



FR

CONSEIL DE DIRECTION
97^{ème} session
Rome, 2-4 mai 2018

UNIDROIT 2018
C.D. (97) 18
Original: anglais
mars 2018

Point n° 5 de l'ordre du jour: Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

c) Elaboration d'autres Protocoles à la Convention du Cap

i) Navires et matériels de transport maritime

ii) Matériels de production d'énergie renouvelable

(préparé par le Secrétariat)

<i>Sommaire</i>	<i>Une brève mise à jour des activités du Secrétariat quant à l'élaboration éventuelle d'autres Protocoles à la Convention du Cap, en particulier en ce qui concerne i) les navires et matériels de transport maritime et ii) les matériels de production d'énergie renouvelable</i>
<i>Action demandée</i>	<i>Prendre note de l'état d'avancement des travaux</i>
<i>Documents connexes</i>	<i>UNIDROIT 2018 – C.D. (97) 2, pp. 14-15; UNIDROIT 2016 – C.D. (95) 13 Add. 4 rev. (en anglais, concernant les navires et matériels de transport maritime); UNIDROIT 2016 – C.D. (95) 13 Add. 5 (en anglais, concernant les matériels de production d'énergie renouvelable); UNIDROIT 2013 – C. D. (92) 5 (c)/(d); UNIDROIT 2016 – C.D. (95) 13 rév. (Partie B(2))</i>

INTRODUCTION

1. La Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles a été ouverte à la signature le 16 novembre 2001. L'article 2(3) de la Convention prévoit que les trois premiers Protocoles porteraient sur les biens aéronautiques, le matériel roulant ferroviaire et les biens spatiaux. Ces protocoles ont été respectivement adoptés en 2001, 2007 et 2012. L'article 51(2) de la Convention envisage la possibilité d'adopter d'autres protocoles qui couvriraient d'autres catégories de matériels d'équipement.

2. Comme recommandé par le Conseil de Direction lors de sa 95^{ème} session (Rome, 18-20 mai 2016) et adopté par l'Assemblée Générale lors de sa 75^{ème} session (Rome, 1^{er} décembre 2016), le Programme de travail d'UNIDROIT comprend l'élaboration éventuelle d'autres protocoles à la

Convention du Cap - en ce qui concerne i) les navires et matériels de transport maritime et ii) les matériels de production d'énergie renouvelable - avec une priorité basse. Conformément à ce degré de priorité, le présent document fournit une brève mise à jour des activités du Secrétariat concernant ce domaine.

3. Le présent document comprend trois parties. La I^{ère} Partie concerne les navires et les matériels de transport maritime. La II^{ème} Partie traite des matériels de production d'énergie renouvelable. Enfin, la III^{ème} Partie invite le Conseil de Direction à prendre note de l'état d'avancement des travaux.

I. NAVIRES ET MATERIELS DE TRANSPORT MARITIME

4. En raison du degré de priorité bas, le Secrétariat a continué à suivre l'évolution de l'élaboration éventuelle d'un Protocole à la Convention du Cap sur les questions spécifiques aux navires et aux matériels de transport maritime (ci-après dénommé "éventuel Protocole maritime"). Cette partie fournit a) des informations sur les travaux éventuels et b) une brève mise à jour sur les développements récents.

A. Contexte

5. Dans les premières phases du projet qui est par la suite devenu la Convention du Cap, il avait été envisagé que les garanties portant sur les navires et matériels d'équipement maritime pourraient être couvertes ¹. Toutefois, ces prévisions ne se sont pas concrétisées en raison de fortes réserves qui avaient été exprimées dès le début quant à la possibilité d'étendre aux navires le système de la future Convention relative aux garanties internationales portant des matériels d'équipement mobiles.

6. Un document du Secrétariat d'août 1996 résumait les deux principales raisons avancées en faveur de l'exclusion des garanties portant sur les navires ². En premier lieu, la préparation de règles internationales régissant les navires a été décrite comme une question relevant traditionnellement de la compétence d'organisations internationales spécialisées dans lesquelles participent activement les milieux maritimes. Deuxièmement, on craignait le risque de conflits avec la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes qui venait alors d'être adoptée par les Nations Unies ³. Le document indiquait en outre que l'on pourrait toutefois envisager la possibilité d'inclure ou d'exclure les navires du système envisagé par UNIDROIT après la finalisation des règles de la Convention.

