respecter.

(3) *Recours du cessionnaire ou du créancier garanti en cas d'inexécution de la cession ou du contrat constituant la seconde garantie*

La situation de base qui devrait être examinée dans ce cas serait celle où le bénéfice de la garantie internationale aurait été cédé à titre de garantie et où, suite à une défaillance du cédant, le cessionnaire chercherait à exercer des recours contre le cédant.

(4) *Recours additionnels du cessionnaire ou du créancier garanti*

L'idée serait d'avoir pour les recours additionnels une disposition similaire à celle de l'Article 11 du premier projet tel que révisé par le Comité d'étude.

(5) *Inscription de la cession ou du contrat constituant une garantie*

Il serait nécessaire de rédiger des règles relatives à l'inscription des cessions ou des contrats constituant des garanties.

(6) *Rang des cessionnaires ou créanciers garantis successifs*

L'idée ici serait de ne pas traiter des rangs respectifs de deux cessions concurrentes dont aucune ne serait inscrite sur le registre international, mais seulement des rangs respectifs de cessions inscrites concurrentes ou d'une cession inscrite et d'une cession non inscrite.

(7) *Transmission du rang du cédant ou du constituant*

Même si l'on pouvait soutenir qu'une telle disposition s'imposait d'elle-même mais pourrait être utile, l'idée de base était de prévoir que, lorsqu'une cession aurait lieu, en termes de priorité à l'égard de la garantie initiale, le cessionnaire serait dans la même situation que le cédant: lorsqu'existaient deux garanties internationales successives dont la première était cédée, le cessionnaire était considéré comme le cessionnaire de la garantie de premier rang.

101.- Un membre du Comité d'étude, tout en indiquant que l'objectif consistant à vouloir traiter tous les problèmes évoqués par le Président était admirable et, bien qu'il ne doutait pas qu'une telle approche pouvait être suivie s'agissant de grands aéronefs commerciaux qui pouvaient en tout état de cause être enregistrés par référence à leur numéro de série, se demandait si elle serait aussi adaptée à tous les autres types de matériels d'équipement couverts par la Convention proposée. Il a suggéré que les financeurs par cessions de créances pourraient, dans le cas de ces autres biens, préférer un système où les inscriptions et les recherches seraient effectuées par référence au nom du débiteur plutôt

que de devoir, comme avec le système envisagé par la Convention proposée, rechercher le numéro de série de chaque bien englobé dans une cession de créance avant d'effectuer une inscription ou une recherche objet par objet. Il a par conséquent suggéré que le Comité d'étude commence par examiner les questions proposées en ayant à l'esprit les grands aéronefs commerciaux, et étudie ensuite la question de savoir si l'inclusion d'autres types de matériel d'équipement ne serait pas considérée comme plus négative que positive compte tenu des modalités actuelles de financement par cession de créances. A cet égard, on a rappelé que le Comité d'étude envisageait déjà, en tout état de cause, la possibilité d'avoir dans la Convention proposée des dispositions propres au matériel d'équipement aéronautique. S'il ne fallait pas oublier que la Convention proposée devait être limitée aux garanties découlant de l'inscription de matériels d'équipement identifiés et qu'il ne serait pas souhaitable d'élargir son champ d'application pour faciliter le financement par cessions de créances sans relation avec du matériel d'équipement enregistré, on reconnaissait toutefois que, dans des situations qui pouvaient impliquer un grand nombre de biens d'équipement, les parties pourraient bien être tentées de vouloir rester soumises à leurs systèmes d'enregistrement nationaux.

102.- Il a été signalé qu'il pourrait être quelque peu déconcertant qu'un texte qui commençait par créer une seule garantie internationale, là où il existait précédemment trois garanties distinctes, à savoir une sûreté, la garantie détenue par un vendeur en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété et la garantie d'un bailleur en vertu d'un contrat de bail, fasse, dans un second temps, une distinction entre la cession de cette garantie internationale et la création d'une garantie portant sur cette garantie internationale. On a expliqué que cela avait pour but de couvrir deux situations différentes, celle où le titulaire d'une garantie internationale souhaitait purement et simplement céder cette garantie et celle où il souhaitait accorder une garantie portant sur sa garantie, par exemple par voie d'hypothèque. Il a été convenu que, dans ce contexte, il serait plus adéquat de distinguer entre une cession simple opérée par le biais d'une vente et la constitution d'une sûreté, que celle-ci prenne la forme d'une cession ou d'une création de garantie, au sens qui était donné à ce terme ailleurs dans la Convention.

103.- Cela a débouché sur une discussion relative aux conséquences de la cession d'une garantie internationale et de la constitution d'une garantie portant sur une garantie internationale antérieure. Il a été expliqué que lorsque, par exemple, un bailleur cédait sa garantie internationale, l'acquéreur de cette garantie se substituerait au bailleur et pouvait inscrire sa garantie sur le registre international; lorsque, en revanche, le bailleur choisissait d'accorder une garantie portant sur sa garantie internationale, le bailleur ainsi que le créancier garanti étaient fondés à se prévaloir des recours prévus par la Convention, tels que le droit de prendre possession du bien, le créancier garanti ayant une sorte de sous-garantie. Cela montrait l'infinie variété d'accords qui pouvaient intervenir entre le cédant et le cessionnaire quant à la façon de se partager la garantie internationale: elle pouvait simplement garantir un prêt à court terme, tout comme elle pouvait faire l'objet d'un transfert de propriété pur et simple. Il a été suggéré que ces aspects de la question pourraient être traités par la loi applicable. Il importait, aux fins de la Convention, d'établir un mécanisme permettant à une personne qui acquerrait ainsi des droits sur une garantie internationale d'inscrire sa garantie sur le registre international, afin qu'un tiers cherchant à

savoir quelle personne devait être payée dans une situation donnée pourrait, en effectuant des recherches par référence au numéro de série du bien grevé ou donné à bail, identifier le titulaire actuel de la garantie internationale. On a suggéré que cette personne devrait être autorisée à inscrire une cession ou une modification ultérieure ou à obtenir la mainlevée de l'inscription. Il appartiendrait aux parties de déterminer qui aurait le droit de réaliser la garantie. Cette analyse semblait confirmer l'idée selon laquelle la garantie internationale conserverait son caractère unitaire nonobstant sa cession ou la constitution d'une garantie portant sur celle-ci; quant à d'éventuelles distinctions relatives à la façon dont était transférée la garantie du titulaire, elle ne devait pas être traitée par la Convention proposée mais par le contrat conclu entre les parties et par la loi applicable à celui-ci.

