

UNIDROIT 1998
Etude LXXII - Doc. 40
(Original: anglais)

U n i d r o i t

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

CONSEIL DE DIRECTION

(77^{me} session: Rome, 16 - 20 février 1998):

EXTRAIT DU RAPPORT SUR LA SESSION

*Point n° 8 de l'ordre du jour: Les garanties internationales portant sur des matériels
d'équipement mobiles*

Rome, juillet 1998

Point n° 8 de l'ordre du jour: Les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (C.D. (77)8)

a) *Historique*

Le *Président*, en introduisant ce point de l'ordre du jour, a indiqué qu'il s'agissait probablement de la question la plus importante portée à l'attention du Conseil lors de sa 77^{ème} session. Il a remarqué de quelle façon, ce qui avait été principalement conçu comme un projet d'extension de la Convention d'Unidroit sur le crédit-bail international, avait été transformé quant à sa portée et à sa forme grâce à l'enthousiasme des milieux aéronautiques, en premier lieu les deux principaux constructeurs mondiaux aéronautiques, Airbus Industrie et la société Boeing, mais aussi ultérieurement les principales compagnies aériennes mondiales représentées par l'Association du transport aérien international ("**A.T.A.I.**"). Cet enthousiasme visait à ce que soit achevé sans délai un nouveau régime juridique international gouvernant les prises de sûretés portant sur les biens aéronautiques, qui devait permettre une réduction considérable des coûts extrêmement élevés de telles transactions.

Le Conseil avait été saisi de l'avant-projet de Convention d'Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles arrêté par un Comité d'étude d'Unidroit présidé par le Professeur Goode ainsi que de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques arrêté par un groupe de travail ("**Groupe du Protocole Aéronautique**") organisé et présidé, à l'invitation du Président, par M. Jeffrey Wool, expert consultant auprès du Comité d'étude sur les questions de financement aéronautique international et coordinateur du Groupe de travail aéronautique ("**G.T.A.**") organisé conjointement par Airbus Industrie et la Société Boeing. Le Président a fait part au Professeur Goode et à M. Wool de ses sincères remerciements et de ceux de l'Institut pour les efforts herculéens dont ils avaient fait preuve dans la conduite de ce projet.

Le Comité d'étude s'étant ainsi acquitté de la tâche que lui avait attribuée le Conseil en juin 1992, il appartenait par conséquent au Conseil d'examiner l'avant-projet de Convention en vue d'une approbation. L'avant-projet de Protocole avait en revanche été soumis au Conseil non pas pour approbation, mais à titre d'information, étant donné qu'il n'avait pas été arrêté par le Comité d'étude mais par un Groupe de travail spécialement constitué sous son autorité.

En fonction de la réponse donnée par le Conseil à l'approbation de l'avant-projet de Convention demandée par le Secrétariat, il faudrait alors décider des prochaines mesures à prendre. Il a très fortement souhaité que, au vu de l'attention avec laquelle les deux textes avaient été préparés, le Conseil envisage d'autoriser le Secrétariat, conformément à la tradition d'Unidroit, à transmettre l'avant-projet de Convention ainsi que l'avant-projet de Protocole aux experts gouvernementaux afin de mettre au point un projet de Convention et un projet de Protocole.

Compte tenu de leur participation en tant que membres principaux du Groupe de travail qui avait préparé l'avant-projet de Protocole, il lui a semblé opportun d'inviter l'Organisation de l'aviation civile internationale ("**O.A.C.I.**"), l'A.T.A.I. et le G.T.A. à participer à la session du Conseil en tant qu'observateurs. Il a été, par conséquent, heureux d'accueillir le Dr Ludwig Weber, directeur du bureau juridique de l'O.A.C.I., M. Lorne Clark, Conseiller juridique et Corporate Secretary de l'A.T.A.I., et M. Wool, en tant que co-ordinateur du G.T.A.

Etant donné les relations inextricables entre l'avant-projet de Convention et l'avant projet de Protocole, le Secrétariat avait soumis à l'attention du Conseil des propositions visant à une étroite coordination avec l'O.A.C.I., l'A.T.A.I. et le G.T.A., relatives à l'autorisation de tout travail intergouvernemental sur ces deux textes. Ces propositions impliqueraient en particulier un

co-parrainage du processus intergouvernemental par Unidroit et l'O.A.C.I. pour la Convention proposée bien que présentée comme une Convention d'Unidroit et pour le futur Protocole présenté comme le fruit d'un travail commun d'Unidroit et de l'O.A.C.I. Elles supposeraient aussi la continuation de l'implication directe au cours du processus de l'A.T.A.I. et du G.T.A. à travers un élargissement du mandat et de la composition du Comité pilote déjà chargé de l'examen de la coordination entre la future Convention et les futurs Protocoles.

M. Stanford informerait les membres du Conseil de l'évolution des travaux portant sur les autres avant-projets de Protocoles en préparation. Ces travaux n'étaient pas autant avancés que les travaux portant sur les biens aéronautiques. Il a cependant réitéré l'importance qu'il attachait à ce que la future Convention soit transmise pour le processus intergouvernemental avec le plus grand nombre d'avant projets de Protocoles possibles. Il était essentiel de donner aux Gouvernements l'avertissement le plus clair possible quant à la vocation de la future Convention à être appliquée à de différents matériels d'équipement. Il a été, à cet égard, particulièrement heureux d'accueillir également, M. Gerfried Mutz, Directeur Général Adjoint de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ("**O.T.I.F.**"). La quatrième Assemblée Générale de cette Organisation, qui s'était tenue à Athènes en septembre 1997, l'avait autorisée à coordonner les travaux sur l'élaboration d'un Protocole à la future Convention portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire.

M. Stanford, en sa qualité de Secrétaire du Comité d'étude, du Comité de rédaction de ce groupe et du Groupe de travail chargé du Registre, a demandé aux membres du Conseil de se référer au rapport du Secrétariat précité (C.D.77(8)) envoyé en décembre 1997 pour disposer d'un compte-rendu complet des activités qui avaient permis l'établissement par le Comité d'étude d'un avant-projet de Convention en novembre 1997. Il a demandé aux membres du Conseil de se référer à ce même rapport pour une prise en compte globale de tous les arguments pertinents portant sur la meilleure organisation possible des futurs travaux sur ce projet.

Il a informé les membres du Conseil de l'état d'avancement des différents avant-projets de Protocoles annoncés dans ce rapport et de la question de l'organisation des futurs travaux des avant-projets de Protocoles. Il a indiqué que l'avant-projet de Convention avait été achevé vers la mi-décembre, conformément à l'invitation faite par le Président du Comité d'étude aux membres de ce groupe lors de la conclusion de sa session en novembre 1997 de faire part de leurs idées pour améliorer la rédaction du texte accepté au cours de ladite session. Ces amendements, seulement rédactionnels, avaient été apportés par le Secrétariat conjointement avec le Président du Comité d'étude.

