

UNIDROIT 1996  
Etude LXXII - Doc. 32  
(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

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

(proposé par le Comité de rédaction à la lumière de la lecture par le Comité d'étude lors de sa  
deuxième session du premier projet d'articles arrêté par le Sous-comité avec les  
recommandations du Groupe de travail aéronautique)

*OBSERVATIONS*

(par le Groupe de travail aéronautique et l'Association du transport aérien international)

Rome, décembre 1996



## INTRODUCTION

Le projet d'articles révisé d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, tel que proposé par le Comité de rédaction du Comité d'étude en décembre 1996, a par la suite été diffusé pour observations parmi les membres du Comité d'étude et les Organisations internationales, les associations professionnelles et les autres instances représentées en son sein par leurs observateurs. Le 16 décembre 1996, le Secrétariat a reçu un rapport, présenté conjointement par le Groupe de travail aéronautique et l'Association du transport aérien international, proposant certaines recommandations relatives à la composition de la future Convention proposée. Le présent document reproduit ci-après le rapport en question.



### QUELQUES RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX BIENS AERONAUTIQUES

présentées conjointement

par le Groupe de travail aéronautique et l'Association du transport aérien  
international

Le rapport de la réunion du 12 au 16 avril du Comité d'étude chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles a pris acte, à son paragraphe 126, de la demande de ce même Comité de continuer les efforts engagés afin d'établir à nouveau un accord, au sein des milieux aéronautiques, relatif au travail qui est actuellement entrepris sur les règles uniformes mentionnées ci-dessus ("la Convention Proposée").

Un élément important dans ce processus est le fait que le Groupe de travail aéronautique, organisé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company ("G.T.A."), ainsi que l'Association du transport aérien international ("A.T.A.I."), ont accepté de collaborer à ce projet et de communiquer les résultats de leurs vues communes au Comité d'étude et à toute autre personne intéressée. Le présent rapport, qui sera complété par les observations communes du G.T.A. et de l'A.T.A.I. sur le prochain projet de la Convention proposée, *propose une ébauche de quelques recommandations communes importantes relatives à la composition de la Convention proposée.* Le G.T.A. et l'A.T.A.I. souhaitent que vous preniez en considération ces recommandations lors de la réunion du Comité d'étude du 15 au 21 janvier 1997.

1. **Première recommandation: la Convention de base/globale ainsi que les protocoles spécifiques à certains matériels d'équipement**

Le travail effectué sur la Convention proposée durant ces dernières années, ainsi que les observations réalistes sur ce qui est vraisemblablement nécessaire pour donner naissance

à une Convention commercialement acceptable, ont soulevé notre attention sur les points suivants. Premièrement, un besoin de règles spécifiques applicables à différents types de matériels d'équipement se fait ressentir ( par exemple, des règles qui (a) reflètent un accord spécifique des milieux commerciaux sur des points particuliers et/ou sur des techniques de financement d'usage dans ces milieux et qui (b) ont besoin d'être coordonnées avec d'autres instruments internationaux applicables à un type de matériel d'équipement et pas à d'autres). Deuxièmement, il est nécessaire d'organiser et d'encourager une participation adéquate au projet de la part des milieux commerciaux et des instances spécialisées ayant une activité réglementaire. Troisièmement, il est essentiel d'assurer que des éventuels États contractants aient l'opportunité d'adopter et de ratifier la Convention proposée relativement à des matériels d'équipement spécifiques (plutôt que, de manière générale, sur tous les matériels d'équipement). Quatrièmement, il est important de prévoir que les différentes industries risquent de demander des délais différents pour atteindre un niveau suffisant d'accord afin de rendre la Convention commercialement et politiquement acceptable et de mettre en place un cadre juridique qui assurerait une souplesse si nécessaire.