7. Suite au succès de la Convention du Cap, une étude préliminaire a été préparée et soumise au Conseil de Direction lors de sa 92^{ème} session (Rome, 8-10 mai 2013) sur la faisabilité d'étendre le système de la Convention du Cap aux navires et matériels d'équipement maritimes ⁴. L'Etude de 2013 identifiait les principales questions relatives aux sûretés réelles grevant des navires et concluait que de nouveaux efforts d'harmonisation internationale étaient souhaitables ⁵. L'étude concluait également qu'un nouveau Protocole, limité dans sa portée et adapté aux particularités du droit maritime, pourrait éviter les écueils qui avait frappé les instruments internationaux antérieurs, en

¹ Voir l'article 2(1)(c) du premier projet d'articles d'une future Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant des matériels d'équipement mobile, mars 1996, Etude LXXII - Doc. 24.

² UNIDROIT 1996 - Etude LXXII - Doc. 29.

³ Adoptée le 6 mai 1993 à Genève à la Conférence des plénipotentiaires - Nations Unies / Organisation maritime internationale, tenue à Genève du 19 avril au 7 mai 1993 (Nations Unies, Recueil des traités, vol. 2276, p. 39).

⁴ UNIDROIT 2013 - C.D. (92) 5 c)/ d) (ci-après "Etude de 2013").

⁵ *Id.* para. 70.

particulier en ce qui concerne les privilèges maritimes ⁶. Elle recommandait, en outre, une autre étude de faisabilité qui recenserait les domaines du droit des sûretés portant sur des navires pour lesquels il existait une demande d'extension du régime de la Convention du Cap ⁷.

8. Une majorité des membres du Conseil de Direction s'était prononcée en faveur du projet mais tous s'accordaient sur le soutien nécessaire du secteur industriel pour continuer. Le Conseil a décidé qu'il fallait s'assurer d'abord de ce soutien avant de poursuivre et le Conseil de Direction a demandé au Secrétariat de préparer une étude de faisabilité pour déterminer si les conditions étaient satisfaites pour une telle extension ⁸. Puis, à sa 72^{ème} session (Rome, 5 décembre 2013), suite à une demande d'abaisser le degré de priorité de ces travaux et à un débat sur la question, l'Assemblée Générale a réduit la priorité de moyenne à basse ⁹.

9. Par la suite, le Secrétariat, à l'invitation de l'Association africaine des armateurs, a été représenté lors d'une conférence maritime africaine organisée à Lagos, Nigéria, du 28 au 30 septembre 2015, au cours de laquelle un intérêt a été exprimé en faveur d'un éventuel Protocole maritime, lequel pourrait renforcer l'accès des armateurs africains aux capitaux étrangers et réduire les coûts de transaction. Le Secrétariat a, en outre, invité l'Association africaine des armateurs et d'autres parties prenantes à fournir des informations en ce qui concerne la question de savoir "si la pratique du marché avait trouvé ou pourrait trouver des solutions alternatives en l'absence de règles harmonisées au niveau international et si l'extension du système de la Convention du Cap aux navires pourrait être une réponse adaptée à tous les obstacles juridiques dans ce domaine" ¹⁰. Le 5 mai 2016, M. José Angelo Estrella Faria, ancien Secrétaire Général d'UNIDROIT, a reçu une lettre de Mme Funmi Folorunso, Secrétaire Générale de l'Association africaine des armateurs, exprimant brièvement la conviction de l'Association africaine des armateurs que le Protocole éventuel soutiendrait les efforts d'expansion de la flotte de transport maritime africaine ¹¹.

10. Lors de la 95^{ème} session du Conseil de Direction (Rome, 18-20 mai 2016), le Secrétariat a présenté un document fournissant une mise à jour concernant a) les développements récents et b) l'Etude de 2013 ¹². En ce qui concerne les développements récents, outre l'intérêt de l'Association africaine des armateurs, le document décrivait les développements au Comité maritime international, en particulier la création d'un Groupe de travail international du Comité maritime international (CMI) sur le thème "*Ship financing security practices*" (Pratiques en matière de garanties pour le financement des navires) ¹³ afin de déterminer, entre autres, s'il existe un besoin d'un éventuel Protocole Maritime à la Convention du Cap ¹⁴. En ce qui concerne l'Etude de 2013, le document

⁶ *Id.* paras. 71, 102.

