

UNIDROIT 1996
Etude LXXII - Doc. 29
(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

EXAMEN DE L'OPPORTUNITE D'EXCLURE LES NAVIRES ET BATEAUX
IMMATRICULES DU CHAMP D'APPLICATION DE LA FUTURE CONVENTION

(Note du Secrétariat)

Rome, août 1996

1. L'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 2 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 sous-comité (Etude LXXII - Doc. 24) prévoit de façon provisoire l'application de la Convention aux navires et bateaux immatriculés, le caractère provisoire étant indiqué par l'utilisation de crochets.

2. Par lettre en date du 4 juillet 1996 (reproduite en Annexe I au présent document), M. R. Ricupero, Secrétaire Général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et par lettre en date du 10 juillet 1996 (reproduite ci-après en Annexe II), M. W.A. O'Neil, Secrétaire Général de l'Organisation maritime internationale (O.M.I.), ont demandé l'exclusion des navires et bateaux immatriculés du champ d'application de la Convention. Les arguments apportés par la CNUCED et l'O.M.I. en faveur de leur exclusion étaient essentiellement de deux ordres:

(1) le droit maritime international est un *corpus juris* distinct et il est important de sauvegarder le champ d'application de la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes adoptées lors d'une Conférence de plénipotentiaires Nations Unies / O.M.I. en 1993 (ci-après dénommée *la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes*). On craignait que l'introduction des navires et bateaux immatriculés dans une convention internationale à caractère général s'avère source de conflit avec la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et crée confusion et incertitude.

(2) l'élaboration d'une réglementation internationale régissant les navires et bateaux a toujours été le champ particulier de certaines organisations internationales avec la participation entière des milieux maritimes.

Les deux lettres ont formulé l'espoir que les préoccupations soulevées seraient prises en compte lors des prochaines étapes des travaux sur l'élaboration de la Convention d'Unidroit et que des consultations appropriées auraient lieu avec les organisations internationales compétentes, intergouvernementales et non gouvernementales, à ce propos.

3. Dans ses lettres en date des 19 et 16 juillet 1996 en réponse aux Secrétaires Généraux de la CNUCED et de l'O.M.I. respectivement, le Président d'Unidroit a mis l'accent sur deux éléments:

(1) bien que l'observateur représentant le Comité maritime international (C.M.I.) au sein du comité d'étude se soit prononcé dès le début des travaux d'Unidroit sur le sujet en faveur de l'exclusion des navires et bateaux immatriculés du champ d'application de la future Convention pour à peu près les mêmes raisons que celles invoquées par les Secrétaires Généraux de la CNUCED et de l'O.M.I., il était cependant d'accord avec la proposition du Président du comité d'étude visant à ce que les navires et bateaux immatriculés soient provisoirement inclus dans son champ d'application (cf. Etude LXXII - Doc. 7, § 7) en attendant d'avoir une vision plus claire du type de règles qui se dessinaient et donc aussi des avantages que pourraient en retirer les milieux maritimes qu'ils n'avaient pas autrement.

(2) le C.M.I. continuait à étudier le pour et le contre d'une inclusion des navires et bateaux immatriculés dans le champ d'application de la future Convention et, lors de la dernière session du comité d'étude, il avait été invité, à travers son représentant, à organiser un groupe de travail, comparable à celui organisé au nom de l'industrie aéronautique internationale, pour soumettre un avis représentatif de l'industrie maritime sur le contenu souhaitable de la future Convention pour les aspects maritimes (cf. Etude LXXII - Doc. 27, §18).

En raison de la participation du C.M.I. en tant qu'observateur à toutes les étapes des travaux du comité d'étude, le Président a envoyé copie des ses réponses aux Secrétaires Généraux de la CNUCED et de l'O.M.I. au Président de cette organisation, ainsi qu'à ses représentants précédents et actuels au sein du comité d'étude. Il a également assuré que la proposition O.M.I. /CNUCED serait portée à l'attention du comité d'étude lors de sa troisième session et a donc suggéré qu'il serait utile que ces organisations y soient représentées.