Le premier des Groupes de travail (dont les membres principaux avaient été nommés par l'O.A.C.I., l'A.T.A.I. et le G.T.A), établis à l'invitation du Président afin d'élaborer des avant-projets de Protocoles à la future Convention, avait achevé son travail à la fin janvier 1998 et avait transmis à Unidroit un avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques relatives aux biens aéronautiques. Ce texte, transmis à l'origine en anglais, avait été traduit en français grâce à la précieuse aide du Ministère Canadien de la Justice et du Centre de Recherche en Droit Privé et Comparé du Québec. La traduction française n'était parvenue au Secrétariat que le 13 février, ce qui expliquait il n'avait pu la porter plus tôt à l'attention du Conseil. Il a rappelé que l'avant-projet de Protocole n'avait été soumis à l'attention du Conseil qu'à titre informatif et non pour approbation étant donné qu'il n'avait pas été préparé par le Comité d'étude mais par un groupe de travail spécialement constitué et externe à Unidroit. Il a annoncé que ce texte serait présenté par M. Wool au nom du Groupe du Protocole aéronautique.

Il s'était avéré impossible d'achever à temps pour la session les deux autres avant-projets de Protocoles, portant respectivement sur le matériel roulant ferroviaire et sur le matériel

d'équipement spatial, annoncés dans le rapport précité. Les travaux sur ces textes avait débuté plus tard que les travaux portant sur le Protocole aéronautique et n'avaient pas encore suscité le même degré de soutien de la part des milieux industriels. Il a cependant suggéré que la difficulté pour obtenir un soutien enthousiaste des milieux industriels pour les avant-projets de Protocoles portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire et au matériel d'équipement spatial devrait être perçue comme une difficulté uniquement liée au niveau de soutien enregistré dans les milieux aéronautiques pour l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques et non comme une difficulté indiquant une absence d'intérêt substantiel et par là même, de soutien pour une telle initiative dans les milieux ferroviaires et des satellites mais plutôt comme une réflexion de la façon dont des développements de ce type avaient tendance à être pris en compte beaucoup plus rapidement dans le contexte aéronautique. Il n'avait aucun doute que dans les milieux éclairés il existait une certaine reconnaissance de l'importance que la future Convention, et par extension les futurs Protocoles, pourraient jouer en facilitant une plus grande commercialisation à venir de l'espace et la privatisation des chemins de fers.

Comme cela avait été annoncé dans le rapport du Secrétariat, tant le Groupe de travail ferroviaire que le Groupe de travail spatial avait travaillé avec acharnement au cours des six derniers mois. Le Groupe de travail ferroviaire avait tenu une première session à Bruxelles au siège de l'Unife, l'Union des industries ferroviaires européennes, en septembre 1997 et le Groupe de travail spatial avait tenu sa première session à Los Angeles en juillet 1997. Ces deux groupes avaient permis la réunion de fabricants, de financiers et d'opérateurs. Le coordinateur du Groupe de travail ferroviaire avait informé le Secrétariat qu'il avait prévu de disposer d'un premier projet d'un avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire pour la seconde session du Groupe de travail ferroviaire vers la fin mars 1998. M. Stanford a suggéré qu'il était important de garder à l'esprit que deux des trois plus importantes organisations internationales travaillant sur ce sujet étaient représentées dans ce Groupe de travail, à savoir l'O.T.I.F. et la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (Eurofima). La participation du Directeur Général Adjoint de l'O.T.I.F. à la session du Conseil témoignait de l'enthousiasme de cette Organisation à s'associer pleinement aux étapes à venir pour l'élaboration d'un Protocole à la future Convention portant sur le matériel roulant ferroviaire. Il était de l'intention du coordinateur de soumettre son avant-projet de Protocole pour commentaires après la seconde session de ce groupe et de le soumettre sous une forme définitive à Unidroit avant la fin 1998.

Les trois coordinateurs du Groupe de travail spatial avaient indiqué pouvoir rédiger de façon définitive un avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel d'équipement spatial pour fin juin 1998. Dans leur lettre du 13 février adressée aux membres du Conseil, le Groupe de travail spatial avait demandé à ce qu'il soit autorisé à réunir les experts gouvernementaux concernant un tel avant-projet de Protocole. Le Secrétariat d'Unidroit avait été en contact avec le Bureau des affaires spatiales extra-atmosphériques des Nations Unies. Le 16 février 1998, il avait reçu une lettre du Directeur de cet Organe déclarant que l'avant-projet de Protocole sur les questions spécifiques au matériel d'équipement spatial "constituait une perspective très intéressante dans le développement progressif du droit international de l'espace" et suggérant que, une fois le travail sur l'avant-projet de Protocole achevé, il devrait être transmis avec l'avant-projet de Convention à son bureau avec la demande qu'il soit "disponible à titre d'information aux Etats membres de la Commission des Nations Unies pour l'utilisation pacifique de l'espace extra-atmosphérique". Cela permettrait à ces Etats de déterminer s'il fallait ou non placer cette question à l'ordre du jour du sous-comité juridique de cette Commission. Il a par ailleurs suggéré qu'Unidroit participe à la troisième conférence sur l'Exploration et pour l'utilisation pacifique de l'espace extra-atmosphérique qui se déroulerait en juillet 1999. La Conférence examinerait entre autres les questions pertinentes en matière de droit spatial.

Même s'il était vrai que les avant-projets de Protocoles portant sur le matériel roulant ferroviaire et sur le matériel d'équipement spatial n'étaient pas encore disponibles en vue d'être transmis à des experts gouvernementaux, M. Stanford a repris les mots du Président concernant le souhait de l'Institut, en portant ce projet au stade des experts intergouvernementaux, de donner un avertissement clair quant à la vocation de la Convention à s'appliquer à de multiples matériels d'équipement. Il était aussi vrai que les milieux aéronautiques avaient manifesté le plus clairement possible leur souhait que le travail menant au futur ensemble d'instruments internationaux - puisqu'il concernait les biens aéronautiques - soit achevé le plus rapidement possible. Bien que saisissant l'opportunité d'indiquer que l'Institut reconnaissait pleinement les avantages de cet objectif, il a en même temps soutenu que ces deux objectifs étaient éminemment conciliables. Comme cela avait été montré dans le rapport du Secrétariat, les travaux en préparation sur les avant-projets de Protocoles portant sur le matériel roulant ferroviaire et d'équipement spatial étaient en bonne voie et en effet, comme le Président l'avait rappelé au Conseil, l'Assemblée Générale de l'O.T.I.F. avait autorisé cette dernière à coordonner les travaux en préparation pour un Protocole ferroviaire. Il a suggéré par conséquent que le Conseil envisage d'autoriser le Secrétariat à transmettre l'avant-projet de Protocole sur le matériel roulant ferroviaire en préparation aux experts gouvernementaux en coopération avec l'O.T.I.F. au moment où il jugerait le texte prêt. Il a suggéré de plus que le Conseil envisage d'autoriser le Secrétariat à transmettre pour observation l'avant-projet de Protocole sur les objets spatiaux en préparation à la Commission des Nations Unies pour l'utilisation pacifique de l'espace extra-atmosphérique, dès qu'il jugerait que le texte serait prêt, en vue d'une possible réunion commune des experts gouvernementaux. Une telle procédure permettrait de maintenir le dynamisme des deux autres futurs Protocoles tandis que les travaux sur la future Convention et sur le futur Protocole portant sur les biens aéronautiques se poursuivraient au stade intergouvernemental.