⁷ *Id.* para. 103.

⁸ UNIDROIT 2013 - C.D. (92) 17, paras. 52-57.

⁹ UNIDROIT 2013 - A.G. (72) 9, paras. 27-29.

¹⁰ Voir UNIDROIT 2013 - A.G. (72) 4, paras. 22-23.

¹¹ UNIDROIT 2016 - C.D. (95) 13, Add. 4, Annexe 1 (en anglais).

¹² UNIDROIT 2016 - C.D. (95) 13, Add. 4 rev (en anglais).

¹³ Le Groupe de travail international du Comité maritime international (CMI) est présidé par Ann Fenech (Malte) et comprend Allen Black (Etats-Unis), Andrea Berlingieri (Italie), Camilla Mendes Vianna Cardoso (Brésil), Sheng Chen (Chine), David Osborne (Royaume-Uni), Souchirou Kozuka (Japon), Stefan Rindfleisch (Allemagne) et Andrew Tetley (France). Voir CMI, *Ship financing security practices*, <http://www.comitemaritime.org/Ship-Financing-Security-Practices/0,27150,115032,00.html> (dernière visite le 20 mars 2018, en anglais).

¹⁴ Le Groupe de travail international du Comité maritime international (CMI) a pour objectif "d'aller au-delà de la seule collecte d'informations sur les réelles pratiques de financement de l'industrie maritime comme demandé par UNIDROIT" et "de chercher à évaluer les points de vue des différentes associations nationales de droit maritime" en ce qui concerne l'extension de la Convention du Cap au transport maritime. Voir le rapport de l'Assemblée du Comité maritime international (CMI) (9 juin 2015), disponible sur: <http://comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Assembly%20attachment%2015.pdf> (dernière visite le 13 avril 2016, en anglais). En avril 2016, le Groupe de travail international du Comité maritime international (CMI) a mis à disposition un questionnaire sur la situation actuelle en matière de sûretés maritimes et des besoins du secteur. Le questionnaire ainsi que les réponses des associations de droit maritime d'Allemagne, d'Argentine, du Brésil, de Croatie, d'Italie, du Panama et du Royaume-Uni sont disponibles sur la page Internet

examinait brièvement certains aspects, notamment: a) l'importance économique de la sûreté conventionnelle grevant des navires; b) les instruments internationaux existants et à venir concernant les sûretés réelles sur des navires; c) la proposition d'un instrument international pour la reconnaissance des ventes judiciaires de navires; d) les navires et les matériels de transport maritime en tant qu'actifs enregistrables; et e) la prévention des conflits avec d'autres instruments internationaux concernant les questions d'exécution (saisie conservatoire et vente judiciaire) ¹⁵.

11. Suite à l'examen du document, le Conseil de Direction a recommandé que la préparation d'un éventuel Protocole Maritime soit maintenue au Programme de travail d'UNIDROIT pour la période triennale 2017-2019 avec un degré de priorité bas ¹⁶. L'Assemblée Générale, lors de sa 75^{ème} session (Rome, 1^{er} décembre 2016), a confirmé cette recommandation lors de l'adoption du Programme de travail ¹⁷.

B. Développements récents

12. Tout en continuant à suivre l'évolution de la situation dans ce domaine, le Secrétariat prend note de la proposition du CMI concernant d'éventuels travaux futurs sur les aspects internationaux de la vente judiciaire de navires, ainsi que d'un projet d'instrument international sur ce sujet, qui a été soumis à l'Organisation maritime internationale (OMI), à la Conférence de La Haye de droit international privé (HCCH) et à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) ¹⁸. Au moment de la rédaction de ce document, ces organisations n'ont pas accepté la proposition, bien que lors de la 50^{ème} session de la Commission de la CNUDCI (Vienne, 3-21 juillet 2017), il ait été "convenu que la CNUDCI, par le biais de son Secrétariat, et les Etats soutiendraient et participeraient à un colloque que le Comité maritime international devrait initier afin de discuter et faire avancer la proposition" ¹⁹.