4. Depuis le tout début de ses travaux sur ce sujet, Unidroit avait été conscient de l'équilibre délicat qui existait entre les arguments en faveur et contre l'inclusion des navires et bateaux immatriculés dans le champ d'application de la Convention. Déjà lors de la réunion du groupe de travail restreint exploratoire qui s'est tenue à Rome en mars 1992 pour examiner la faisabilité du projet (cf. Etude LXXII - Doc. 5), on avait reconnu qu'un argument solide en faveur de l'exclusion des navires et bateaux immatriculés pourrait être l'existence de Conventions (la Convention internationale de Bruxelles de 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes (ci-après dénommée *la Convention de Bruxelles de 1926*) et la Convention internationale de Bruxelles de 1967 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes (ci-après dénommée *la Convention de Bruxelles de 1967*)) ainsi que d'un projet de nouvelle Convention (la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes) régissant la reconnaissance et la priorité des sûretés grevant les navires et les bateaux (*idem*, §7). D'un autre côté, on a également relevé qu'il ne fallait pas seulement examiner les navires et bateaux couverts par les conventions mentionnées (1), mais aussi ceux qui ne relèvent pas de ces Conventions mais qui sont régis par une législation nationale équivalente et les navires et bateaux qui ne sont concernés ni par ces Conventions ni par une législation nationale (*idem*). Comme on l'a déjà noté, le comité d'étude a donc, lors de sa première session, estimé judicieux d'inclure *de façon provisoire* les navires et bateaux immatriculés dans le champ d'application de la future Convention. On a estimé que cette solution avait le double avantage de garantir que la voix et par conséquent les besoins particuliers des

(1) La Convention de Bruxelles de 1926 est entrée en vigueur le 2 juin 1931. L'*Annuaire 1994 du C.M.I.* indique qu'elle est en vigueur entre l'Algérie, l'Argentine, la Belgique, le Brésil, Cuba, l'Espagne, l'Estonie, la France, Haïti, la Hongrie, l'Iran, l'Italie, le Liban, le Luxembourg, la République malgache, Monaco, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suisse, la République arabe syrienne, la Turquie, l'Uruguay et le Zaïre. La Convention de Bruxelles de 1967 n'est pas entrée en vigueur (les parties contractantes, conformément à l'*Annuaire 1994 du C.M.I.*, sont le Danemark, le Maroc, la Norvège, la Suède et la République arabe syrienne). La Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes n'est pas encore entrée en vigueur. Dix parties contractantes sont nécessaires à son entrée en vigueur. Au 29 mars 1996, les parties contractantes étaient au nombre de deux, à savoir Monaco et la Tunisie.

milieux maritimes seraient pris en compte à tous les stades de l'élaboration de la Convention tout en leur laissant la faculté de déterminer au moment opportun s'ils peuvent s'attendre à des bénéfices, qu'ils n'auraient pas autrement, de la Convention envisagée. Etant donné les traits uniques qui sont communs aux différents types de matériel d'équipement que l'on souhaite couvrir dans la Convention, à savoir le fait qu'il s'agit de matériels d'équipement mobiles de très grande valeur d'un type normalement utilisé dans plus d'un Etat et qui se prêtent à une identification unique, habituellement par un numéro de série du fabricant, il ne pouvait en même temps y avoir que peu de doute que l'expérience acquise en traitant des problèmes relatifs au financement garanti d'un tel bien pouvait très bien s'avérer extrêmement pertinente et instructive pour examiner des problèmes analogues se posant pour d'autres biens de ce type. Il ne fait également aucun doute que le comité d'étude a tiré des bénéfices considérables du rôle actif joué à ce jour par les représentants du Comité maritime international qui se sont succédés, dans le développement de la Convention proposée.