M. Goode, en sa qualité de Président du Groupe de travail d'Unidroit chargé de la préparation de l'avant-projet de Convention, a commencé par remercier tous ceux qui, jusqu'ici, avaient été impliqués dans la conduite de ce projet, que ce soit au sein du Comité d'étude, du Sous-comité, du Comité de rédaction, du Groupe de travail chargé du registre, des groupes d'intérêts (les Groupes de travail aéronautique, ferroviaire et spatial) ou du Groupe du Protocole Aéronautique et en particulier M. Wool, qui avait coordonné le G.T.A. et présidé le Groupe du Protocole Aéronautique, et M. Cumíng, qui n'avait pas seulement été l'initiateur de l'ensemble du projet mais qui avait également présidé le Groupe de travail chargé du registre.

Afin d'illustrer les dispositions de l'avant-projet de Convention, il a commencé son exposé par une introduction générale relative à sa nature, son but et sa structure. L'importance de l'efficacité d'une sûreté ou d'une réserve de propriété en vertu d'un contrat de vente conditionnelle et d'un contrat de bail, était bien connue. Les disparités des lois nationales, en particulier au regard de ce qui était admis comme étant une sûreté légitime, et de la reconnaissance nationale des sûretés étrangères, pouvaient constituer un obstacle potentiel au financement, d'autant plus que les biens couverts par le projet de l'Institut représentaient d'importantes sommes d'argent. Dans ce contexte, il a fait référence à l'étude commissionnée par le G.T.A. sur l'impact économique que cette future Convention aurait sur la baisse des coûts d'emprunt et l'augmentation des disponibilités financières. La future Convention avait, selon lui, le potentiel pour devenir l'une des conventions les plus importantes jamais élaborée par Unidroit. En dépit de son inévitable complexité, celle-ci soulevait de nombreux points originaux et attrayants, l'approche du Protocole n'étant pas ici la moindre, avec l'implication future, d'une part de la O.A.C.I. en tant que partenaire de l'Institut dans l'organisation du processus intergouvernemental sur le futur Protocole portant sur les matériels d'équipement aéronautiques et des Organisations intergouvernementales comparables dans l'organisation du processus intergouvernemental sur les Protocoles ferroviaire et spatial et, d'autre part, des représentants du

secteur privé, dans le cadre du processus de révision (en particulier l'A.T.A.I et le G.T.A. pour l'avant-projet de Protocole portant sur les matériels d'équipements aéronautiques et des organes comparables pour les autres avant-projets de Protocoles).

Le Comité d'étude avait réglé les problèmes susmentionnés, en créant premièrement, une nouvelle forme de garantie, la garantie internationale portant sur des matériels d'équipement mobiles, garantie qui ne dériverait par des droits nationaux même si, dans la plupart des cas, une garantie créée en vertu du droit national constituerait également sur la base de la future Convention une garantie internationale; en prévoyant deuxièmement, un ensemble de dispositions réglant les relations entre les parties à un contrat constitutif de sûreté, à un contrat réservant le droit de propriété au créancier et à un contrat de bail; en prévoyant troisièmement l'établissement d'un registre international pouvant recenser les garanties internationales et posant des règles de priorité entre les titulaires de ces garanties entre eux et les titulaires d'autres types de garanties et des règles de protection à l'encontre des créanciers en cas de faillite du constituant, de l'acheteur conditionnel ou du preneur.

Passant au champ d'application de la future Convention, il a expliqué que trois catégories de garanties conventionnelles étaient principalement visées: celle du constituant d'un contrat constitutif de sûretés, celle du vendeur conditionnel aux termes d'un contrat réservant un droit de propriété et celle du bailleur aux termes d'un contrat de bail. Le paragraphe 1 de l'article 38 offrait une base pour une éventuelle extension de son champ d'application, afin de couvrir certains types de garanties non-conventionnelles. L'objectif était de restreindre l'application de la future Convention aux «matériels d'équipement mobiles». Le terme «*mobile*» n'avait pas encore été défini, mais l'idée était qu'il désignait une catégorie de matériels d'équipement qui, soit se déplaçaient régulièrement d'un Etat à un autre dans le cours normal des affaires, soit évoluaient dans l'espace extra-atmosphérique. L'objectif était, de ce fait, de limiter son application aux équipements de grande valeur susceptibles d'individualisation.

Il a expliqué que l'application de la future Convention dans son ensemble n'était pas forcément dépendante de l'inscription: l'inscription avait été envisagée comme étant nécessaire pour protéger la garantie internationale contre les droits des tiers et des «syndics de faillite», de l'acheteur conditionnel ou du preneur. Par conséquent, l'inscription n'était pas nécessaire pour bénéficier des dispositions du Chapitre III relatif aux sanctions de l'inexécution des obligations, tant entre les parties à un contrat constitutif de sûreté, qu'à un contrat réservant un droit de propriété, ou qu'à un contrat de bail.

L'avant-projet de Convention avait été divisé en huit chapitres contenant des dispositions concernant respectivement, le champ d'application et des dispositions générales (I), la constitution d'une garantie internationale (II), les sanctions de l'inexécution des obligations (III), le système international d'inscription (IV), les modalités d'inscription (V), les effets d'une garantie internationale à l'égard des tiers (VI), la cession d'une garantie internationale (VII) et les droits et garanties non conventionnels susceptibles d'inscription (VIII). Il a attiré l'attention sur le fait que l'inclusion de ce dernier chapitre était encore provisoire, le Comité d'étude considérant que la décision portant sur l'opportunité d'extension de l'effet du régime de la Convention devait être laissée pour le moment à l'appréciation des experts gouvernementaux. Il serait en outre nécessaire de préparer, le moment venu, un projet de Préambule.

Afin d'expliquer la démarche qui avait sous-tendu l'élaboration de l'avant-projet de Convention dans la forme qui avait été soumise au Conseil, il a indiqué que l'idée originelle avait été de soumettre à un test fonctionnel la définition de la sûreté, à l'image du système adopté par les rédacteurs de l'article 9 de Code Commercial Uniforme, et de traiter par conséquent des contrats constitutifs de sûreté, des contrats de vente conditionnelle et des droits du bailleur en

vertu d'un contrat de bail garantis par voie de sûreté. A l'origine, l'idée était également de couvrir les biens et les droits sur les produits futurs. Néanmoins, il était clairement apparu très tôt qu'une telle approche soulèverait de nombreux problèmes. Tout d'abord, les systèmes juridiques en dehors de l'Amérique du nord ne semblaient pas prêts à accepter une telle "re-classification" radicale, la tendance générale étant d'opérer une nette distinction entre les garanties données au débiteur sur sa propriété et la réserve de propriété sur la base d'une vente conditionnelle ou d'un contrat de bail. Cette conception avait conduit dans un premier temps à une tentative d'assimilation des règles pertinentes sur une double base, d'une part les sûretés, d'autre part la réserve de propriété en vertu d'un contrat de vente conditionnelle ou d'un contrat de bail, jusqu'à ce que, dans un deuxième temps, les représentants de l'industrie européenne de crédit-bail protestent que les droits du bailleur en vertu d'un contrat de bail ne pouvaient être assimilés à ceux tirés d'une réserve de propriété. Il fut finalement admis qu'il était nécessaire de prévoir trois catégories distinctes de garanties internationales.