104.- Il a été suggéré que, afin de clarifier la notion de cession d'une garantie internationale, il serait utile de distinguer entre la cession d'une sûreté *stricto sensu*, la cession de la garantie détenue par un vendeur en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété et la cession de la garantie détenue par un bailleur en vertu d'un contrat de bail, car il n'était pas évident que ces trois garanties puissent être cédées de la même façon. En ce qui concernait la cession d'une sûreté *stricto sensu*, il a été suggéré qu'il serait utile de distinguer entre la cession d'une créance garantie, auquel cas la sûreté suivrait la créance garantie, et la cession d'une sûreté n'impliquant pas la cession de la créance elle-même. En réponse, il a été soumis que, étant donné que la Convention concernait des garanties susceptibles d'être enregistrées portant sur du matériel d'équipement mobile et que la principale préoccupation de l'ayant droit ou du cessionnaire d'une telle garantie serait donc de s'assurer que sa garantie apparaissait sur le registre international, ce qui importait dans ce contexte aux fins de la Convention était le transfert de la garantie garantissant la créance, car c'était ce qui figurerait sur le registre international et pas la créance elle-même. Il serait important que la Convention, une fois que le cessionnaire/ayant droit aurait inscrit sa garantie sur le registre international, lui confère un droit à paiement prioritaire. On a donc suggéré qu'il pourrait être nécessaire d'inclure dans la Convention une règle énonçant que tous les droits contractuels et réels du cessionnaire/ayant droit sur le bien étaient protégés en vertu de l'inscription de la cession/du transfert sur le registre international (cf. également § 15 *supra*). Toutefois, on a signalé qu'il n'appartiendrait pas à la Convention de traiter la cession de créances sans lien avec la garantie grevant le bien concerné, et que tout droit éventuellement acquis ne pourrait être qu'un droit lié à une cession de la garantie inscrite portant sur le matériel d'équipement mobile. La Convention ne devrait donc pas traiter des cessions de créances ou des prêts garantis par des créances sans lien avec la sûreté sous-jacente. On reconnaissait qu'il y avait effectivement lieu de faire une distinction entre la cession d'une sûreté *stricto sensu*, la cession de la garantie détenue par un vendeur en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété et la cession de la garantie détenue par un bailleur en vertu d'un contrat de bail. Afin d'éviter une situation où le cessionnaire prétendrait que la créance lui aurait été cédée mais que la garantie figurant sur le registre international serait toujours celle du constituant, on a reconnu qu'il pourrait être utile de prévoir une règle selon laquelle, lorsque la créance garantie était cédée, la garantie grevant le matériel d'équipement suivait et la cession pouvait dès lors être inscrite sur le registre international. On a toutefois observé que, dans le contexte spécifique des aéronefs, dans lequel était née la proposition d'inclure des règles applicables aux cessions, les cessions en question - notamment les cessions des garanties détenues par des bailleurs - faisaient parties

d'opérations intégrées dans lesquelles, simultanément à la conclusion, par exemple, du contrat de bail, une cession du bailleur à un prêteur intervenait dans 80% des cas environ (cf. également Etude LXXII - Doc. 23, note 24).

105.- Il a été convenu que le Comité de rédaction ferait son possible pour essayer de transcrire les diverses idées qui avaient été avancées au cours de l'examen par le Comité d'étude du nouveau Chapitre VII proposé et que, dans la mesure où ce Chapitre trouvait son origine dans le projet de texte aéronautique, il pourrait à cet égard s'assurer le concours de M. Wool.

Chapitre VIII du projet de texte aéronautique (dispositions spéciales pour les aéronefs et les moteurs d'aéronefs)

106.- M. Wool a expliqué que le Chapitre VIII du projet de texte aéronautique contenait un certain nombre de dispositions conçues en principe pour répondre aux besoins spécifiques du financement aéronautique, notamment les questions relatives au désenregistrement des aéronefs. Dans le contexte du financement aéronautique, le désenregistrement était un élément de la reprise de possession: conformément à la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale, un aéronef devait tout d'abord être désenregistré dans un pays avant de pouvoir être à nouveau immatriculé. Le projet de texte aéronautique contenait également des recommandations relatives à la relation entre la future Convention proposée et la Convention de Genève: il recommandait que la règle générale de cette Convention - qui se référait à la loi du pays d'immatriculation pour les questions relatives aux sûretés - demeure inchangée, sauf certaines modifications destinées à tenir compte de la future Convention, et que, lorsque les deux instruments étaient incompatibles, la future Convention devait prévaloir sur la Convention de Genève. Le Chapitre VIII du projet de texte aéronautique contenait également un certain nombre de dispositions contenant des définitions, dont certaines étaient techniques - comme celle concernant la façon dont un aéronef devait être désigné à des fins d'enregistrement -, tandis que d'autres étaient plus générales - par exemple la proposition selon laquelle la limitation du champ d'application de la Convention aux contrats de bail conclus pour une durée minimum de trois ans ne devait pas s'appliquer dans le contexte des aéronefs, où l'on estimait que le bien avait une valeur telle que les parties souhaiteraient pouvoir disposer de la protection conférée par la Convention même dans le cas de baux de courte durée. Le projet de texte aéronautique contenait également une règle, qui pourrait être étendue à d'autres types de matériel d'équipement, selon laquelle, lorsqu'une partie souveraine dans une opération donnée renonçait à son immunité souveraine, cette renonciation devrait être reconnue comme valable et lier cette partie en vertu de la future Convention. Une autre série de dispositions proposées dans le texte aéronautique susceptibles d'être étendues aux autres catégories de matériel d'équipement, par exemple les navires transportant des conteneurs, traitait de la situation dans laquelle les recours étaient exercés à l'encontre d'une cellule sur laquelle étaient installés des moteurs qui n'étaient pas grevés par la même garantie et qui n'étaient donc pas soumis aux mêmes droits *inter partes* et aux mêmes règles de priorités que la cellule.

107.- Il a été suggéré qu'une solution au problème des moteurs installés sur des cellules serait de les traiter en toute circonstance comme des biens distincts aux fins de la future Convention. Cela permettrait d'éviter que la solution consistant à traiter les moteurs d'avions comme des biens d'équipement identifiables séparés pouvant être financés séparément soit affectée par l'application des règles nationales en matière d'accession.