5. C'est précisément pour porter cette participation à un échelon supérieur que, lors de la dernière session du comité d'étude, le Président a invité le Comité maritime international à formuler l'opinion des milieux maritimes sur le contenu souhaitable de la future Convention (cf. §3 *supra*). Cette invitation visait à donner aux milieux maritimes le même type d'opportunité que celle déjà acceptée par l'industrie aéronautique (cf. Etude LXXII - Doc. 16 et Etude LXXII - Doc. 23) ⁽²⁾ et que celle donnée aux autres secteurs de biens d'équipement couverts par la future Convention, à savoir d'indiquer dans quelle mesure les solutions proposées dans le premier projet d'articles étaient convenables et adéquates du point de vue de leurs besoins particuliers. Les deux rapports soumis par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un groupe de travail représentant l'industrie aéronautique ont, tout en mettant l'accent sur les besoins spécifiques du financement aéronautique, apporté en même temps au comité d'étude une inspiration précieuse pour incorporer dans le premier projet d'articles des règles applicables à l'ensemble du matériel d'équipement que l'on souhaite inclure dans la future Convention. La structure du projet d'articles révisé en cours d'élaboration sur la base des délibérations du comité d'étude lors de sa deuxième session comprendra donc, tout en conservant la structure de base du premier projet d'articles arrêté par le sous-comité (Etude LXXII - Doc. 24), des éléments importants des propositions spécifiques à l'aéronautique qui figuraient dans le deuxième rapport du groupe de travail représentant l'industrie aéronautique (Etude LXXII - Doc. 23) à la fois en tant que règles communes à l'ensemble du matériel d'équipement couvert par la Convention et sous la forme de règles spécifiques aux aéronefs. On a pensé que des règles spéciales pourraient de façon analogue s'avérer nécessaires pour d'autres types de matériel d'équipement (cf. Etude LXXII - Doc. 27, §124 *in fine*).

6. Dans ces conditions le Secrétariat d'Unidroit proposerait que l'on examine la possibilité de différer toute action relative à la proposition des Secrétaires Généraux de la CNUCED et de l'O.M.I. en attendant d'avoir une vision plus claire sur la question de savoir si les règles de la future Convention apporteraient des avantages aux milieux

(2) Cf. également Etude LXXII - Doc. 26, pp. 1 et 2 qui incorpore des propositions d'amendement du premier projet soumises par l'Agence cosmique spatiale de la Fédération de Russie en vue de répondre à des exigences particulières des milieux des satellites.

maritimes qu'ils n'auraient pas autrement. La concordance du C.M.I. sur ce point de vue lui a permis de jouer un rôle très constructif dans ce travail à ce jour et l'on suggère ensuite qu'il serait très regrettable que l'on prenne une décision finale sur la question de savoir si les navires et bateaux immatriculés doivent ou non être couverts par le champ d'application de la future Convention au moment où la future réglementation uniforme commence à peine à prendre forme. Il est peut-être judicieux de rappeler à ce propos les mots du Professeur R. Herber, autorité en la matière et représentant du C.M.I. au sein du comité d'étude jusqu'à récemment, dans la *C.M.I. News Letter* 1994, N° 4 (p. 15):

"Ainsi la Convention de Genève (la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes) - et les conventions et législations nationales précédentes dans ce champ du secteur maritime - pouvaient servir de modèles à la Convention d'Unidroit sur d'autres matériels d'équipement mobiles. D'un autre côté, le commerce maritime pourrait peut-être tirer profit de la possibilité de prolifération et d'acceptation plus large d'hypothèques maritimes qui pourrait résulter en vertu de la nouvelle Convention."

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT



UNITED NATIONS CONFERENCE
ON TRADE AND DEVELOPMENT

CABINET DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DE LA CNUCED

SECRETARY-GENERAL'S
OFFICE

Télégrammes : UNATIONS GENÈVE
Télex : 41 29 62 UNO CH
Téléfax : + 41 22 907 00 57
Téléphone : + 41 22 907 12 34

Palais des Nations
CH - 1211 GENÈVE 10

Réf. N°: TDO 530 UNIDROIT
(à rappeler dans la réponse)

4 July 1996

Dear Mr Ferrari Bravo,

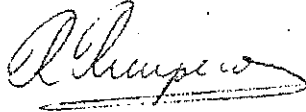
We understand that the UNIDROIT Study Group for the Preparation of Uniform Rules on International Security Interests in Mobile Equipment has produced the first set of draft articles for a future UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment. Article 2(c) of the draft convention includes in brackets "registered ships" within the scope of its application.

