

UNIDROIT 1997
Etude LXXII - Doc. 36 Add. 2
(Originaux: anglais/français)

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*

(tel que proposé par le Comité de rédaction lors de sa quatrième session, tenue à Würzburg du
24 au 26 juillet 1997)

OBSERVATIONS

(par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires,
la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, l'Association danoise
des propriétaires de navires et le Groupe Elf Aquitaine)

Rome, octobre 1997

INTRODUCTION

A la suite des observations faites sur le projet d'articles révisé de la 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 au terme de sa quatrième session, tenue à Würzbourg du 24 au 26 juillet 1997 (Etude LXXII - Doc.35), et reproduites dans l'Etude LXXII-Doc. 36, le Secrétariat d'Unidroit a reçu d'autres observations de M. G. Mutz, Conseiller, au nom de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, M. R. Reinhold, Premier Vice Président de la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (Eurofima), M. U. L. Rasmussen, au nom de l'Association danoise des propriétaires de navires et M. N. David, directeur du service juridique du Groupe Elf Aquitaine. Ce document reproduit ces observations ci-dessous.



Remarques introductives d'ordre général

(Groupe Elf Aquitaine)

Nous vous faisons part de trois remarques sur le projet d'articles révisé:

1) L'efficacité de la future Convention dépendra de sa bonne application par les juridictions nationales. Nous pensons qu'Unidroit s'est naturellement préoccupé de cet aspect. En l'absence d'informations plus précises, il nous est difficile de porter un jugement sur l'applicabilité réelle de la future Convention dans les différents Etats qui l'auraient ratifiée.

2) En liaison avec notre première observation, nous constatons que l'organisme prévu détiendra un pouvoir important. Il ne nous apparaît pas qu'un système de contrôle de cet organisme soit prévu et nous regrettons qu'aucune possibilité de recours n'ait été inscrite dans le projet.

3) Enfin, pour permettre le bon fonctionnement de l'organisme, il sera naturellement nécessaire d'en prévoir le financement. Nous ne doutons pas qu'Unidroit fera des propositions dans un proche avenir sur ce dernier thème.

Lettres e), d) et f) du paragraphe 1 de l'article 2

(Association danoise des propriétaires de navires)

Pour être honnêtes, nous ne croyons pas qu'il soit possible ou souhaitable d'établir un registre international de « garanties » portant sur des matériels d'équipement mobiles, au moins tant que les navires, les plates-formes mobiles et les conteneurs seront concernés.

En vertu des Conventions internationales et des législations nationales applicables, les navires / plates-formes obtiennent la nationalité et le droit de battre pavillon de l'Etat selon le registre duquel le navire / plate-forme est enregistré par référence au propriétaire. Il peut y avoir des exceptions à cela, même si cela constitue une règle générale. L'inscription d'hypothèques et d'autres droits portant sur des navires etc. ... s'effectue dans le même registre. Nous croyons que cela aboutira en pratique à des problèmes énormes si d'un côté l'inscription de la nationalité et de la propriété s'effectue dans un registre et que de l'autre côté l'inscription de la garantie s'effectue dans un registre international distinct.

En 1993, une nouvelle Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes a été adoptée à la suite d'une Conférence diplomatique au sein de la Conférence Nations Unies/OMI. Cette Convention à l'instar des précédentes permet une inscription des hypothèques au sein d'un registre national et assure une mutuelle reconnaissance des hypothèques inscrites. Nous soutenons fortement la nouvelle Convention et espérons qu'elle obtiendra une très large acceptation. Il ne serait pas possible de concilier la Convention proposée avec celle portant sur les hypothèques et privilèges maritimes. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons soutenir la Convention proposée.

Nous devrions aussi faire part du fait que la question de la saisie conservatoire d'un navire / plate-forme est régie internationalement par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer de 1952. L'article 14 du projet de Convention ne rentre pas forcément en conflit avec cette Convention - nous réservons notre opinion sur ce point - mais nous jugerions quelque peu dangereux que la même question soit régie par deux Conventions différentes.

Nous serons certainement préparés avec des explications plus détaillées afin d'argumenter notre opposition à l'inclusion des navires/plates-formes ou conteneurs dans le projet proposé dans le cas d'une majorité en faveur de l'inclusion.

Lettre g) du paragraphe 1 de l'article 2

(O.T.I.F.)

La quatrième Assemblée générale de l'O.T.I.F. qui s'est tenue du 8 au 11 septembre 1997 à Athènes a autorisé l'Office central dans le cadre des travaux de l'Unidroit concernant une convention relative à certains aspects internationaux de sûreté des garanties financières portant sur des équipements mobiles à coordonner les travaux concernant un éventuel protocole spécial pour le matériel roulant ferroviaire.

(Eurofima)

Eurofima n'a pas de remarques spécifiques sur le projet d'articles révisé d'une future Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (version proposée lors de la quatrième session du Comité de rédaction) tel qu'il existe.

Du point de vue d'un financier du matériel roulant ferroviaire, il est bien sûr quelque peu décevant que la Convention n'aille pas (elle ne le peut) jusqu'à constituer un droit de sûreté en tant que tel, mais se limite à créer un registre déclaratif. Il nous semble, en ce qui concerne la compétence, que lorsque l'établissement des droits de sûreté est difficile, la Convention pourrait

ne traiter que d'une partie des questions. Cela ne constituerait pas un obstacle pour le secteur aéronautique, mais cela serait un désavantage sur le plan de la compétitivité pour les milieux ferroviaires dans un environnement privatisé. La limitation aux garanties internationales peut créer un désavantage semblable en raison du caractère plus interne du matériel roulant ferroviaire. Cela étant dit, nous pensons que la Convention proposée par Unidroit est un pas dans la bonne direction. Cela peut aussi accroître l'intérêt que l'on pourrait porter sur ces questions.