108.- Certains membres du Comité d'étude craignaient que, avec l'orientation reflétée par le Chapitre VIII proposé par le Groupe de travail aéronautique, la future Convention ne devienne trop ambitieuse en tentant de couvrir toutes les questions considérées comme ayant une incidence sur l'efficacité de la garantie internationale. Il a été suggéré que, si l'on adoptait une approche aussi ambitieuse, on compromettrait sérieusement les chances de la Convention d'être jamais acceptée par les parlements nationaux. D'autres membres du Comité d'étude, tout en reconnaissant le caractère ambitieux des propositions en question, ont suggéré qu'il fallait cependant être conscients du fait que, si le Comité d'étude ne traitait pas les questions qui devaient l'être pour que l'on puisse pleinement utiliser la garantie internationale, il n'aurait pas créé quelque chose de très utile. On a observé que les questions de compétence, d'immunité souveraine et d'exécution étaient toutes prises en compte par la personne qui envisageait de financer un bien de grande valeur. La création d'un nouveau régime international destiné à faciliter un tel financement basé sur les biens exigeait que toutes les questions soient abordées. A défaut, le Comité risquerait de ne pas parvenir à son objectif, à savoir rendre le financement du matériel d'équipement couvert par la Convention proposée plus aisé et moins coûteux pour les personnes qui prenaient part à de telles opérations.

109.- En ce qui concernait les propositions du Groupe de travail aéronautique relatives à l'efficacité des renoncements des Etats à leur immunité souveraine - efficacité qui, à défaut, ne serait pas évidente dans certains Etats -, on a suggéré que la solution la plus appropriée serait peut-être d'autoriser les Etats parties, lors de la ratification ou de l'adhésion, à indiquer s'ils entendaient renoncer à leur immunité souveraine pour les opérations couvertes par la Convention. On a indiqué qu'il serait important de ne pas oublier que de telles renoncements pouvaient être inconstitutionnelles dans certains Etats et que l'inclusion dans la Convention d'une règle spécifique à ce sujet pourrait par conséquent empêcher ces Etats d'accepter la Convention, ce qui incitait à traiter cette question sous la forme d'une disposition optionnelle.

110.- S'agissant des propositions du Groupe de travail aéronautique relatives aux relations entre la future Convention et la Convention de Genève, des réserves ont été émises quant à l'acceptabilité de la technique rédactionnelle utilisée. On a expliqué que, si l'on pouvait concevoir qu'un instrument international prévoie qu'il était destiné à prévaloir sur un autre instrument international traitant du même sujet ou à remplacer celui-ci, il n'était pas acceptable qu'un instrument international interprète le texte d'un autre instrument. Il a été suggéré qu'une rédaction plus acceptable consisterait à prévoir qu'entre les Etats qui étaient à la fois parties à la Convention de Genève et à la future Convention, la première était modifiée de telle et telle manière par la seconde.

111.- M. Rosen appuyait la suppression de la restriction des baux susceptibles d'être inscrits aux baux conclus pour au moins trois ans (cf. également §§ 34 - 35 *supra*). On a signalé que les bailleurs s'exposaient à des risques, que le bien soit donné à bail pour deux ans ou pour quatre. La suppression de cette restriction encouragerait le financement moyennant le leasing opérationnel en accordant aux bailleurs dans ces opérations la protection conférée par l'inscription de leurs droits en vertu de la Convention. Il a été suggéré que, aux fins de la définition des contrats de bail couverts par la Convention, une distinction pourrait être utilement faite entre les baux où le preneur était responsable, pour la durée du bail, de la conservation, de la garde et du contrôle du bien donné à bail (*dry leases*), et les baux où ce n'était pas le cas (*wet leases*). On a observé que le Groupe de travail aéronautique avait précisément proposé une modification de la définition du contrat de bail contenue dans le premier projet, destinée spécifiquement à exclure les *wet leases*, au motif qu'ils n'impliquaient pas de distinction entre la propriété et l'usage du bien, laquelle était caractéristique du leasing (cf. Etude LXXII - Doc. 23, § 20 de l'Annexe au projet de texte aéronautique). En ce qui concernait la proposition de permettre aux baux de courte durée de bénéficier de la protection de la Convention proposée, on a expliqué que l'un des principaux obstacles rencontrés par cette proposition tenait au fait que, si l'on ne limitait pas la durée du bail, un preneur en vertu d'un contrat de bail d'une durée d'un jour pourrait, en vertu de la Convention telle qu'elle était actuellement rédigée, transférer valablement la propriété à n'importe quel tiers si la garantie du bailleur sur le bien n'était pas inscrite. Une solution possible, qui permettrait de couvrir les baux à court terme en évitant un tel résultat peu désirable, consisterait à ne pas exclure ces baux du champ d'application de la Convention mais de les exclure de l'application impérative des règles de priorités, de sorte qu'un bail à court terme bénéficierait d'une grande partie des dispositions de la Convention sans que le défaut d'inscription de ce bail ait pour conséquence de permettre au preneur de transférer un droit de propriété valable sur le bien ou de l'hypothéquer valablement au profit d'un tiers.

112.- Il a été convenu que le Groupe de travail aéronautique devrait être invité à tenir compte des observations faites par le Comité d'étude à ce sujet en vue de voir comment il souhaiterait y répondre. Par ailleurs, le Comité de rédaction devrait essayer d'incorporer les éléments du Chapitre VIII, dûment modifiés pour tenir compte des observations du Comité d'étude, qui seraient compatibles avec l'établissement d'un équilibre entre la nécessité de ne pas s'égarer au-delà de ce qui était strictement nécessaire pour que la Convention donne effet à la garantie internationale d'une part et, d'autre part, la nécessité d'assurer en pratique l'efficacité de la garantie internationale. En d'autres termes, il fallait trouver un équilibre entre ce que la Convention devait régir et ce qui devait être laissé à la loi applicable désignée par les règles de droit international privé du for. De plus, il ne fallait pas oublier que les dispositions du Chapitre VIII avaient été conçues pour répondre à des besoins propres aux aéronefs et que, dans de nombreux cas, tant les preneurs que les agences apportant un soutien financier à travers des garanties de crédit à l'exportation étaient des entités gouvernementales, ce qui montrait que les Gouvernements auraient intérêt à faire en sorte que la garantie internationale soit aussi efficace que possible. Il a été suggéré que, dans le but de déterminer les questions qui devraient être prises en compte dans la version révisée, le Comité de rédaction pourrait faire une distinction entre les questions propres aux aéronefs,

telles que le désenregistrement, et celles qui, tout en n'étant pas propres aux aéronefs, présentaient un intérêt particulier pour l'industrie aéronautique.

Compétence

113.- Des membres du Comité d'étude avaient suggéré à plusieurs reprises qu'il était important que la Convention proposée contienne certaines règles relatives à la compétence. Les règles proposées à ce sujet par le Groupe de travail aéronautique figuraient essentiellement dans l'Article 24 du projet de texte aéronautique, qui s'inspirait largement de la pratique et des règles existantes relatives à la compétence. Il a été observé que les recommandations du Groupe de travail aéronautique dans ce domaine incluaient une disposition permettant aux parties de choisir un tribunal, à condition que ce choix ne porte pas atteinte aux règles fondamentales d'ordre public du tribunal dont la compétence serait ainsi écartée. Elles incluaient également une règle qui permettrait la désignation d'un tribunal exclusivement compétent, à condition là encore de ne pas porter atteinte aux règles fondamentales d'ordre public d'autres tribunaux compétents.