As you are aware, international Rules and Conventions governing ships and shipping operations have always been elaborated within the competent international/ intergovernmental organizations with full participation of the shipping community. An international Convention governing security interests in ships, ie, the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, was adopted, by consensus, by the UN/IMO Conference of Plenipotentiaries on Maritime Liens and Mortgages as recently as 1993. Over sixty-five Members of UNCTAD and IMO, together with a large number of non-governmental and specialized organizations, participated at the Conference which adopted the 1993 Convention. You appreciate that the inclusion of registered ships in an international convention of a general nature could create conflict with the 1993 Maritime Liens and Mortgages Convention and could only cause confusion and uncertainty. The situation may be different as far as aircraft and the air industry is concerned but it would be a disservice to international shipping if registered ships were to be included in a future UNIDROIT convention on this subject.

Mr Luigi Ferrari Bravo
President
International Institute for the
Unification of Private Law
Via Panisperna 28
ROME, Italy

I trust that the UNIDROIT Study Group takes account of the concerns of the shipping community during its future preparatory work and that close consultations are held with the appropriate governmental and non-governmental organizations in this regard.

Yours sincerely,



Rubens Ricupero
Secretary-General of UNCTAD

cc Mr W A O'Neil, Secretary General, IMO
Professor A Philip, President, CMI

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE



ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

SECRETARY-GENERAL

LE SECRETAIRE GENERAL

EL SECRETARIO GENERAL

10 July 1996

Dear Professor Ferrari-Bravo,

I wish to refer to the first set of draft articles of a prospective UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment produced by the Study Group for the Preparation of Uniform Rules on International Interests in Mobile Equipment (reference: UNIDROIT 1996. Study LXXII - Doc. 24).

Draft article 2, paragraph 1(c) (in square brackets) provides for the application of the treaty to registered ships. It is the opinion of the IMO Secretariat that the inclusion of ships could be the source of conflict with the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, adopted at the United Nations/International Maritime Organization Conference of Plenipotentiaries on a Convention on Maritime Liens and Mortgages.

In the view of the IMO Secretariat, the most suitable solution to avoid such conflict would be not to include the referred text in the prospective treaty. Such a solution would preserve the features of international maritime law as a distinctive *corpus juris* and, in particular, the specific scope of application of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993.

I trust that this view will be taken into account during forthcoming preparatory work regarding the draft UNIDROIT Convention, and that appropriate consultations with the United Nations and IMO will be held in this regard.

Yours sincerely,

W.A. O'NEIL
Secretary-General

Professor Luigi Ferrari-Bravo
President
International Institute for the Unification of
Private Law (UNIDROIT)
00184 Rome
Via Panisperna, 28
Italy

INSTITUT INTERNATIONAL
POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE
INSTITUTO INTERNACIONAL
PARA LA UNIFICACION DEL DERECHO PRIVADO

UNIDROIT

INTERNATIONAL **ANNEXE III**
FOR THE UNIFICATION OF PRIVATE LAW
INTERNATIONALES INSTITUT
FÜR DIE VEREINHEITLICHUNG DES PRIVATRECHTS

ISTITUTO INTERNAZIONALE PER L'UNIFICAZIONE DEL DIRITTO PRIVATO
00184 ROMA - VIA PANISPERNA, 28 - TEL. (39-6) 69 94 13 72 - FAX (39-6) 69 94 13 94

THE PRESIDENT

Rome, 19 July 1996

Our refces.: S72/UN/3352

Dear Mr Ricupero,

Thank you for your letter of 4th inst.

I note with interest your proposal that Unidroit's planned Convention on International Interests in Mobile Equipment should not apply to registered ships. I am sure that you will not be surprised to learn that the arguments which you adduced in support of such an exclusion were put forward by the observer on the Study Group representing the International Maritime Committee at the inception of this work. The International Maritime Committee nevertheless agreed to the Chairman of the Study Group's proposal that registered ships should be included *provisionally* in the sphere of application of the proposed Convention until such time as it might be possible better to assess the extent to which the Convention might be seen as conferring certain benefits on shipping interests not at present otherwise available. The provisional nature of the inclusion of registered ships is indicated by their inclusion in the text inside square brackets.