13. Conformément à cet accord, un colloque technique de haut niveau sur un projet d'instrument international sur les ventes judiciaires de navires à l'étranger et leur reconnaissance s'est tenu à Malte (La Valette, 27 février 2018) ²⁰. Il est prévu qu'un rapport du colloque sera préparé en vue de sa présentation à la CNUDCI ²¹.

du Groupe de travail international du Comité maritime international (CMI). Voir CMI, Pratiques en matière de garanties pour le financement des navires, <http://www.comitemaritime.org/Ship-Financing-Security-Practices/0,27150,115032,00.html> (dernière visite le 20 mars 2018, en anglais). Le Groupe de travail international du Comité maritime international (CMI) a également tenu une réunion conjointe avec le Comité de financement maritime de la *U.S. Maritime Law Association* lors d'une session intitulée "La sécurité maritime et le degré de confort offert par les Etats du pavillon et les conventions internationales" dans le cadre de la 42^{ème} Conférence internationale du Comité maritime international (New York, 4 mai 2016). Voir CMI 42^{ème} Conférence internationale 2016, New York, Programme, disponible sur: <http://www.cmi2016newyork.org/s/CMI-New-York-Programme-Ver-32-m832.pdf> (dernière visite le 20 mars 2018, en anglais).

¹⁵ Voir, *id.*, Part II.

¹⁶ C.D. (95) 15, para. 309.

¹⁷ A.G. (75) 8, para. 44.

¹⁸ Voir, *par ex.*, CNUDCI, Proposition du Comité maritime international (CMI) sur des travaux futurs possibles concernant les aspects internationaux de la vente judiciaire de navires, A/CN.9/923, 50^{ème} session (Vienne, 3-21 juillet 2017), disponible sur: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V17/023/37/pdf/V1702337.pdf?OpenElement> (dernière visite 20 mars 2018).

¹⁹ Nations Unies, Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, A/72/17, 50^{ème} session (3-21 juillet 2017), para. 465, disponible sur: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V17/058/90/PDF/V1705890.pdf?OpenElement> (dernière visite 20 mars 2018). La Commission est également "convenue de réexaminer la question lors d'une prochaine session". *Id.*

²⁰ Plus d'informations sur le colloque sont disponibles sur: <http://www.mmla.org.mt/cmi-colloquium/> (en anglais).

²¹ Ann Fenech, Colloque de Malte sur la reconnaissance internationale des ventes judiciaires de navires, *Times of Malta* (4 mars 2018), <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20180304/business-news/Malta->

14. Dans le cadre d'un suivi permanent, le Secrétariat a l'intention de continuer à suivre l'évolution du projet d'instrument international sur les ventes judiciaires de navires à l'étranger et leur reconnaissance, en particulier pour veiller à éviter tout conflit potentiel entre cet éventuel instrument et un éventuel Protocole portant sur les navires et matériels de transport maritime ²².

II. MATÉRIELS DE PRODUCTION D'ÉNERGIE RENOUVELABLE

A. Contexte

15. Le 10 septembre 2011, le Secrétariat avait reçu un courrier du Ministère fédéral allemand de la Justice qui proposait d'élaborer un nouveau Protocole à la Convention du Cap consacré aux questions spécifiques aux matériels de production d'énergie éolienne en mer et aux matériels d'équipement similaires. Il y était expliqué qu'en Allemagne, ce secteur d'activité s'était montré intéressé par la possibilité de constituer des sûretés inscrites, en particulier sur des matériels de production d'énergie éolienne, et que l'expansion du marché des énergies renouvelables engendrait un besoin colossal d'investissement que des sûretés réelles efficaces pourraient faciliter. Le Ministère fédéral allemand de la justice se déclarait intéressé par l'élaboration d'un instrument international harmonisant les règles relatives aux sûretés réelles grevant ce type de matériel d'équipement ²³.