114.- Certains membres du Comité d'étude ont suggéré qu'il était préférable de procéder avec une extrême prudence s'agissant de décider d'inclure ou non des règles de compétence spéciale dans la Convention proposée, d'autant plus que les règles qui étaient envisagées ici indiqueraient directement les tribunaux compétents en cas de conflit international de juridictions. On a en particulier évoqué les Conventions de Bruxelles et de Lugano qui liaient déjà un certain nombre d'Etats membres de l'Union européenne et auxquelles il serait par conséquent difficile d'introduire des exceptions. Par ailleurs, la Conférence de La Haye de droit international privé entreprendrait sous peu l'élaboration d'une Convention générale universelle à ce sujet, inspirée des Conventions de Bruxelles et de Lugano. Il a par conséquent été décidé que le Comité d'étude devrait, avant de décider de se lancer dans la préparation de règles de compétence spéciales à inclure dans la future Convention, vérifier qu'il avait de sérieuses raisons de le faire et, notamment, que les règles de compétences contenues dans les instruments internationaux pertinents n'étaient pas adaptées aux situations particulières couvertes par la future Convention. D'autre part, si des règles spéciales prévoyant une compétence exclusive s'avéraient nécessaires, ces règles devraient être d'application obligatoire si l'on ne voulait pas se limiter à ajouter aux difficultés qui existaient déjà.

115.- On estimait que si la future Convention devait contenir des règles relatives à la compétence, celles-ci devraient absolument préciser qu'il ne devrait pas être possible qu'un tribunal considère une garantie internationale comme valable et qu'un autre la considère comme non valable.

116.- En ce qui concernait la règle de compétence proposée au paragraphe 5 de l'Article 9 du premier projet, il a été convenu qu'il s'agissait d'une règle de compétence interne destinée à permettre aux Etats parties de désigner les juridictions compétentes pour statuer en vertu du paragraphe 3 du même Article (cf. § 67 *supra*).

117.- Il a été convenu que, si les recommandations du Groupe de travail aéronautique à ce sujet constituaient un point de départ utile pour l'examen par le Comité d'étude des questions qui devraient être traitées à ce sujet dans la future Convention, il serait nécessaire, compte tenu de la complexité de ces questions et des instruments internationaux déjà en vigueur ou à venir, de procéder avec une extrême prudence s'agissant d'identifier les problèmes qui devraient absolument être réglés par la Convention à travers des règles spéciales de compétence si l'on voulait que celle-ci remplisse son objectif fondamental. Il serait utile que le Comité d'étude puisse disposer à sa prochaine session d'un document présentant les arguments en faveur de telle ou telle règle spéciale de compétence à inclure dans la future Convention.

Relations entre la future Convention et les autres Conventions existantes

118.- Le Groupe de travail aéronautique avait proposé un certain nombre de dispositions relatives aux relations entre la future Convention proposée et un certain nombre d'autres instruments internationaux existants, notamment la Convention de Genève de 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs (cf. également § 110 *supra*). Dans sa structure révisée du premier projet, le Président du Comité d'étude avait énuméré les instruments internationaux qui étaient selon lui pertinents (cf. § 7 *in fine, supra* p. 8), mais on a observé qu'il pouvait en exister d'autres, en particulier les Conventions internationales successives relatives aux privilèges et hypothèques maritimes. D'une manière générale, le Comité d'étude reconnaissait que la Convention proposée ne devrait pas chercher à modifier les obligations imposées aux Etats parties par d'autres instruments internationaux, sauf dans la mesure où ces Etats seraient parties à la fois à la future Convention et à l'autre instrument international en cause. En ce qui concernait l'identification des instruments pertinents, outre ceux identifiés par le Président du Comité d'étude et les Conventions relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, il a été convenu que l'on devrait demander l'aide des Organisations représentant les différents groupes d'intérêts susceptibles d'être affectés par la future Convention.

Questions additionnelles dont l'inclusion dans la future Convention était proposée

119.- Il a été rappelé que les discussions du Comité d'étude avaient montré qu'un certain nombre de questions seraient laissées par la future Convention à la loi applicable. A cet égard, on a attiré l'attention du Comité sur l'Article 27 du projet de texte aéronautique qui proposait que la Convention contienne une disposition générale selon laquelle toutes les questions qui n'étaient pas traitées dans la Convention, y compris la qualification d'un contrat à des fins fiscales et de responsabilité extra-contractuelle, seraient régies par la loi normalement applicable. Les professionnels du leasing, en particulier au Japon, souhaitaient vivement que la future Convention n'affecte pas la qualification des opérations de leasing à des fins fiscales ou autres. Dans certains pays, tels que les Etats-Unis d'Amérique, les autorités fiscales considéraient que le traitement d'une opération de leasing en droit commercial avait une incidence sur son analyse fiscale. La question de la responsabilité extra-contractuelle était également très importante pour le financement aéronautique et le Groupe de travail aéronautique avait par conséquent proposé dans l'Article 27 que la

Convention énonce clairement qu'elle n'affectait pas non plus la qualification d'un contrat aux fins de la responsabilité extra-contractuelle.

120.- On a signalé que la règle proposée dans l'Article 27 du projet de texte aéronautique pour traiter de la question de la qualification d'un contrat était en contradiction avec la règle de droit international privé généralement admise dans ce contexte. La question de la qualification était vivement débattue en droit international privé mais on admettait généralement que ces questions étaient soumises à la *lex fori* plutôt qu'à la *lex causae*, comme le proposait le Groupe de travail aéronautique. On a également signalé que la qualification fiscale d'une opération relevait de la législation fiscale applicable et que, relevant du droit public, elle n'était pas soumise aux règles de droit international privé. On a suggéré en outre qu'une réponse adéquate au problème couvert par l'Article 27 existait déjà dans le nouvel article sur l'interprétation de la future Convention que l'on avait décidé d'inclure (cf. § 38 *supra*).