En outre, il a été rapidement admis qu'étendre l'application de la future Convention aux biens et droits sur les produits futurs introduirait d'énormes complications. En particulier, les biens et les droits sur les produits futurs auraient pu être considérés comme, par exemple, dérivés de la vente d'un bien et donc être détachés d'un bien identifiable, avec pour résultat le risque pour une personne de se retrouver très rapidement mêlée à l'ensemble des priorités des financements par cessions de créances, un domaine qui faisait l'objet du travail de la Commission des Nations Unies pour le Droit du Commerce International. Le Comité d'étude a conclu par conséquent qu'il était nécessaire de restreindre la future Convention aux garanties sur des biens existants et les indemnités d'assurance, mais non aux autres produits, et d'établir un Registre international qui reposerait sur une inscription selon les biens et non selon les débiteurs, ce qui aurait pour conséquence que la future Convention devrait être limitée aux seuls biens susceptibles d'une individualisation, en général le numéro de série du fabricant. Il a noté que cette solution aurait un avantage supplémentaire en ce qu'elle restreindrait le champ d'application de la future Convention à un domaine plus maniable.

Présentant le système du Protocole dont il était à l'origine avec le G.T.A. et l'A.T.A.I, il a fait remarquer que c'était une idée très utile, permettant la résolution de nombreux problèmes. Le processus de rédaction en cours avait montré combien il était difficile d'appliquer les dispositions de la future Convention à chacune des catégories spécifiques des biens couverts à moins qu'il existât un groupe d'industriels prêt, premièrement, à fournir les éléments d'une définition appropriée de chaque catégorie de matériel d'équipement - une matière extrêmement compliquée comme en témoignaient les définitions des termes "cellules d'aéronef" et "moteurs d'avion" inclus dans l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques -; deuxièmement, à établir un élément qui limiterait la catégorie des matériels d'équipement devant couvrir les biens de grande valeur, par référence à leur poids, leur capacité ou à d'autres facteurs; troisièmement, à indiquer le mode d'identification le plus approprié des catégories des matériels d'équipement; quatrièmement, à indiquer quelles règles spéciales, relatives par exemple à l'inscription, pourraient être prises en compte pour une catégorie particulière de matériel d'équipement. S'il avait été possible d'inclure de telles règles concernant ces matériels d'équipement spécifiques au sein de la future Convention elle-même, cette technique aurait comporté de nombreux inconvénients: tout d'abord, cela aurait alourdi la future Convention; ensuite cela aurait déséquilibré la future Convention en faveur des catégories de matériels d'équipement pour lesquelles les groupes industriels avaient une réflexion plus aboutie; enfin cela aurait privé les Etats de l'opportunité du choix parmi un éventail de Protocoles. L'article X des Dispositions Finales avait prévu par conséquent que la future Convention ne s'appliquerait à une catégorie spécifique de matériels d'équipement qu'après l'entrée en vigueur d'un Protocole portant sur une telle catégorie.

En ce qui concerne l'articulation de la future Convention et du Protocole, il a expliqué que celle-ci avait été principalement conçue de telle sorte à ce que ce dernier ait pour effet de supplanter la Convention dans la limite de ce qui était strictement nécessaire aux besoins d'une catégorie particulière de matériel d'équipement afin de ne pas remettre en cause les grandes lignes de la future Convention dans son ensemble. Il a noté que le contrôle de ces exigences incomberait, d'abord au Comité Pilote puis aux experts gouvernementaux. Il a indiqué que l'une des premières tâches du Comité pilote et de révision serait d'une part, d'identifier parmi les dispositions de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques celles qui pourraient faire l'objet d'une application générale par leur incorporation dans la future Convention elle-même et, d'autre part, d'aligner le style de l'avant-projet de Protocole sur l'avant-projet de Convention. L'avant-projet de Protocole avait été pour le moment rédigé dans un style juridique très détaillé, et même si cela s'était avéré très utile pour identifier l'ensemble des questions à traiter, les détails non nécessaires devraient être écartés.

Passant aux dispositions particulières de la future Convention, et tout d'abord au Chapitre I, il a reconnu que commencer la future Convention avec un ensemble de définitions n'était peut-être pas la technique la plus séduisante, même s'il a indiqué qu'elle s'était avérée utile et qu'elle avait un certain nombre de précédents importants. Pour plus de facilité, le texte français de l'article premier a suivi le texte anglais, c'est-à-dire l'ordre alphabétique anglais. Il a attiré plus particulièrement l'attention sur les définitions de "*sûreté*" (cf. la lettre v) de l'article 1), "*contrat réservant un droit de propriété*" (cf. la lettre w) de l'article 1) couvrant principalement une vente avec réserve de propriété et "*contrat de bail*" (cf. la lettre i) de l'article 1) qui couvrait les locations avec ou sans option d'achat.

L'article 2 créait une garantie internationale *sui generis* sur les matériels d'équipement mobiles, définie au paragraphe 2 de l'article 2. Toute garantie remplissant les exigences posées au paragraphe 2 de l'article 2 seraient susceptibles de constituer une garantie internationale sur les matériels d'équipement mobiles. Une telle garantie pourrait ou non suivre une garantie nationale. Il se pourrait même que certaines garanties nationales ne remplissent pas les conditions du paragraphe 2 de l'article 2. Ces garanties subsisteraient en tant que garanties nationales en vertu de leur loi applicable mais ne relèveraient pas du champ d'application de la Convention. De même, il pourrait exister des garanties conformes au paragraphe 2 de l'article 2 et qualifiées par conséquent de garanties internationales, alors même qu'elles ne seraient pas reconnues comme des sûretés en vertu de la loi nationale applicable. Les auteurs de la future Convention ont en conséquence pris une décision réfléchie quant à l'extension du futur rang des garanties, en particulier dans les Etats qui avaient jusqu'ici une vue restrictive de ce qui pouvait être considéré comme une garantie.

Le paragraphe 3 de l'article 2 laissait à la loi applicable le soin de déterminer dans quelle catégorie rentrait telle ou telle garantie internationale, si elle devait être traitée en vertu de la future Convention comme un *contrat constitutif de sûreté*, un *contrat réservant un droit de propriété* ou un *contrat de bail*. Cette règle avait remplacé une disposition qui, réflexion faite, pourrait être rétablie, à condition que, si une garantie internationale donnée, relevait du paragraphe 2 de l'article 2 en tant que garantie conférée en vertu d'un contrat constitutif de sûreté, elle ne pourrait pas relever des lettres b) et c) du paragraphe 2 de l'article 2. Une telle règle était nécessaire eu égard en particulier au cas des contrats de vente conditionnelle qui seraient considérés aux Etats-Unis comme un contrat de vente conditionnelle en vertu du droit de la vente, mais également comme un contrat constitutif de sûreté en vertu de l'article 9 du Code Commercial Uniforme. Il n'était pas souhaitable de créer dans la future Convention une situation dans laquelle deux séries de dispositions trouveraient à s'appliquer.

