

UNIDROIT 1996
Etude LXXII - Doc. 28
(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

EXTRAIT

du rapport de la 75^{ème} session du Conseil de Direction d'Unidroit

(préparé par le Secrétariat d'Unidroit)

Rome, août 1996

INTRODUCTION

L'un des sujets à l'ordre du jour de la 75^{ème} session du Conseil de Direction d'Unidroit qui s'est tenue à Rome au siège de l'Institut du 19 au 22 juin 1996, était l'examen du travail accompli par le comité d'étude. A cette occasion, un certain nombre de membres du Conseil ont fait des propositions. Il a été décidé que celles-ci devraient être portées à l'attention du comité d'étude. Le présent document va dans le sens de cette décision en reproduisant ci-après la partie du rapport de la session du Conseil à laquelle ces propositions ont été faites.



EXTRAIT DU RAPPORT DE LA 75^{ème} SESSION DU CONSEIL DE DIRECTION D'UNIDROIT

Point 9 - Comité d'étude chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux garanties internationales portant sur des biens d'équipement mobiles (C.D. (75) 9; Etude LXXII - Docs. 16, 18, 21, 22, 23, 24 et 25)

(a) Historique

En présentant ce point de l'ordre du jour, M. Stanford (Secrétariat d'Unidroit) a brièvement décrit les principales étapes qui avaient marqué les progrès sur le sujet depuis la dernière session du Conseil. En premier lieu, en mai 1995, le Secrétariat avait reçu le premier des deux rapports importants préparés conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un groupe de travail représentant l'industrie aéronautique. Ce rapport avait été préparé à la demande du sous-comité du comité d'étude en raison des besoins spécifiques du financement aéronautique afin de donner un avis représentatif de l'industrie aéronautique sur le contenu souhaitable de la future Convention pour les aspects relatifs aux aéronefs.

En juin 1995, le comité de rédaction du sous-comité s'était réuni à Oxford afin de réviser ses propositions pour un premier projet à la lumière des conclusions provisoires auxquelles le sous-comité était parvenu à sa session de novembre/décembre 1994. A cette occasion, le premier rapport du groupe de travail aéronautique a également fait l'objet d'un examen préliminaire. En octobre 1995, le sous-comité s'était réuni pour la troisième fois afin de d'achever l'élaboration d'un premier projet et il disposait comme support de travail des propositions révisées pour un premier projet élaboré par le comité de rédaction, du premier rapport du groupe de travail aéronautique ainsi que d'un certain nombre d'observations de membres du comité d'étude dont la composition était plus large. En décembre 1995, le comité de rédaction s'était à nouveau réuni à Oxford pour arrêter le premier projet d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles sur la base des conclusions auxquelles le sous-comité était parvenu lors de sa session d'octobre. Un travail supplémentaire avait été

nécessaire pour le texte français et une troisième réunion du comité de rédaction avait eu lieu à Paris en mars 1996. La tâche du sous-comité, constitué sur instructions données par le Conseil de Direction en 1993, pouvait être considérée comme achevée par cette réunion du comité de rédaction.

En mars 1996, le Secrétariat a reçu le deuxième rapport du groupe de travail aéronautique qui contenait des recommandations détaillées sur le premier projet ainsi que sur le registre international à constituer en vertu de la future Convention. Le groupe de travail aéronautique avait été invité par le sous-comité lors de sa session d'octobre 1995 à proposer le texte des règles supplémentaires spéciales considérées nécessaires pour les aéronefs et les moteurs d'aéronefs. Ce rapport constituait la réponse du groupe de travail aéronautique à cette demande.

En avril 1996, le comité d'étude s'est réuni pour examiner le premier projet préparé par son sous-comité ainsi que le deuxième rapport du groupe de travail aéronautique. La première session d'un groupe de travail constitué pour examiner les questions juridiques et techniques soulevées par la création d'un registre international à créer en vertu de la future Convention s'est aussi tenue en avril 1996.

M. Goode, en sa qualité de Président du comité d'étude, a souligné les proportions importantes que prenait le projet. Il a rappelé que l'objectif principal de la Convention en cours d'élaboration était de prévoir la création, la reconnaissance, l'opposabilité et le rang respectif des sûretés et autres garanties portant sur du matériel d'équipement coûteux de catégories définies ainsi que la protection de ces garanties en cas de faillite du débiteur. L'idée était que la Convention créerait divers groupes de garanties dont les effets seraient régis par la Convention et ne dériveraient en aucune façon du droit national et deviendraient opposables aux tiers de par l'inscription sur un registre international qui serait administré par un organe approuvé par le Conseil de Direction d'Unidroit.