121.- Il a été suggéré que la formule employée dans le paragraphe 2 de l'Article 7 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (ci-après *la C.V.I.M.*), qui faisait référence à la loi applicable pour les litiges relatifs à des questions couvertes par la future Convention mais pas expressément traitées dans celle-ci, pourrait ne pas être parfaitement adaptée à la situation qui viendrait à naître suite à la future Convention. Il a été suggéré que l'inclusion d'une telle règle pourrait sembler paradoxale, étant donné que la garantie internationale était une création de la Convention, inexistante dans les ordres juridiques internes, et que le paragraphe 1 de l'Article premier proclamait son caractère autonome. On a soumis qu'une solution plus appropriée pourrait donc être, tout en suivant le texte du paragraphe 2 de l'Article 7 de la C.V.I.M. s'agissant de la référence aux principes généraux sous-jacents à la future Convention, de remplacer la référence à la loi applicable par une référence au concept d'interprétation autonome qui avait été développé par la Cour de justice des Communautés européennes, précisément pour répondre à de tels problèmes. On a toutefois rappelé que, dans la mesure où les règles de la Convention proposée applicables aux sûretés *stricto sensu*, à la garantie détenue par un vendeur en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété et à la garantie détenue par un bailleur en vertu d'un contrat de bail différaient, il serait nécessaire que la loi applicable qualifie une garantie donnée pour savoir quelle règles appliquer. Dans ce contexte, il fallait également tenir compte du fait que la nature et les effets de la garantie internationale étaient définis dans le texte de la Convention. On a également observé que le fait qu'il n'existe pas d'équivalent exact du brevet européen ou de la marque communautaire dans les droits internes n'avait pas empêché les auteurs de la Convention relative au brevet européen et du Règlement du Conseil relatif à la marque communautaire de faire référence dans ces instruments aux droits internes; on a suggéré que ces références devaient être lues comme des références aux règles analogues contenues dans le droit interne.

122.- Il a néanmoins été convenu que le Comité de rédaction, en préparant le prochain projet, devrait vérifier avec soin que chacun des concepts qu'il proposait n'était pas susceptible de créer des difficultés au niveau de la loi applicable.

123.- Il a été suggéré, compte tenu de toutes les questions qui devraient être laissées à la loi applicable et des divergences entre les règles de conflit de lois des différents Etats, que l'on pourrait utilement envisager d'élaborer des règles uniformes de conflit de lois pour certaines question revêtant une importance particulière. On s'accordait à estimer que l'opportunité de telles règles pourrait être appréciée par le Comité d'étude à mesure que les travaux d'élaboration de la future Convention progresseraient mais que, avant de décider de rédiger de telles règles, le Comité d'étude devait tout d'abord vérifier que les questions en cause s'y prêtaient et qu'il y avait de bonnes raisons de les rédiger.



CONCLUSION

124.- En clôturant la session, *le Président* a indiqué que la prochaine étape serait la révision par le Comité de rédaction du premier projet à la lumière des délibérations du Comité d'étude (cf. § 76 *supra*). Un projet révisé serait, le moment venu, communiqué pour observations aux membres du Comité d'étude et aux Organisations y représentées par des observateurs.

En vue de la prochaine session du Comité d'étude, qui se tiendrait à Rome du 9 au 13 décembre 1996, un commentaire spécimen serait préparé pour un article soulevant le type de difficultés traitées dans le projet de texte aéronautique, de façon à montrer comment certains détails aujourd'hui contenus dans ce texte pouvaient être traités dans un futur rapport explicatif (cf. § 9 *supra*).

La première session du Groupe de travail spécial chargé d'examiner les questions juridiques et techniques soulevées par la création du registre international prévu par la future Convention s'est tenue immédiatement après la session du Comité d'étude.

Le Président a souligné qu'il était très urgent que les groupes d'intérêts pertinents autres que l'industrie aéronautique prennent position au sujet de la Convention proposée avant la prochaine session du Comité d'étude. Il a observé que M. Remé avait aimablement accepté d'offrir ses bons offices en organisant un groupe de travail sous les auspices du Comité maritime international pour apprécier, tout d'abord, l'intérêt suscité dans les milieux maritimes par la future Convention et, en fonction de celui-ci, pour déterminer le contenu souhaitable de la Convention dans la mesure où elle s'appliquait aux navires. En outre, M. Rosen a aimablement accepté de sonder les professionnels du matériel ferroviaire roulant et le Président a invité M. Kouvshinov à poursuivre ses contacts avec l'agence cosmique spatiale russe en vue d'assurer une participation plus active des professionnels des satellites dans le développement de la future Convention. Il a également invité le Secrétariat à faire part aux milieux pertinents du souhait du Comité d'étude de connaître le point de vue des professionnels concernés par les conteneurs et les plate-formes pétrolières au sujet de la Convention proposée. En particulier, il souhaitait vivement savoir si les règles spéciales proposées pour les aéronefs pouvaient intéresser d'autres milieux et si des règles

spéciales analogues pouvaient paraître nécessaires également pour ces autres groupes d'intérêts.

125.- Le *Secrétaire Général d'Unidroit* a exposé la façon dont Unidroit envisageait provisoirement la poursuite des travaux sur ce sujet. Il a expliqué que, après la session du Comité d'étude de décembre 1996, il serait nécessaire de tenir une autre session, qu'il envisageait pour le début de l'automne 1997. Unidroit soumettait habituellement les textes des Comités d'étude au Conseil de direction pour son approbation avant d'organiser les réunions d'experts gouvernementaux. Afin de ne pas ralentir l'évolution du projet, il avait toutefois l'intention, dès la session d'avril 1997 du Conseil de direction, de demander à cet organe d'approuver, sur la base du texte issu de la troisième session du Comité d'étude, une proposition consistant à communiquer aux Gouvernements le texte qui résulterait de la quatrième session du Comité d'étude sans attendre l'examen du texte définitif par le Conseil de direction - lequel n'aurait pas lieu avant la session du printemps 1998. Il espérait que cela permettrait d'accélérer l'organisation des réunions d'experts gouvernementaux immédiatement après cette session du Conseil de direction du printemps 1998. Selon ce calendrier, il serait possible de convoquer la première réunion d'experts gouvernementaux à l'automne 1998, les Gouvernements ayant déjà vu le texte du Comité d'étude, avec son rapport explicatif, dès que possible après la dernière session du Comité d'étude. Le Secrétariat espérait que de cette façon et en organisant des sessions suffisamment longues - entre dix jours et deux semaines -, il serait possible de se limiter à deux sessions des comités d'experts gouvernementaux, ce qui permettrait de convoquer une Conférence diplomatique d'adoption le plus vite possible par la suite. Il a toutefois insisté sur le fait que la possibilité de respecter un tel calendrier dépendrait largement de la capacité du texte élaboré par le Comité d'étude d'être perçu comme représentant un vrai consensus.

126.- Dans le contexte de la recherche de solutions susceptibles d'être considérées comme issues d'un consensus, le Groupe de travail aéronautique a été invité, à travers M. Wool, à continuer d'oeuvrer en faveur d'un consensus, non seulement dans les milieux aéronautiques mais également dans les milieux gouvernementaux, l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Association du transport aérien international, au sujet des concepts reflétés dans ses propositions. Cela permettrait au Comité d'étude de se faire une idée encore plus précise de la situation concernant les aéronefs à sa prochaine session.