L'article 3 énumérait les différentes catégories de matériels d'équipement couvertes. Chacune d'entre elles serait définie dans un Protocole le moment venu.

L'article 4 définissait l'élément de rattachement à un Etat contractant, l'article 5 définissant l'Etat dans lequel une partie était considérée comme "située".

L'article 6 contenait un principe important sous-jacent à la future Convention, à savoir que les parties contractantes à ces transactions de grande valeur devraient en général pouvoir "s'occuper d'elles-mêmes" et bénéficier par conséquent d'une grande liberté contractuelle, dans la limite de certaines dispositions impératives destinées à prévenir les abus.

L'article 7 s'était inspiré de l'article 7 de la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, mais s'en écartait en ce que, premièrement, il n'était fait aucune référence à la bonne foi dans la mesure où cela entraînerait un élément intolérable d'imprévisibilité eu égard à l'importance des transactions couvertes par la future Convention et, deuxièmement, il introduirait une exigence d'interprétation de la future Convention dans le sens d'une plus grande prévisibilité.

Le Chapitre II établissait les formalités nécessaires à la constitution d'une garantie internationale. L'article 8 dressait la liste de ces exigences comme, premièrement, un contrat conclu par écrit, deuxièmement, le pouvoir de contracter du constituant, du vendeur conditionnel ou du bailleur, troisièmement, l'identification possible du bien conformément à un Protocole et, quatrièmement, l'identification possible des obligations garanties dans le cadre d'un contrat constitutif de sûreté.

Le Chapitre III contenait les dispositions de la future Convention traitant des relations *inter partes*, posant un dispositif simple de sanction de l'inexécution des obligations, dispositif que les parties étaient libres soit d'exclure ou de restreindre, soit d'étendre dans certaines limites. Cela laissait donc aux parties une large liberté contractuelle, dans la limite de certaines dispositions impératives, comme par exemple le paragraphe 2 de l'article 9 qui imposait l'exercice des recours d'une manière commercialement raisonnable. La future Convention (cf. le paragraphe 1 de l'article 9) autorisait le règlement extrajudiciaire des conflits, procédure qui n'était pas commune à tous les ordres juridiques, en particulier ceux dans lesquels l'exercice de ces recours était subordonné à l'intervention d'un tribunal. Néanmoins, afin de préserver les sensibilités juridiques locales en matière de méthodes d'exécution, un Etat contractant aurait le pouvoir, tant dans la Convention que dans le Protocole, d'exclure au moyen d'une déclaration l'exercice d'un recours sans l'intervention d'une décision d'un tribunal (cf. le paragraphe 2 de l'article 13).

L'article 10 traitait des modes d'exécution des sanctions. Le paragraphe 1 de l'article 10 prévoyait la perte du bien en règlement de l'obligation garantie par accord des parties intéressées ou par décision d'un tribunal. Le paragraphe 2 de l'article 10 visait à restreindre les pouvoirs des tribunaux en vertu de le paragraphe 1 de l'article 10 de telle sorte à éviter un enrichissement déraisonnable du créancier. Le paragraphe 3 de l'article 10 prévoyait le droit d'obtenir la libération de la garantie en payant les sommes garanties. Le paragraphe 4 de l'article 10 stipulait que toute vente effectuée par le créancier garanti transférerait légalement la propriété aux tiers, en supposant qu'aucune garantie primée ne frapperait la vente du créancier.

L'article 11 précisait les recours possibles dans le cadre de la future Convention en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété ou un contrat de bail.

L'article 13 exigeait qu'en principe, tous les recours soient exercés conformément aux règles de procédure du lieu où ils devaient être exercés, et le paragraphe 2 de l'article 13 ajoutait

que dans les cas prévus aux articles 9 et 11 où le recours n'était pas subordonné à une décision de justice, le recours pourrait être mis en oeuvre sans intervention du tribunal, dans la mesure où l'Etat contractant sur le territoire duquel le recours était exercé ait fait une déclaration en vertu de l'article Y ou du Protocole.

L'article 14 autorisait les recours supplémentaires reconnus par la loi applicable.

Le paragraphe 1 de l'article 15 contenait des dispositions très importantes relatives à l'urgence des mesures provisoires. Ces dispositions étaient destinées à traiter la situation dans laquelle une affaire était pendante devant les tribunaux, comme par exemple le cas où un avion devait être conservé et vendu ou immobilisé pendant le cours de l'instance. Le paragraphe 3 de l'article 15 posait les bases de la compétence des tribunaux en vertu du paragraphe 1 de l'article 15. M. Goode a relevé que le Groupe du Protocole Aéronautique avait proposé de renforcer les dispositions de l'article 15 pour les matériels d'équipement aéronautiques dans l'avant projet de Protocole.

Les Chapitres IV et V contenaient les dispositions de la future Convention traitant respectivement du système international d'inscription et des modalités d'inscription. Ces dispositions résultaient largement du travail effectué par le Groupe de travail chargé du Registre. L'objectif était d'établir ce qui avait été conçu comme un seul registre international mais qui en pratique serait divisé en plusieurs registres séparés pour chacune des catégories de matériel d'équipement couverte par la future Convention (cf. le paragraphe 2 de l'article 16). Chaque registre aurait, premièrement, un Organe intergouvernemental de contrôle chargé de l'établissement du registre, de désigner le Conservateur et de superviser son fonctionnement et son administration et, deuxièmement, un Conservateur et le personnel nécessaire à son fonctionnement. Cela serait établi, pour chacune des catégories de matériel d'équipement, par le Protocole pertinent, ainsi que les modalités de la supervision du Registre par l'Organe intergouvernemental et les responsabilités du Conservateur déterminées par un Règlement établi par l'Organe intergouvernemental de contrôle (cf. le paragraphe 3 de l'article 17) Le Conservateur serait considéré comme une organisation internationale, et de ce fait ne serait pas soumis à la loi de l'Etat dans lequel il était situé (cf. le paragraphe 4 de l'article 17). Il a indiqué à cet égard qu'il serait nécessaire, selon lui, de qualifier cette immunité absolue au regard des termes d'un accord à conclure avec l'Etat hôte. .

Le Comité d'étude avait estimé qu'il ne serait pas possible d'ouvrir le Registre - a fortiori s'il s'agissait d'une organisation internationale, mais également dans le cas contraire - aux injonctions des tribunaux nationaux dans la mesure où cela risquerait de créer d'énormes complications et irait probablement, à l'encontre des principes généraux du droit international public. La seule solution envisageable serait pour une partie souhaitant contester une garantie incorrectement inscrite, soit de recourir au Conservateur pour biffer ou modifier l'inscription, ce qui serait possible dans certaines circonstances, soit d'obtenir une injonction d'un tribunal national compétent, exigeant que le créancier garanti qui avait inscrit incorrectement sa garantie retire son inscription.

L'Organe intergouvernemental de contrôle aurait le pouvoir de contrôler les actes ou les omissions du Conservateur et de traiter les demandes d'indemnisation dans le cas d'un dysfonctionnement du système d'inscription international (cf. le paragraphe 5 de l'article 17).