Notre première recommandation, par conséquent, est que la présentation de l'instrument juridique proposé soit modifiée de sorte que ce même instrument comprenne, d'une part, un accord de base/global mettant sur pied le cadre juridique de base applicable à toutes les catégories de matériels d'équipement ("Convention de base/globale") et, d'autre part, des protocoles spécifiques à des biens d'équipements et établis au fur et à mesure<sup>1</sup>; chacun de ces protocoles comprenant des règles applicables spécialement à une catégorie particulière de matériels d'équipement couverts par la Convention proposée ("protocoles"). Dès qu'un protocole est entré en vigueur, ce qui se ferait sans référence à d'autres protocoles, il incorporera automatiquement la Convention de base/globale, c'est-à-dire la signature et la ratification d'un protocole inclut la Convention de base/globale et n'est pas conditionné ou lié à la signature et/ou à la ratification d'un autre protocole.

## 2. Deuxième recommandation: Méthode et attributions pour le Protocole pour les biens aéronautiques

Notre seconde recommandation porte sur la méthode pour établir un protocole pour les biens aéronautiques. Nous proposons que le Comité d'étude et le Secrétariat d'Unidroit autorisent le G.T.A. (par le biais du rôle consultatif joué par ses représentants auprès du Comité d'étude et en consultation avec le Président de ce même Comité) à établir et à organiser, dès à présent, un groupe de travail expert relatif au protocole pour les biens aéronautiques. En temps opportun, d'autres groupes de travail relatifs à divers autres protocoles pourront aussi être constitués<sup>2</sup>. Le groupe de travail du protocole pour les biens aéronautiques est chargé de l'élaboration (a) du protocole applicable aux biens

---

<sup>1</sup> Il est également évident que le niveau d'accord au sein des milieux aéronautiques est, pour l'instant, bien supérieur à ceux d'autres milieux commerciaux. Nous avons suggéré, en conséquence, que le protocole initial, qui devra être développé et adopté diplomatiquement (qui peut servir d'exemple aux autres milieux commerciaux), soit le protocole pour les biens aéronautiques.

<sup>2</sup> Le Comité d'étude et le Secrétariat d'Unidroit pourraient examiner si le concept de protocoles spécifiques à des matériels d'équipement et la création de groupes de travail experts chargés d'élaborer de tels protocoles pourront aussi aider à l'élaboration d'accords dans d'autres milieux commerciaux et, plus particulièrement, si cela pourra aider à répondre aux objections émises par les milieux qui ont activité de réglementation dans le financement maritime et à fournir un vecteur facilitant leur participation active au projet.

aéronautiques ("protocole pour les biens aéronautiques"), et (b) d'un rapport exploratoire relatif à un tel protocole pour les biens aéronautiques présentant l'instrument cité. Il en rend compte au Secrétariat d'Unidroit et au Président du Comité d'étude.

Nous proposons que Jeffrey Wool préside le groupe de travail du protocole pour les biens aéronautiques et qu'il assure, en sa qualité de consultant d'Unidroit pour les questions de financement aéronautique international, la liaison avec le Secrétariat d'Unidroit et le Président du Comité d'étude. Nous estimons que le groupe de travail devrait comprendre (i) deux membres du Comité d'étude choisis après avis du Président du Comité d'étude (et, ce, afin d'assurer une coordination adéquate avec la Convention de base), (ii) un représentant de l'Organisation de l'aviation civile internationale (afin de profiter de ses connaissances sur, entre autre, la relation entre, d'une part, la convention proposée/le protocole pour les biens aéronautiques et, d'autre part, les traités relatifs à l'aviation internationale, ainsi que ses connaissances sur des questions réglementaires générales) s'il est disposé à travailler à ce projet, et (iii) un représentant de l'A.T.A.I. En outre, le groupe de travail peut désigner des *observateurs de liaison* provenant de certains pays (qui ont sur place des lieux appropriés pour discuter de questions aéronautiques de ce type) afin de tenir au courant leurs institutions respectives du travail du groupe de travail du protocole pour les biens aéronautiques.