16. A sa 92^{ème} session (Rome, 8-10 mai 2013), le Conseil de Direction a été saisi d'une étude préliminaire du Secrétariat qui indiquait que le système de la Convention du Cap serait un bon mécanisme pour réglementer les garanties portant sur des matériels de production d'énergie éolienne en mer et matériels d'équipement similaires. Le Conseil de Direction a décidé d'inclure ce projet au Programme de travail pour la période triennale 2014-2016 avec une priorité basse et a chargé le Secrétariat de préparer une autre étude pour déterminer si un autre Protocole relatif aux matériels de production d'énergie éolienne en mer et matériels d'équipement similaire serait envisageable.

17. Conformément à la priorité basse attribuée au projet et aux ressources limitées du Secrétariat, l'implication pendant la période 2014-2016 a été limitée. Des recherches préliminaires sur l'industrie de production d'énergie éolienne en mer ont indiqué qu'un protocole qui régirait exclusivement les garanties portant sur des matériels de production d'énergie éolienne en mer n'aurait probablement pas la viabilité économique pour attirer une large ratification. Toutefois, compte tenu des augmentations significatives de la mobilité transfrontalière des matériels de production d'énergie renouvelable et du renforcement de l'action internationale en matière de changement climatique, le Secrétariat a mené des recherches sur l'opportunité d'un protocole plus large couvrant des garanties portant sur des matériels d'équipements servant à la production d'énergie renouvelable (qui couvrirait également le matériel de production d'énergie éolienne en mer) comme projet alternatif viable.

18. La recherche initiale du Secrétariat a indiqué qu'un Protocole plus large régissant les garanties portant sur des matériels d'équipements servant à la production d'énergie renouvelable aurait probablement une meilleure viabilité économique qu'un Protocole portant sur des matériels de production d'énergie éolienne en mer. Sur la base de cette recherche, le Conseil de Direction, lors de sa 95^{ème} session (Rome, 18-20 mai 2016), a décidé de recommander de maintenir le projet au Programme de travail pour la période triennale 2017-2019 de l'Institut avec une priorité basse.

[Colloquium-on-the-international-recognition-of-judicial-ship-sal.672300](#) (en anglais) (rédigé par le Président du Groupe de travail international du Comité maritime international).

²² Pour plus d'informations concernant les frictions potentielles entre les deux instruments possibles, voir UNIDROIT 2016 – C.D. (95) 13 Add. 4, paras. 12-14 (en anglais).

²³ UNIDROIT 2013 - C.D. (92) 5 c)/d).

Compte tenu de la nouvelle portée plus large de l'instrument potentiel, le projet a été renommé "Elaboration d'autres Protocoles à la Convention du Cap - Matériels de production d'énergie renouvelable".

B. Mises à jour récentes

19. Le Secrétariat a poursuivi des recherches pour déterminer la faisabilité d'étendre la Convention du Cap pour couvrir les équipements d'énergie renouvelable. Cette recherche s'est concentrée sur plusieurs aspects fondamentaux, à savoir:

- i) La Convention du Cap est-elle un instrument approprié pour accompagner la demande de financements internationaux des projets d'énergie renouvelable;
- ii) Les dispositions internationales et régionales actuelles réglementant le financement de projets d'énergie renouvelable;
- iii) Comment le financement est-il actuellement structuré dans le secteur de la production d'énergie renouvelable;
- iv) Le secteur de l'énergie renouvelable soutient-il l'extension de la Convention du Cap aux équipements d'énergie renouvelable; et
- v) Les types d'équipements de production d'énergie renouvelable qui pourraient être couverts par le Protocole.

20. En 2017, des recherches ont également été menées sur les dispositions régionales européennes, où le financement transfrontalier des projets d'énergie renouvelable est particulièrement répandu. En 2018, le Secrétariat a l'intention d'entreprendre des recherches supplémentaires pour traiter les questions clés identifiées ci-dessus afin d'en rendre compte de façon plus approfondie au Conseil de Direction lors de sa 98^{ème} session en 2019.

III. ACTION DEMANDEE

21. *Le Secrétariat demande que le Conseil de Direction prenne note de la présente mise à jour sur l'élaboration éventuelle d'autres Protocoles à la Convention du Cap concernant respectivement les navires et matériels de transport maritime et les matériels de production d'énergie renouvelable.*