Il n'a pas pensé qu'il était très utile d'aller plus avant dans les détails des dispositions du Chapitre IV et V si ce n'est d'indiquer, premièrement, que celles-ci prévoyaient l'inscription des garanties internationales, des garanties internationales futures (c'est-à-dire les garanties internationales en négociation qu'une partie voudrait inscrire, comme elle le pourrait en vertu de

l'article 9 du Code Commercial Uniforme, qui une fois "cristallisées" en garanties internationales définitives, auraient priorité à partir du jour de leur inscription comme garanties internationales futures), des cessions et des cessions futures des garanties internationales, des subordinations de rang des garanties internationales et des garanties internationales futures (cf. le paragraphe 1 de l'article 16) ainsi que les modifications, les prorogations et les mainlevées de telles inscriptions (cf. le paragraphe 3 de l'article 16); deuxièmement, que l'article 25 prévoyait que tout document présenté comme un certificat émis par le Registre international constituait une présomption simple qu'il avait été émis par le Registre international et des faits qui y étaient portés.

Le Chapitre VI était très important dans le cadre de la future Convention. La première grande question qui devait être réglée était celle des règles de priorité gouvernant les conflits survenant entre, d'un côté les titulaires de garanties internationales entre eux et entre les titulaires des garanties internationales et, de l'autre, les titulaires d'autres garanties. Le Comité d'étude était conscient qu'il s'agissait là d'une question extrêmement difficile, et il avait considéré par conséquent qu'il était très important d'inclure des règles aussi simples et directes que possible dans la future Convention. Toute tentative de d'affinement telle que la question de savoir si une sûreté prise pour garantir une avance future devrait ou non être subordonnée à des avances futures faites en référence à une ancienne garantie, avait donc été abandonnée. La principale règle de priorité posée par la future Convention était qu'une garantie inscrite avait priorité sur toute autre garantie inscrite postérieurement ou sur toute garantie non inscrite (cf. le paragraphe 1 de l'article 28). Afin de préserver le bon fonctionnement du système d'inscription et d'éviter des contestations factuelles, comme par exemple la question de savoir si une partie en avait eu ou non connaissance, cette règle s'appliquerait même si, lors de l'inscription de la garantie une autre garantie était connue, ainsi que pour toute avance que le titulaire de la garantie accorderait en ayant connaissance d'une autre garantie (cf. la lettre b) du paragraphe 2 de l'article 28). Une disposition spéciale avait dû être prévue pour les acheteurs inconditionnels dans la mesure où leurs garanties n'étaient pas susceptibles d'être protégées par l'inscription sur la base du système international d'inscription, et il semblait par conséquent injuste de les exposer au risque de perte ou de subordination alors même qu'ils avaient acquis leurs garanties avant qu'il n'y ait quelque chose dans le Registre international. Le paragraphe 3 de l'article 28 disposait par conséquent qu'un tel acheteur acquérait les droits grevés d'une garantie inscrite (cf. la lettre a) du paragraphe 3 de l'article 28) mais libres de toute garantie non inscrite (cf. la lettre b) du paragraphe 3 de l'article 28). Le paragraphe 4 de l'article 28 prévoyait les modifications de priorités.

L'article 29 traitait de l'opposabilité des garanties internationales à l'encontre du "syndic de faillite". La règle exposée au paragraphe 1 de l'article 29 - indiquant qu'une garantie internationale devrait être valide à l'encontre du syndic de faillite à la condition qu'elle ait été inscrite antérieurement à l'ouverture de la faillite -, ne saurait être soumise à aucune règle spéciale du droit de la faillite, tels que les privilèges ou règles similaires. Il s'agissait là d'une règle de validité et non d'invalidité: il n'était dès lors pas nécessaire de remettre en cause la validité d'une garantie qui serait par ailleurs valide à l'encontre du syndic de faillite en vertu de la loi applicable, mais plutôt d'ajouter un critère supplémentaire de validité.

Le Chapitre VII traitait des cessions de garanties internationales, simples ou effectuées à titre de garantie (cf. le paragraphe 3 de l'article 30). Une telle cession transférerait au cessionnaire tous les droits du cédant ainsi que son rang de priorité en vertu de la future Convention (la lettre a) du paragraphe 1 de l'article 31) et tous les droits accessoires, comme le droit au bail, tels qu'ils étaient définis à la lettre c) de l'article premier (cf. la lettre b) du paragraphe 1 de l'article 31). Le cessionnaire en prendrait possession sous réserve des exceptions et des droits à compensation (cf. le paragraphe 2 de l'article 31) bien que M. Goode fit remarquer que, sur ce point, il serait nécessaire d'étudier les relations entre la future Convention et la Convention d'Unidroit sur l'affacturage international. L'article 32 était une manière abrégée de rendre les dispositions du

Chapitre V généralement applicables à l'inscription des cessions de garanties internationales sans qu'il soit nécessaire de répéter chacune d'entre elles. L'article 33 prévoyait les circonstances dans lesquelles le débiteur était lié par la cession. L'article 34 traitait de la question de la sanction de l'inexécution des obligations lorsque le cédant d'une cession à titre gratuit n'avait pas respecté les dispositions de base de la future Convention régissant les relations entre le créancier et le débiteur. L'article 35 envisageait la question des priorités au regard des cessions concurrentes de garanties internationales.

L'article 36 envisageait la situation où les droits accessoires transférés par l'effet d'une cession inscrite entraient en conflit avec une cession de droits accessoires indépendamment de cette inscription. Par exemple, il pourrait se produire un transfert de droits accessoires en vertu de la future Convention accompagnant l'inscription de la cession de la garantie internationale, mais séparément des droits qui auraient pu être donnés en garantie à une banque ou à un tiers. Il était prévu que les droits accessoires transférés par l'effet d'une cession d'une garantie inscrite auraient rang de priorité pour autant qu'ils portent sur le prix du bien, les loyers et les frais raisonnables.

L'article 37 prévoyait la reconnaissance de la cession d'une garantie internationale en cas de faillite du cédant.

Le Chapitre VIII envisageait deux idées distinctes. Tout d'abord aux termes du paragraphe 1 de l'article 38, un Etat contractant pourrait ajouter à la liste des garanties susceptibles d'être inscrites en vertu de la future Convention, certaines catégories de droits ou de garanties non conventionnelles telles que les droits de rétention et les droits des créanciers porteurs d'un titre exécutoire, qui pourraient également faire l'objet d'une inscription. Il serait ainsi laissé à l'Etat la possibilité de déclarer que de tels droits et garanties, une fois "cristallisés", seraient susceptibles d'être inscrits dans le Registre international et, une fois inscrits, produiraient les mêmes effets qu'une garantie internationale et seraient régis par les mêmes règles de priorité. Ensuite, le paragraphe 2 de l'article 38 prévoyait que certains droits et garanties non conventionnels dont disposaient tous les Etats, même sans inscription, tels que les privilèges du fisc ou les privilèges des salariés, primaient même des garanties internationales. L'idée du paragraphe 2 de l'article 38 était d'exiger que les Etats dressent la liste de leurs privilèges dans un instrument déposé auprès du dépositaire de la future Convention de telle sorte que pour ceux entrant dans les catégories de matériels d'équipement couverts par cette dernière, on puisse savoir quels privilèges l'Etat entendait faire jouer.