En ce qui concerne les principaux traits de la Convention proposée, elle s'appliquerait en premier lieu aux sûretés *stricto sensu*, aux contrats réservant un droit de propriété et aux droits des bailleurs et des preneurs sur des catégories définies de matériels d'équipement. On a également envisagé qu'elle couvrirait les cessions de ces garanties, absolues ou à titre de sûreté, ou même davantage - tel est le vœu du groupe de travail aéronautique - pour couvrir les actes translatifs de la propriété en vertu d'un contrat de vente.

La garantie internationale serait créée conformément aux formalités prévues par la Convention et serait protégée par l'inscription par référence à un bien existant et identifié: en d'autres termes, on envisageait une inscription par référence au bien plutôt que par référence au débiteur. Cela avait des conséquences et notamment que la Convention se limiterait à des catégories données de matériel d'un type qui en rendrait l'identification unique, habituellement par un numéro de série, et qui est habituellement déplacé d'un Etat dans un autre et utilisé dans plus d'un Etat. On envisageait également que la Convention ne s'appliquerait qu'à du matériel relativement coûteux comme les aéronefs, les moteurs d'aéronefs, les conteneurs, le matériel roulant ferroviaire, les satellites et autres objets cosmiques, les plates-formes de forage pétrolier, etc.

La Convention prévoirait des dispositions essentielles relatives à l'inscription qui seraient complétées, a-t-on suggéré, par des règles administratives formulées par un organisme nommé pour administrer le registre. On a également envisagé que la Convention établirait des droits et actions en cas de défaillance susceptibles pour la plus grande partie de modification ou exclusion par accord des parties. Elle prévoirait en outre la priorité des garanties inscrites sur le registre international par rapport aux autres garanties ainsi que, comme la Convention d'Unidroit sur le crédit-bail international, la reconnaissance des garanties internationales en cas d'insolvabilité du débiteur.

La possibilité d'étendre le champ d'application de la Convention pour couvrir certains types de garantie nationale était une autre idée soumise au comité d'étude dont le groupe de travail aéronautique était encore une fois à l'origine. En premier lieu, on envisageait qu'il pourrait y avoir une facilité pour certains types de créanciers titulaires d'un privilège, tels que les créanciers porteurs d'un titre exécutoire, d'inscrire leurs garanties sur le registre international et, en second lieu, que les Etats pourraient déclarer dans la Convention que certains types précisés de créances naissant d'une insolvabilité du débiteur auxquels ils attachaient de l'importance auraient priorité même sur une garantie inscrite sur le registre international.

Entre temps, le groupe de travail sur le registre, présidé par M. R.C.C. Cuming, a examiné les aspects juridiques et techniques du registre international. Il a envisagé à ce propos qu'il y aurait au moins théoriquement un registre central mais que l'inscription pourrait se faire, le cas échéant, à travers des registres-satellites dans les divers pays, se servant des systèmes nationaux existants. Dans le cadre de l'inscription, une question importante qui mériterait d'être approfondie était celle de savoir si le registre international devrait exécuter les décisions des tribunaux nationaux ou si un nouveau tribunal supranational serait nécessaire et si les différents entre droits concurrents devraient être réglés simplement par des décisions émises contre une personne et en faveur de l'autre.

Enfin, il fallait encore aborder des questions telles que l'établissement de dispositions essentielles pour tous les matériels d'équipement que la Convention devrait couvrir avec des règles spéciales pour des types particuliers de matériel, notamment les aéronefs, l'établissement de facteurs de rattachement à un Etat contractant pour que la Convention s'applique et ses liens avec un certain nombre de Conventions existantes.

Quant au travail futur, M. Goode a indiqué que la prochaine session du comité d'étude était prévue pour le mois de décembre 1996 et que l'on espérait achever les travaux lors d'une session finale à convoquer vers la fin de l'année 1997. Partant de l'hypothèse que le texte du comité d'étude sera approuvé par le Conseil de Direction, il pouvait envisager la tenue d'au moins deux sessions d'experts gouvernementaux pour poser les bases d'une Conférence diplomatique qui verrait l'adoption de la Convention.