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

(Deuxième session: Rome, 12 - 16 avril 1996)

ORDRE DU JOUR

1. - Approbation du projet d'ordre du jour nouvellement révisé.
2. - Elaboration d'une réglementation uniforme relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles à la lumière de:
 - a) Premier projet d'articles d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, arrêté par le Comité de rédaction du Sous-comité le 19 décembre 1995 et révisé par celui-ci le 4 mars 1996 (Etude LXXII - Doc. 24);
 - b) Deuxième rapport préparé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un Groupe de travail représentant l'industrie aéronautique (Etude LXXII - Doc. 23).
 - c) Deuxième rapport préparé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un Groupe de travail représentant l'industrie aéronautique: synthèse des lignes directrices préparée par M. Jeffrey Wool (expert consultant du comité d'étude pour les questions de financement aéronautique international) (Etude LXXII - Doc. 25).
3. - Examen de la meilleure façon de donner effet aux propositions du Groupe de travail aéronautique, et notamment de l'endroit le plus approprié pour placer les différents éléments du projet de texte aéronautique dans l'ensemble de la structure qui sera établie par la future Convention.
4. - Divers.

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

(arrêté par le Comité de rédaction du Sous-comité le 19 décembre 1995
et révisé par celui-ci le 4 mars 1996):

OBSERVATIONS

(de la Fédération Européenne des Associations des Etablissements de Crédit-bail
(Leaseurope)

Le Comité des Questions Juridiques de la Fédération s'est réuni le 22 avril dernier et a eu l'occasion de considérer le premier projet d'articles d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Etude LXXII - Doc. 24).

Qu'il nous soit permis d'emblée de réitérer toutes les réserves déjà exprimées dans notre courrier du 1^{er} août 1995 (relatives au document Etude LXXII - Doc. 16). En d'autres termes, LEASEUROPE confirme de la manière la plus claire son appréhension de voir le *droit de propriété* assimilé, d'une manière ou d'une autre, à une forme quelconque de *sûreté*.

A ce titre, la Fédération estime que *le droit de propriété devrait - comme tel - être mentionné dans le titre de la Convention envisagée.*

Article 4, paragraphe a)

Sur l'article 4 a) "*international interest*", les membres sont d'avis que *ce concept est trop vague pour recouvrir la notion de droit de propriété*, apanage du seul bailleur. Que ce soit en français ou en anglais, le mot "*sûreté*" ou "*interest*" ne qualifie pas adéquatement le droit du crédit-bailleur.

Article premier, paragraphe 2, alinéa c)

Il est renvoyé également à l'article 1 § 2 c) où il est fait état des garanties "*détenues par un bailleur en vertu d'un contrat de bail*" ("*interest retained by a lessor*"). Les membres sont également d'avis que l'expression "*retained*" *n'est pas adéquate* puisque le droit de propriété

appartient au bailleur en vertu d'un contrat d'acquisition antérieur au contrat de crédit-bail. Il n'a donc pas à le "retenir" comme s'il s'agissait d'une simple sûreté, puisqu'il n'est pas de l'essence du contrat de crédit-bail d'opérer, à l'origine de l'opération, un quelconque transfert du droit de propriété.

Article 9, paragraphe 1, alinéa b)

A l'article 9 - 1 § b, il est prévu qu'"en cas de défaillance du constituant d'une sûreté, le créancier garanti peut prendre possession d'un tel bien ou vendre ou donner à bail un tel bien ...". *Il y aurait lieu de remplacer la première des deux conjonctions "ou" par "et/ou".*

Article 19, paragraphe 6

A l'article 19 § 6, les membres notent que la Convention ne porte pas atteinte aux règles spéciales d'insolvabilité applicables dans les Etats. *Cette disposition n'est-elle pas en contraction avec les termes de la Convention de l'Union Européenne sur la faillite?*

Observations générales

D'une manière générale les membres doutent de la possibilité pratique de mettre en application cette Convention dans le cadre de l'exercice journalier de leurs activités.

ANNEXE III

STRUCTURE REVISEE DU PREMIER PROJET D'ARTICLES PROPOSEE PAR LE PRESIDENT DU COMITE D'ETUDE

CHAPITRE I

CHAMP D'APPLICATION ET DISPOSITIONS GENERALES

- Article premier types d'opérations. Ajouter les actes translatifs de la propriété en vertu d'un contrat de vente
- Article 2 types de matériels d'équipement: substituer "cellule d'aéronef" à "aéronef" et ajouter les hélicoptères et les biens cosmiques spatiaux
- Article 3 définitions - se référer à l'Annexe
- Article 4 rattachement à un Etat contractant
- Article 5 interprétation (sur le modèle de la Convention de Vienne sur la vente)

CHAPITRE II

LE SYSTEME D'ENREGISTREMENT INTERNATIONAL

- Article 6 système d'enregistrement international, gestion, etc.

CHAPITRE III

CONDITIONS D'APPLICATION DES CHAPITRES IV A IX

- Article 7 création de la garantie; forme du contrat

CHAPITRE IV

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

- Article 8 reprend l'ancien article 7, avec des modifications

Article 9	ancien article 8 étendu afin de couvrir la liberté de choix de la loi applicable
Article 10	recours dont dispose le créancier garanti en cas d'inexécution, ancien article 9 étendu afin de faire référence aux dispositions du contrat
Article 11	recours dont disposent le vendeur et le bailleur en cas d'inexécution - reprend l'ancien article 10
Article 12	recours additionnels - reprend l'ancien article 11
Article 13	conformité aux règles de procédure - version étendue de l'ancien article 12

Examen du nouveau chapitre proposé par le Groupe de travail aéronautique

CHAPITRE V

INSCRIPTION D'UNE GARANTIE INTERNATIONALE

Article 14	conditions auxquelles est soumise l'inscription - version étendue de l'ancien article 14
Article 15	conditions auxquelles sont soumises la modification et la mainlevée de l'inscription - version étendue de l'ancien article 15
Article 16	force probante du certificat d'inscription - reprend l'ancien article 16
Article 17	extension aux garanties internationales futures - reprend l'ancien article 17
Article 18	responsabilité du registre international

CHAPITRE VI

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

Article 19	règles de priorités; efficacité dans une procédure de faillite - version révisée et étendue de l'ancien article 19
------------	--