Le Chapitre IX entendait traiter la question des relations entre la future Convention et d'autres Conventions. L'ensemble du problème des conventions concurrentes était devenu rapidement très complexe, comme l'avait montré l'article 17 de la Convention d'Unidroit sur le crédit-bail international qui renvoyait tant à des conventions passées que futures. Il avait fait remarquer qu'une seule Convention de plus dans un domaine similaire pouvait mener à une impasse. C'était une question qui, dans le cadre du Chapitre IX, devait être traitée de façon urgente et il en a averti le Président, qui avait insisté sur l'importance d'identifier les conventions qui pourraient interférer avec la future Convention. L'objectif était par conséquent pour le Comité pilote et de révision, de disposer du pouvoir de nommer un ou plusieurs experts pour aider à la résolution de cette question.

Les dispositions finales du Chapitre X, ne constituaient seulement qu'une partie de l'ensemble des dispositions finales qui devraient être complétées par la suite, dans la mesure où il avait été jugé nécessaire d'anticiper les problèmes spécifiques qui étaient apparus jusque-là au cours de la rédaction des dispositions matérielles. Il avait déjà été fait référence à l'article 10 dans la présentation du système du Protocole (cf. p. 9, *supra*). Les articles W, Y et Z étaient destinés à

permettre aux Etats contractants d'écarter au moyen d'une déclaration tout ou partie des dispositions de la future Convention.

En conclusion, il avait attiré l'attention sur la Résolution à l'appui de la future Convention et du futur Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques adoptée lors de la 53^{ème} réunion générale annuelle de l'A.T.A.I.

M. Wool, en sa qualité de Président du Groupe du Protocole Aéronautique et au nom de ses collègues, Dr Weber (O.A.C.I.) et M. Clark (A.T.A.I.), a résumé les principes directeurs et les principaux termes de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques.

Il a commencé cependant par attirer l'attention sur les efforts de coopération sans précédent menés par les membres du Groupe du Protocole Aéronautique, rassemblant les différentes composantes du secteur aéronautique, comme les organisations intergouvernementales spécialisées, les principales lignes aériennes, les fabricants et les financiers. Cette coalition avait été rassemblée à la demande du Président qui, en février 1997, avait invité celle-ci à mettre en place un groupe de travail pour la préparation de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques. Une participation des représentants du secteur aéronautique aussi importante et diversifiée au sein du Groupe du Protocole Aéronautique avait, selon lui, constitué une base solide pour le travail des experts gouvernementaux. Une part très importante de ce travail avait été menée par divers observateurs gouvernementaux du Canada, de la Chine, de la Colombie, de la France, de l'Allemagne, de l'Inde, de l'Indonésie, de l'Irlande, du Nigéria, de la Russie, du Royaume-Uni et des Etats-Unis, ainsi que de la Commission de la Communauté Européenne. Au nom du Groupe du Protocole Aéronautique, il a fait part de sa reconnaissance pour le travail considérable réalisé par le Ministère canadien de la Justice et le Centre de recherche de McGill, non seulement pour la traduction française mais également pour leurs importantes contributions à certains points déterminants de l'avant-projet de Protocole. Il a salué, encore au nom du Groupe du Protocole Aéronautique, la parfaite coordination avec le Secrétariat d'Unidroit, en particulier M. Stanford ainsi qu'avec M. Goode en sa qualité de Président du Comité d'étude et M. Cuming, en sa qualité de Président du Groupe de travail chargé du Registre. Il a indiqué que tout ce qui était possible avait été fait pour assurer une correspondance tant conceptuelle, terminologique que stylistique entre les avant-projets de Protocole et de Convention. Cela dit, du travail restait encore à faire lors de la phase intergouvernementale, afin d'assurer une plus grande homogénéité et compatibilité entre les deux projets.

Le système du Protocole avait permis d'établir un consensus au sein du secteur aéronautique en prenant en compte les intérêts de celui-ci dans le cadre du développement de la future Convention multi-matériels en lui laissant le soin d'articuler les règles qui reflétaient le droit, les usages et les besoins du financement aéronautique. Le secteur aéronautique avait le sentiment que les autres secteurs arriveraient aux mêmes conclusions avec le temps et, concernant les objets spatiaux, aussi rapidement à des conclusions similaires, mais concernant les objets spatiaux, c'était plus que de là pure spéculation, étant donné le chevauchement existant entre les secteurs aéronautique et spatial.

Concernant les principes directeurs de l'avant-projet de Protocole, il a premièrement insisté sur son rôle dans le financement portant sur un actif et le crédit-bail en matière de biens aéronautiques. Le problème de la *lex situs* qui était à l'origine de la décision de rédiger l'avant-projet de Convention, ne se posait pas dans les mêmes termes dans le contexte aéronautique en raison de l'existence de la Convention de Genève de 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, qui avait réglé ce point. Le Groupe du Protocole

Aéronautique considérait plutôt le Protocole comme un instrument destiné à faciliter et à promouvoir ce type d'opération. Ainsi, dans une certaine mesure, l'esprit du Protocole proposé n'était pas différent de la Convention d'Unidroit sur le crédit-bail international qui avait été préparée à cette fin. En raison de la demande estimée d'aéronefs sans précédent pour les années à venir, notamment dans les pays en développement, le Groupe du Protocole Aéronautique a été très actif pour promouvoir ce type particulier d'opération. Les coûts en jeu étaient si grands que les gouvernements et les compagnies aériennes nationales n'avaient soit tout simplement pas les ressources financières nécessaires, soit dans les pays en développement, ils devaient dévier des fonds nécessaires à d'autres objectifs importants. L'avant-projet de Protocole entendait réduire les coûts de financement et faciliter en même temps l'accès à ce dernier aussi bien à court terme qu'à long terme, en autorisant les parties à prendre en compte la valeur du bien dans l'évaluation globale du risque des transactions. Le Groupe du Protocole Aéronautique voulait s'assurer que son travail répondait aux attentes de ceux qui, partout dans le monde, prenaient les décisions financières. Il avait par conséquent commandé une analyse économique des implications du Protocole proposé, en particulier pour les décisions de prêt, ainsi que des répercussions envisageables sur les conditions macro-économiques dans certains pays. Le rapport avait abouti à la conclusion - le rapport définitif devant être disponible quelques semaines plus tard - que les coûts du crédit baisseraient probablement, peut-être même de manière significative dans certains Etats, dans la mesure où les dispositions de l'avant-projet de Protocole traitant de certaines questions clé du financement aéronautique s'appliqueraient.