(b) Discussion

Au cours d'une discussion large, certains membres du Conseil ont demandé des informations et fait des commentaires. Tout en étant favorable au champ d'application de la future Convention le plus étendu possible en terme de types de matériels d'équipement couverts, même si cela entraînait une base de règles générales assorties de dispositions

spécifiques pour certaines catégories de matériel d'équipement, M. Loewe a demandé dans quelle mesure le comité d'étude avait tenu compte de l'existence des registres nationaux de navires et bateaux de navigation intérieure pour lesquels il existait déjà des régimes bien établis. De plus, un problème difficile, mais probablement non insoluble, se posait du fait des lois nationales différentes en matière de privilèges et hypothèques maritimes, ce qui soulevait des questions de conflits de lois difficiles. Toujours à propos de la liste des matériels d'équipement qui figurait à l'article 2 du projet, il a demandé pourquoi les plates-formes de forage pétrolier permanentes avaient été exclues.

M. Voulgaris a indiqué être un peu inquiet du fait de l'inclusion, bien qu'entre crochets, à l'article 2 du projet de Convention, des navires et bateaux, notamment en raison des conventions internationales de droit maritime existantes. Il préférerait les exclure mais il faudrait de toute façon maintenir à ce sujet les contacts les plus étroits avec le Comité maritime international.

M. Putzeys a estimé que le projet, s'il était couronné de succès, serait extrêmement important pour le développement du droit des sûretés portant sur des véhicules et même de l'ensemble du droit des transports. Il a toutefois voulu lancer un avertissement quant au choix des numéros de série comme base de l'inscription parce qu'il est bien connu qu'il est facile de modifier ces numéros pour les véhicules routiers et de les effacer dans le cas des conteneurs. Un problème similaire se posait à l'égard des registres nationaux de navires et aéronefs qui faisaient l'objet de changements fréquents et souvent rapides. Quant à la question déjà mentionnée des privilèges et hypothèques créés en vertu du droit national, il a suggéré de prendre en considération la possibilité que ces garanties soient inscrites sur le registre à côté de celles envisagées par la future Convention; il a attiré l'attention à ce propos en particulier sur les graves problèmes qui se posaient dans la pratique du fait du non-paiement des taxes d'aéroport par les compagnies aériennes. Enfin, et bien que cette question pourrait être traitée à un stade ultérieur des travaux, il a exprimé des doutes quant aux fonctions que l'on proposait de conférer au Conseil de Direction en ce qui concerne le registre international.

M. Pirrung a exprimé une certaine préoccupation du fait de l'élargissement de la liste des matériels que l'on se proposait maintenant de couvrir et s'est demandé s'il ne serait pas préférable, afin d'aller le plus vite possible, de ne traiter en premier lieu que les aéronefs et peut-être une ou deux autres catégories, en laissant les autres types de matériels pour un deuxième instrument. M. Sen a partagé cet avis.

En réponse aux divers points soulevés, M. Goode a indiqué que pour ce qui était de la question de l'inscription, le comité d'étude n'avait pas pu identifier de registres internationaux existants pour les types de matériels d'équipement que la future Convention devrait couvrir et que, pour les navires et bateaux, le C.M.I. avait été représenté au plus haut niveau à toutes les sessions du comité d'étude et de son sous-comité, malgré les fortes réserves émises quant à l'inclusion des navires et bateaux dans la future Convention. Cela étant, la participation du C.M.I. avait toujours été très constructive et il n'est pas inconcevable que les milieux maritimes voient en définitive un avantage pour eux dans la future Convention d'Unidroit étant donné le degré inégal d'acceptation des conventions maritimes pertinentes adoptées à ce jour en matière de privilèges et hypothèques. Il a rappelé à cet égard sa déclaration introductive dans laquelle il s'était référé à l'idée déjà

avancée dans le comité d'étude visant à permettre aux Etats de dresser une liste, lors de l'acceptation de la future Convention, des types de garanties nationales qui auraient une super-priorité, liste qui pourrait être modifiée de temps en temps, afin d'assurer que ces priorités seraient préservées même face à une garantie internationale inscrite.

Concernant le point mentionné du changement ou de la suppression des numéros de série, il s'agissait évidemment d'une question pratique importante qu'il faudrait régler. La question d'autre part de l'exclusion des plates-formes de forage pétrolier permanentes, qui étaient davantage par nature des immeubles, renvoyait à la philosophie sous-jacente à la Convention, à savoir de traiter le matériel d'un type traversant de façon régulière des frontières nationales et n'ayant par conséquent pas de *situs* fixe.