Let me take this opportunity to inform you that discussions are continuing within the International Maritime Committee with a view to determining the case for or against the ultimate inclusion of registered ships in the sphere of application of Unidroit's planned Convention. At the last session of the Unidroit Study Group responsible for the preparation of this text, the International Maritime Committee was invited, through the person of its representative, Dr. T.M. Remé, to organise a working group, comparable to that organised on behalf of the international aviation industry, to submit a representative shipping industry view on the desirable content of the proposed Convention as the same relates to shipping.

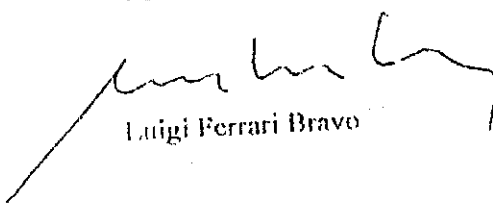
Rubens RICUPERO, Esq.
Secretary-General
United Nations Conference on Trade and Development
Palais des Nations
CH-1211 GENEVE 10

In the light of your proposal that registered ships should be excluded from the sphere of application of the proposed Unidroit Convention, I have deemed it appropriate to copy this letter to the President of the International Maritime Committee and both its past and present observers on the Study Group. I can further assure you that your proposal will be brought to the attention of the Study Group at its next session, due to be held here from 9 to 13 December 1996. In view of your proposal, I believe that it would be helpful if your Organisation could be represented at this session and shall therefore ensure that an appropriate invitation is addressed to you.

I am,

With all best wishes,

Yours sincerely



Luigi Ferrari Bravo

cc.: Professor A. Philip
Professor R. Herber
Dr T.M. Remé

ISTITUTO INTERNAZIONALE PER L'UNIFICAZIONE DEL DIRITTO PRIVATO
00184 ROMA - VIA PANISPERNA, 28 - TEL. (39-6) 69 04 13 72 - FAX (39-6) 69 04 13 94

THE PRESIDENT

Rome, 16 July 1996

Our refces.: S72/UN/3316

Dear Mr O'Neil,

Thank you for your letter of 10th inst.

I note with interest your proposal that Unidroit's planned Convention on International Interests in Mobile Equipment should not apply to registered ships. I am sure that you will not be surprised to learn that the arguments which you adduce in support of such an exclusion were put forward by the observer on the Study Group representing the International Maritime Committee at the inception of this work. The International Maritime Committee nevertheless agreed to the Chairman of the Study Group's proposal that registered ships should be included *provisionally* in the sphere of application of the proposed Convention until such time as it might be possible better to assess the extent to which the Convention might be seen as conferring certain benefits on shipping interests not at present otherwise available. The provisional nature of the inclusion of registered ships is indicated by their inclusion in the text inside square brackets.

Let me take this opportunity to inform you that discussions are continuing within the International Maritime Committee with a view to determining the case for or against the ultimate inclusion of registered ships in the sphere of application of Unidroit's planned Convention. At the last session of the Unidroit Study Group responsible for the preparation of this text, the International Maritime Committee was invited, through the person of its representative, Dr. T.M. Remé, to organise a working group, comparable to that organised on behalf of the international aviation industry, to submit a representative shipping industry view on the desirable content of the proposed Convention as the same relates to shipping.

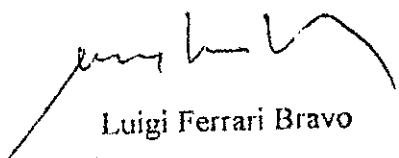
W.A. O'NEIL, Esq.
Secretary-General
International Maritime Organization
4 Albert Embankment
LONDON
SE1 7SR

In the light of your proposal that registered ships should be excluded from the sphere of application of the proposed Unidroit Convention, I have deemed it appropriate to copy this letter to the President of the International Maritime Committee and both its past and present observers on the Study Group. I can further assure you that your proposal will be brought to the attention of the Study Group at its next session, due to be held here from 9 to 13 December 1996. In view of your proposal, I believe that it would be particularly helpful if your Organisation could be represented at this session and shall therefore ensure that an appropriate invitation is addressed to you.

I am,

With all best wishes,

Yours sincerely



Luigi Ferrari Bravo

c.c.: Professor A. Philip
Professor R. Herber
Dr T.M. Remé