CHAPITRE VII

CESSIONS DE GARANTIES ET GARANTIES PORTANT SUR DES GARANTIES ANTERIEURES

- Article 20 mode de cession d'une garantie et de constitution d'une garantie portant sur une garantiè antérieure et effets à l'égard des tiers
- Article 21 effets d'une cession de garantie ou d'une constitution de garantie portant sur une garantie antérieure à l'égard du débiteur, etc. (cf. texte aéronautique, article 16)
- Article 22 recours dont dispose le cessionnaire ou le second créancier garanti en cas d'inexécution d'une cession de garantie ou d'un contrat constituant une garantie portant sur une garantie antérieure (cf. texte aéronautique, article 10)
- Article 23 recours additionnels dont dispose le cessionnaire ou le second créancier garanti
- Article 24 inscription de la cession ou de la seconde garantie
- Article 25 priorité des cessions et garanties successives, etc.
- Article 26 transmission de la priorité dont jouissait le cédant ou le constituant de la seconde garantie (cf. texte aéronautique, article 22(2))

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS SPECIALES POUR LES BIENS AERONAUTIQUES

- Article 27 dispositions spéciales pour les biens aéronautiques - cf. texte aéronautique, article 23

CHAPITRE IX

COMPETENCE

- Article 28 compétence - cf. texte aéronautique, article 24
- Article 29 non application des règles impératives d'un Etat tiers

CHAPITRE X

RELATIONS AVEC D'AUTRES CONVENTIONS

Article 30	relation avec la Convention de Rome
Article 31	relation avec les Conventions de Bruxelles et de Lugano
Article 32	relation avec la Convention de Genève
Article 33	relation avec les Conventions d'Ottawa
Article 34	relation avec la Convention sur l'espace extra-atmosphérique

CHAPITRE XI

AUTRES DISPOSITIONS FINALES

Article 35	déclarations
Article 36	autres dispositions

ANNEXE

DEFINITIONS

Première partie

Définitions communes à toutes les catégories de biens

Deuxième partie

Définitions propres aux biens aéronautiques

Troisième partie

Etc.

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

(tel que révisé par le comité de rédaction les 13 et 15 avril 1996 à la lumière de la première lecture faite par le Comité d'étude du texte arrêté par le Comité de rédaction le 19 décembre 1995 et révisé par celui-ci le 4 mars 1996) (*) (**) (***)

CHAPITRE I

CHAMP D'APPLICATION ET DISPOSITIONS GENERALES

Article premier

1. - La présente Convention institue une garantie internationale portant sur des matériels d'équipement mobiles.

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

- a) conférée par le constituant en vertu d'un contrat constitutif de sûreté ou;
- b) détenue par un vendeur en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété; ou
- c) détenue par un bailleur en vertu d'un contrat de bail.

Article 2

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

(*) L'emploi d'un astérisque (*) précédant une disposition particulière indique que celle-ci est envisagée comme faisant partie des Dispositions Finales de la future Convention.

(**) L'emploi d'un double astérisque (**) précédant une disposition particulière indique que celle-ci est envisagée comme faisant partie du Chapitre qui traitera des relations de la présente Convention avec d'autres Conventions.

(***) Il a été convenu que les dispositions des Chapitres signalés par un triple astérisque (***) seraient examinées par le Groupe de travail chargé d'examiner les questions juridiques et techniques soulevées par la création d'un registre international en vue de leur révision, notamment compte tenu des recommandations du Groupe de travail aéronautique.

- a) les cellules d'aéronefs;
- b) les moteurs d'avions;
- c) les hélicoptères;
- d) [les navires et bateaux immatriculés];
- e) les plates-formes de forage pétrolier;
- f) les conteneurs;
- g) le matériel roulant ferroviaire;
- h) les satellites;
- i) [autres ? ⁽¹⁾].

* 2. - [Ajouter une disposition prévoyant la modification de la liste énoncée au paragraphe 1 de l'article 2 de temps à autre par la procédure désignée à l'article X].

Article 3

[Ajouter une disposition établissant le facteur de rattachement à un Etat contractant]

Article 4

Les termes employés dans la présente Convention et définis à l'Annexe ont la signification qui leur est donnée dans cette dernière.

Article 5

1. - Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international.

2. - Les questions concernant les matières régies par la présente Convention et qui ne sont pas expressément tranchées par elle seront réglées selon les principes généraux dont elle s'inspire ou, à défaut de ces principes, conformément à la loi applicable en vertu des règles du droit international privé.

(1) Des opinions seront sollicitées quant à l'opportunité d'inclure les matériels de construction, les camions, les navires de plaisance, les matériels agricoles, les autobus, les navires et bateaux non immatriculés et les véhicules à coussin d'air. Il a été convenu que pour que ces matériels soient susceptibles d'être inclus il faudrait qu'ils soient d'une valeur élevée, susceptibles d'être individualisés et habituellement utilisés dans des opérations transfrontalières. Il a été reconnu que l'inclusion de ces matériels pourrait créer un certain nombre de problèmes, notamment compte tenu de la diversité des types de matériels impliqués.

CHAPITRE II ***

LE REGISTRE INTERNATIONAL

CHAPITRE III

CREATION D'UNE GARANTIE INTERNATIONALE ET CONDITIONS D'APPLICATION DES CHAPITRES IV A VII

Article 7

Une garantie internationale est créée conformément à la présente Convention et les Chapitres IV à VII de celle-ci s'appliquent à une telle garantie si le contrat qui la prévoit:

- a) est conclu par écrit;
- b) porte sur un bien dont le constituant, le vendeur ou le bailleur a le pouvoir de disposer;
- c) décrit le bien de manière à en permettre l'identification;
- d) s'il s'agit d'un contrat constitutif de sûreté, détermine les créances garanties.

CHAPITRE IV

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

Article 8

[1.] – Les parties peuvent convenir par écrit d'écarter tout ou partie des droits et actions conférés au créancier garanti, au vendeur ou au bailleur par le présent Chapitre.

** [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 9

1. – En cas d'inexécution d'une obligation garantie, le créancier garanti peut exercer, ensemble ou séparément, l'un quelconque des recours suivants:

- a) prendre possession de tout bien grevé à son profit;
- b) vendre ou donner à bail un tel bien;

- c) percevoir tout revenu produit par la gestion ou l'exploitation d'un tel bien;
- d) demander au tribunal une décision autorisant ou ordonnant l'un des actes énoncés ci-dessus.

2. - Tout recours ouvert par les alinéas a), b) ou c) du paragraphe précédent sera exercé d'une manière commercialement raisonnable. Dans la détermination de ce qui est raisonnable le tribunal aura égard aux stipulations du contrat constitutif de sûreté relatives à la manière d'exercer de tels recours.

3. - Toute somme perçue par le créancier garanti au titre de l'un quelconque des recours prévus ci-dessus sera imputé sur le montant garanti par la sûreté.

Article 10

1. - A tout moment après l'inexécution d'une obligation garantie, les personnes intéressées peuvent convenir, ou le tribunal peut, à la demande du créancier garanti, ordonner que ce dernier se verra attribuer la propriété de tout bien grevé en règlement de tout ou partie de la dette garantie.