En réponse aux deux questions posées par M. Farnsworth, M. Goode a indiqué que si la taille et la complexité du projet étaient telles qu'il s'était avéré nécessaire de constituer formellement un certain nombre de sous-comités, ceux-ci étaient dans une large mesure composés de membres ou d'observateurs du comité d'étude bien que pour le groupe de travail sur le registre on ait pensé qu'il était essentiel de faire appel à des experts techniques. Quant à la question de la compatibilité du projet avec les travaux en cours sur la révision de l'article 9 du *Uniform Commercial Code* américain, il a rappelé qu'un membre du comité d'étude était en fait l'un des co-rapporteurs chargés de cette révision, à savoir M. C.W. Mooney, Jr.

Une autre question sur laquelle les membres du Conseil ont demandé des éclaircissements était celle de la participation, outre celle du C.M.I., d'autres agences intéressées représentant les milieux ferroviaires, aériens et autres. M. Marotta Rangel a attiré l'attention à ce propos en particulier sur l'opportunité de s'assurer dès que possible de la participation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (I.C.A.O.), opinion partagée par M. Putzeys qui a mis l'accent sur la nécessité d'éviter le manque de communication trop fréquent entre organisations qui traitent respectivement le droit public et le droit privé.

M. Stanford a indiqué que l'Office central des transports internationaux ferroviaires a été représenté au sein du comité d'étude et que des liens avaient également été établis avec l'Union internationale des chemins de fer qui distribuait en ce moment le projet à travers ses réseaux nationaux dans le monde entier. La Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire à Bâle a également été représentée au sein du comité d'étude. Des contacts ont également été pris avec l'Union internationale d'associations de propriétaires de wagons particuliers à Hambourg qui avait exprimé un vif intérêt pour le projet de l'Institut alors que M. Howard Rosen, le consultant récemment nommé au comité d'étude pour les questions de financement international ferroviaire, essaie de faire pour le matériel roulant ferroviaire ce qu'avait fait M. Jeffrey Wool pour l'aéronautique, à savoir contacter tous les groupes d'intérêts dans le domaine du matériel roulant ferroviaire pour voir dans quelle mesure les solutions proposées jusqu'ici pourraient être acceptables pour ces milieux ou s'ils pourraient avoir besoin de règles spéciales du type de celles proposées pour l'aéronautique. Quant aux relations avec l'O.A.C.I. et avec l'Association internationale des transports aériens (I.A.T.A.), M. Wool avait été en contact étroit avec ces deux organisations et l'O.A.C.I. avait déjà indiqué son intention d'être représentée lors de la prochaine session du comité d'étude.

M. Pirrung a demandé dans quelle mesure le comité d'étude avait examiné les questions de conflit de lois en général et en particulier les questions relatives à la compétence et à l'exécution des jugements ainsi que les instruments déjà adoptés ou en cours d'élaboration en matière de faillite. M. Voulgaris a partagé cette préoccupation et a demandé à être éclairé sur les relations entre toute compétence internationale qui pourrait être créée en vertu de la future Convention ou les décisions administratives du greffier international et les règles ou décisions prises par les tribunaux nationaux.

M. Goode a répondu que, pour les questions de conflits de lois en général et de compétence et exécution des jugements en particulier, le comité d'étude et le sous-comité avait bénéficié lors de toutes les sessions des conseils du Secrétaire Général adjoint de la Conférence de La Haye de droit international privé, M. Michel Pelichet, et que ces questions étaient étudiées avec attention tout comme les questions liées à la faillite bien qu'il ne prévoyait pas beaucoup de difficultés à cet égard. Quant à la question du rapport entre les décisions de justice et le système d'inscription, elle était à l'étude mais il a estimé que le fait d'avoir un registre international subordonné aux tribunaux nationaux ne fonctionnerait pas en pratique et n'aurait à son avis pas de précédent. Au cas où une inscription au registre n'aurait pas dû avoir lieu, le remède serait une décision *ad personam* contre la partie responsable de l'inscription, en lui ordonnant de la supprimer, et non pas une décision adressée directement au greffier.