Le premier mandat du groupe de travail du protocole pour les biens aéronautiques serait d'élaborer les dispositions appropriées spécialement applicables aux biens aéronautiques, et/ou au financement qui s'y rapporte ou à la réglementation internationale qui s'y applique, tout en se référant (a) au projet de texte aéronautique présenté par le G.T.A. au Comité d'étude (voyez UNIDROIT 1996, Etude LXXII - Doc. 25) et (b) aux dispositions pertinentes du projet de Convention proposée actuellement en préparation.

### 3. Troisième recommandation: relative au système de registre international

La version actuelle de la Convention proposée envisage que le Conseil de Direction d'Unidroit détermine l'organisme (les organismes) qui réglera et fera fonctionner le registre international. Voyez les paragraphes h) et k) de l'article 4 et le paragraphe 2 de l'article 5 de UNIDROIT 1996, Etude LXXII - Doc. 24. Le projet de texte aéronautique propose que le système de registre international soit composé de registres satellites (auxiliaires), que les autorités nationales de l'aviation civile feront fonctionner, et d'un registre central. Le fonctionnement du registre central ainsi que des registres satellites serait soumis à la réglementation élaborée par l'organisme de contrôle mis en place par le Conseil de Direction d'Unidroit. Voyez les paragraphes 2 à 4 de l'article 4 et les paragraphes 7, 37 et 40 de l'Annexe, UNIDROIT 1996 Etude LXXII - Doc.23. Le Groupe de travail chargé du registre a déjà reçu la modification proposée (pour ce qui concerne les biens aéronautiques).

Le Comité d'étude est bien conscient de l'abondance des questions, y compris les questions techniques et systémiques, soulevées par un système de registre international de ce genre. Il a donc créé un groupe de travail chargé du registre, sous la direction du Professeur Ronald Cuming, afin d'étudier ces questions. Etant donné que nous avons participé aux travaux du Groupe de travail chargé du registre et que nous avons, à la demande de celui-ci, continué d'examiner les questions pertinentes, nous faisons notre troisième recommandation comme suit:

- Une distinction devrait être faite entre (a) l'organisme intergouvernemental de contrôle du système de registre international (mis en place par le Conseil de Direction d'Unidroit), et (b) l'opérateur effectif du registre central (contrôlé par l'organisme intergouvernemental de contrôle et devant également rendre des comptes à ce dernier).
- L'opérateur effectif proposé du registre central devrait être déterminé aussi rapidement que possible de manière à ce qu'une telle entité puisse entreprendre le travail d'organisation nécessaire, de sorte à porter les informations techniques pertinentes à l'attention du Comité d'étude et du Groupe de travail chargé du registre. Selon nous, ces informations forment une base essentielle pour la prise de décision relative aux questions soulevées par le registre.
- Afin de favoriser une large acceptation de la Convention proposée au sein de la communauté aéronautique internationale, et afin d'accélérer et de faciliter l'élaboration d'un système de registre fonctionnel, nous recommandons qu'en ce qui concerne les biens aéronautiques, l'A.T.A.I.<sup>3</sup> soit proposée comme l'entité responsable du fonctionnement du registre central, pour un délai initial déterminé. A ce titre, elle sera soumise au contrôle de l'organisme intergouvernemental approprié.

Les représentants du G.T.A. et l'ATAI attendent avec plaisir l'opportunité de discuter des recommandations ci-jointes avec vous lors de la prochaine réunion du Comité d'étude.

---

<sup>3</sup> Afin d'assurer son acceptabilité au niveau international, l'ATAI créerait une entité nouvelle entièrement juridique, limitée en vertu de ces statuts à agir en tant qu'entité responsable du fonctionnement du registre central pour les biens aéronautiques. Cette entité serait organisée de sorte à ne pas engendrer des obligations (fiduciaires ou autrement) plus importantes pour les membres de l'ATAI que pour toute autre personne ou entité dans l'exécution de ses fonctions en tant qu'entité responsable du fonctionnement du registre central.