2. - Le tribunal ne fera droit à la demande du créancier garanti visée au paragraphe précédent que si le montant de la créance garantie qui sera réglée par cette attribution correspond raisonnablement à la valeur du bien, compte tenu de tout paiement à effectuer par le créancier garanti à l'une quelconque des personnes intéressées.

3. - Le bien dont la propriété est acquise par le créancier garanti en vertu du paragraphe 1 est libéré de toute autre garantie primée par la sûreté du créancier garanti en vertu des dispositions de l'article 19.

4. - A tout moment avant la vente du bien grevé ou avant le prononcé de la décision visée au paragraphe 1, le constituant ou l'une quelconque des personnes intéressées peut obtenir la libération du bien en payant les sommes garanties par la sûreté, sous réserve d'un bail qui aurait été consenti par le créancier garanti en vertu du paragraphe 1 de l'article 9.

5. - Une vente effectuée par le créancier garanti conformément au paragraphe 1 de l'article 9 transfère à l'acquéreur la propriété du bien libérée de toute autre garantie primée par la sûreté du créancier garanti en vertu des dispositions de l'article 19.

6. - Lorsque le produit d'une vente effectuée par le créancier garanti en vertu du paragraphe 1 de l'article 9 excède le montant garanti par la sûreté, le surplus sera, sauf décision contraire du tribunal, versé par le créancier garanti au titulaire de la garantie internationale inscrite immédiatement après la sienne ou, à défaut, au constituant.

7. - Aux fins du présent article "personnes intéressées" désigne:

- a) le constituant;
- b) toute personne ayant cautionné la dette garantie par la sûreté;
- c) toute personne pouvant se prévaloir d'une sûreté inscrite primée par celle du créancier garanti; et
- d) toute personne ayant des droits sur le bien qui ont été notifiés par écrit au créancier garanti.

Article 11

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 bien faisant l'objet du contrat.

Article 12

Tous les droits et actions supplémentaires admis par la loi applicable, y compris tous droits et actions dont sont convenues les parties, peuvent être exercés dans la mesure où ils sont compatibles avec les dispositions du présent Chapitre.

Article 13

Les parties peuvent définir dans leur contrat toute circonstance autre que l'inexécution, de nature à permettre l'exercice des droits et actions énoncés aux articles 9 à 12.

Article 14

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

* 2. - Tous droits et actions ouverts par les articles 9 à 11 au créancier garanti et qui ne sont pas subordonnés en vertu de ces dispositions à l'intervention du juge peuvent être exercés sans faire appel au tribunal sauf dans la mesure où l'Etat contractant sur le territoire duquel les droits et actions sont exercés a fait une déclaration en vertu de l'article Y.

* 3. - Un Etat contractant peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que, aussi longtemps que le bien grevé se trouve sur son territoire, le créancier garanti ne doit pas sur ce territoire le vendre ou le donner à bail.

CHAPITRE V ***

INSCRIPTION D'UNE GARANTIE INTERNATIONALE

CHAPITRE VI

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

[CHAPITRE VII

CESSIONS D'UNE GARANTIE INTERNATIONALE ET GARANTIES
PORTANT SUR UNE GARANTIE INTERNATIONALE ANTERIEURE]

[CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS SPECIALES POUR LES BIENS AERONAUTIQUES]

[Article ...

Ajouter une disposition prévoyant l'application des règles de priorité de la Convention à l'acte translatif de la propriété en vertu d'un contrat de vente].

[CHAPITRE IX

COMPETENCE]

[CHAPITRE X

RELATIONS AVEC D'AUTRES CONVENTIONS]

[CHAPITRE XI

AUTRES DISPOSITIONS FINALES]

ANNEXE

PREMIERE PARTIE (2)

Aux fins de la présente Convention:

a) "garantie internationale" désigne une garantie à laquelle l'article premier s'applique;

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

c) "contrat" désigne un contrat constitutif de sûreté, un contrat réservant un droit de propriété ou un contrat de bail;

d) "contrat constitutif de sûreté" désigne un contrat par lequel une personne ("le constituant") confère 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 du constituant lui-même ou d'une autre personne;

e) "contrat réservant un droit de propriété" désigne un contrat par lequel une personne ("le vendeur") vend un bien à une autre personne ("l'acheteur") sous la stipulation que la propriété ne sera pas transférée aussi longtemps que l'une quelconque des conditions prévues par le contrat n'aura pas été satisfaite;

f) "contrat de bail" désigne un contrat par lequel une personne ("le bailleur") donne à bail (avec ou sans option d'achat) un bien à une autre personne ("le preneur") pour une durée minimum de [trois] ans;

g) "cellules d'aéronef" désigne des cellules d'aéronefs qui, lorsque des moteurs d'avions 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'avions) 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;

h) "moteurs d'avions" désigne des moteurs d'avions 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'avions utilisés par les autorités gouvernementales à des fins militaires, douanières ou policières;

i) "hélicoptères" désigne

j) ["navires et bateaux immatriculés" désigne];

(2) Définitions communes à toutes les catégories de biens.

k) "plates-formes de forage pétrolier" désigne les plates-formes de forage pétrolier non destinées à être immobilisées de façon permanente;

l) "conteneurs" désigne les conteneurs d'une capacité non inférieure à ...mètres cubes;

m) "matériel roulant ferroviaire" désigne

n) "satellites" désigne les navires cosmiques, les appareils cosmiques et les autres objets qui opèrent dans l'espace cosmique;⁽³⁾

o) "obligation garantie" désigne une obligation garantie par une sûreté;

p) "Règles" désigne les règles établies par l'organisme visé au paragraphe 2 de l'article 5;

q) "inscrit" signifie inscrit sur le registre international par référence au bien faisant l'objet du contrat qui prévoit une garantie internationale [ou, aux seules fins du paragraphe 4 de l'article 19, inscrit par référence à ce bien ou au nom du constituant, de l'acheteur ou du preneur];

r) "non inscrit" signifie non inscrit conformément au précédent alinéa;

s) "greffier" désigne le greffier du registre international;

t) "déclaration d'inscription" désigne la déclaration écrite visée au paragraphe 2 de l'article 14;

u) "déclaration modificative de l'inscription" désigne la déclaration écrite visée au paragraphe 1 de l'article 15;

v) "déclaration de mainlevée d'inscription" désigne la déclaration écrite visée au paragraphe 3 de l'article 15;

w) "écrit" désigne un message authentifié (y compris envoyé par télétransmission) susceptible d'être conservé et consulté ultérieurement.

[DEUXIEME PARTIE

Définitions propres aux biens aéronautiques]

[TROISIEME PARTIE

Autres]

(3) Il a été reconnu qu'il faudra parfaire cette définition.