En réponse à Mme Trahan qui a indiqué qu'il fallait s'assurer dès le début des travaux de la divulgation la plus large possible de l'information concernant le projet et de la participation des pays en développement et en transition économique, M. Stanford a indiqué que le comité d'étude comptait un membre nigérian et un membre russe et que les travaux avaient été enrichi par la participation personnelle directe et la soumission de commentaires écrits de la part de représentants de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et de la Banque mondiale, cette dernière ayant préparé au cours de ces dernières années des législations modernes de financement garanti pour un certain nombre de pays en développement et récemment pour les pays qui se tournaient vers une économie de marché, en particulier la Bulgarie. En même temps, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement avait préparé une loi-modèle sur les opérations garanties afin de moderniser le droit du financement garanti dans les pays de l'ancienne Union soviétique et dans ceux de l'Europe centrale et orientale.

Sur la question de la présentation des travaux du comité d'étude, M. Stanford a rappelé un séminaire très utile organisé à Londres en mars 1996 par M. Goode auquel avaient notamment participé des représentants du Gouvernement, des hommes d'affaires et des juristes praticiens, une formule qui pourrait être utilisée avec profit ailleurs pour permettre des consultations assez tôt et pour réduire la difficulté habituelle des experts gouvernementaux qui se trouvent pour la première fois face à un texte avec lequel ni eux ni les milieux intéressés de leur pays n'avaient une grande familiarité. Il serait très utile que d'autres séminaires soient organisés ailleurs et il a ainsi attiré l'attention sur ceux organisés à Pékin en mars et à Moscou en mai 1996 par Mme Zhang et par le membre russe du comité d'étude conjointement avec le groupe de travail aéronautique. Une réunion analogue était en cours de préparation par M. Sen à New Delhi en septembre et il allait sans dire que l'organisation de telles manifestations par d'autres membres du Conseil de Direction serait

très précieuse et ils pourraient toujours compter sur l'assistance du Secrétariat, dans la limite de ses possibilités.

M. Plantard a exprimé une forte préoccupation face à ce qui apparaissait comme un fort déséquilibre linguistique au sein du comité d'étude, tout comme dans certains aspects de la méthode de travail suivie dans l'élaboration des textes anglais et français, en particulier pour la procédure de rédaction utilisée. Il semblait, à lire le paragraphe 46 du document du Secrétariat distribué au Conseil (C.D. (75) 9), que la version française était actuellement peu de plus qu'une traduction de l'anglais, ce qu'il trouvait inacceptable. Il fallait trouver un remède à cette situation de façon urgente. Mme Trahan a apporté tout son appui à ce point de vue et a insisté sur la nécessité de rédiger en anglais et en français simultanément ce qui, en raison des différences de concepts entre les systèmes de droit civil et de common law, enrichirait les deux versions linguistiques. En tant que système mixte, le Canada avait une longue expérience de ces questions et elle s'est engagée à faire tout son possible pour aider le Secrétariat dans cette tâche.

Le Secrétaire Général a remercié Mme Trahan pour son offre d'aide. Il a estimé que les problèmes n'étaient pas tant la composition du comité d'étude où il y avait un équilibre entre les représentants des systèmes de droit civil et de common law, et encore moins celle du comité de rédaction au sein duquel les deux langues de travail de l'Institut étaient représentées de façon égale, mais davantage le fait que d'une part presque tous les documents, dont certains extrêmement longs, étaient soumis en anglais et que, d'autre part, les engagements du Secrétariat ne permettaient tout simplement pas de mettre à disposition de façon régulière (sans parler de plein temps) un chargé de recherches de langue française. Jusqu'à ce jour, le recours à des traductions externes avait permis au Secrétariat de faire à peu près face aux problèmes de traduction des documents et des rapports des réunions et il a assuré aux membres du Conseil que l'une de ses premières priorités seraient de trouver les moyens pour garantir une procédure qui permettrait la rédaction des deux versions linguistiques du projet de Convention de façon parallèle.

(c) *Conclusions*

Le Conseil de Direction a exprimé sa satisfaction pour les progrès considérables accomplis par le comité d'étude et tous ses organes, ainsi que par le Secrétariat, depuis la dernière session du Conseil pour l'élaboration du projet de Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Tout en étant pleinement conscient de la complexité des questions en jeu, qui demandait la plus grande liberté de manoeuvre de la part du comité d'étude dans la poursuite de ses travaux, en particulier pour les catégories de matériels d'équipement mobiles que devrait couvrir la future Convention, le Conseil a instamment demandé au Secrétariat de poursuivre ses efforts pour garantir la participation de tous les groupes d'intérêts pertinents.