Deuxièmement, en répondant aux exigences essentielles du financement portant sur un actif en matière aéronautique, qui pouvaient être résumées comme n'étant pas seulement un système transparent de priorité mais également la possibilité d'obtenir dans les plus brefs délais l'accès au gage ou sa conversion en revenus, même en cas d'insolvabilité, - l'avant-projet de Protocole ne tendrait pas simplement à réduire les coûts du crédit mais également à soulever des questions de politique générale aux gouvernements. L'avant-projet de Protocole cherchait à répondre à ces besoins au moyen de dispositions "précatives". Elles étaient destinées à s'assurer que la future Convention et le futur Protocole feraient une nette différence dans le cadre du financement aéronautique en protégeant les parties, et laisseraient la possibilité aux Etats de décider eux-mêmes s'ils entendaient faire prévaloir leurs règles nationales dans ces domaines importants. La logique de ces dispositions s'inscrivait dans le prolongement de celles de l'avant-projet de Convention relatives aux recours et aux règlements extrajudiciaires, et à l'urgence de mesures provisoires. L'avant-projet de Protocole entérinait le choix politique fait par les auteurs de la Convention sur ces sujets afin de refléter les besoins particuliers du financement portant sur un actif en matière aéronautique.

Troisièmement, l'avant-projet de Protocole était destiné à renforcer le principe de liberté contractuelle sous-jacent dans l'avant-projet de Convention. Les opérations de financement dans le domaine aéronautique impliquaient le plus souvent des parties très expérimentées, principalement de nature gouvernementale, quant au financement et à l'emprunt. Le Groupe du Protocole Aéronautique avait le sentiment que de telles parties devraient pouvoir se protéger elles-mêmes relativement plus facilement que des parties à des opérations portant sur le financement d'autres catégories de biens.

Le dernier principe qui avait guidé les auteurs de l'avant-projet de Protocole concernait leur volonté de prendre en compte les caractéristiques spécifiques du cadre légal existant applicable en matière de financement aéronautique. Par exemple, l'avant-projet de Protocole étendait l'application du régime de la future Convention à l'inscription des transferts ou ventes simples. Il a indiqué que cela reflétait une pratique habituelle en matière de réglementation nationale et internationale des droits de propriété en matière aéronautique, presque tous les Etats du monde prévoyant l'inscription des transferts des garanties dans ce domaine.

En raison des risques liés au financement aéronautique supportés traditionnellement par les [*organismes de crédit à l'exportation*] en Europe occidentale ou aux Etats-Unis, le Groupe du Protocole Aéronautique avait voulu associer pleinement ces derniers à son travail. [*Les agences de crédit à l'exportation*] britannique, française, allemande et américaine avaient été représentées à ces réunions. Leurs représentants avaient joué un rôle clé en fournissant leurs propres points de vue sur certaines questions fondamentales, en particulier celles relatives à leurs structures de financement.

Revenant au texte de l'avant-projet de Protocole, il a indiqué que les principes directeurs sur lesquels il avait attiré l'attention du Conseil figuraient dans le préambule. L'article I définissait les termes utilisés dans l'avant-projet de Protocole. Les définitions de "aéronef", "moteurs d'avion" et "hélicoptères" étaient essentiellement techniques. Le Groupe du Protocole Aéronautique avait mis à peu près un an pour finaliser ces définitions, le principal objectif étant de s'assurer que les biens couverts étaient d'une valeur suffisamment importante, qu'ils impliquaient des parties expérimentées dans le monde des affaires; qu'ils étaient essentiellement utilisés dans le transport international, et qu'ils nécessitaient par conséquent un nouveau régime international régissant les droits de propriété sur de tels biens. D'autres définitions se rapportaient aux Conventions de Chicago relative à l'aviation civile internationale (dénommée ci-après "Convention de Chicago") et de Genève relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs (dénommée ci-après "Convention de Genève"), qui constituaient actuellement les deux piliers de la réglementation internationale des droits de propriété sur les aéronefs.

L'article IV modifiait quelque peu le champ d'application de la future Convention, en prévoyant en particulier que l'inscription d'un bien aéronautique dans un registre en vertu de la Convention de Chicago suffisait à satisfaire le lien de rattachement à un Etat contractant prévu à la lettre b) de l'article 4.

Il a rappelé que l'article V étendait l'application de la future Convention aux cessions.

L'article VI limitait la définition de l'expression "droits associés" figurant dans la future Convention aux droits liés à l'aéronef.

Le Chapitre III contenait un certain nombre de dispositions spécifiques aux structures particulières de financement utilisées dans le domaine aéronautique, mais aussi deux dispositions (articles VII et VIII) qui, comme il avait été proposé, pourraient être incorporées dans la future Convention. Il avait suggéré que le Comité pilote et de révision traite cette question.

L'article XI envisageait plusieurs modifications relatives aux recours prévus par la future Convention, certaines d'entre elles pouvant peut-être même être appliquées à l'ensemble des catégories des biens couverts par la future Convention. Pour celles qui ne seraient pas susceptibles d'une telle application générale, il avait cependant insisté sur le droit du créancier de faire radier l'inscription de l'aéronef qui, selon les objectifs de la Convention de Chicago, constituait la caractéristique exceptionnelle essentielle des recours exercés dans le cadre aéronautique (cf. la lettre a) du paragraphe 1 de l'article XI). D'autre part, le paragraphe 7 de l'article XI illustre le sentiment du Groupe du Protocole Aéronautique que le critère "commerciallement raisonnable" qui constituait une condition de l'exercice des recours en vertu de la future Convention dans le cas de contrats constitutifs de sûreté, devrait également s'appliquer à l'exercice de tels recours dans le cadre de contrats de vente conditionnelle ou de crédit-bail dans la mesure où un bien aéronautique était concerné. Il a noté qu'il existait d'ailleurs un soutien pour que cette modification soit étendue à la future Convention. De plus, il a proposé que les modifications du régime de la future Convention proposées aux termes de l'article XI (7),

soient comprises comme exprimant la volonté de renvoyer davantage aux termes particuliers de l'accord entre les parties.

L'article XII, qui modifiait les règles de priorité de la future Convention, était essentiellement destiné à donner effet à la décision du Groupe du Protocole Aéronautique d'étendre l'application de la future Convention aux transferts simples. Il prévoyait une règle spéciale de priorité pour protéger les acheteurs qui pourraient profiter du droit à l'inscription de tels transferts en vertu de l'avant-projet de Protocole.

Les modifications des dispositions de la future Convention relatives aux cessions prévues à l'article XIII étaient essentiellement destinées à exiger pour toute cession, le consentement de la compagnie aérienne emprunteuse. Une compagnie aérienne emprunteuse devrait avoir un contrôle de la cession de ses obligations de paiement en vertu d'un document de transaction spécialement négocié à cet effet.

L'article XIV contenait des dispositions spéciales applicables au cautionnement. Celles-ci avaient été rédigées pour répondre aux besoins des [agences de crédit à l'exportation]. Il avait proposé que certaines de ces dispositions puissent s'appliquer à l'ensemble des biens couverts par la future Convention.

Le Chapitre IV se référait essentiellement aux dispositions de la future Convention invitant les Etats contractants à décider s'ils entendaient profiter ou non des diverses déclarations prévues .

Il a estimé que le Chapitre V contenait la plus part des dispositions susceptibles de faire l'objet de controverses dans l'avant-projet de Protocole. L'avant-projet énumérait un certain nombre de dispositions optionnelles, dont l'effectivité dépendrait des déclarations faites par les Etats contractants. En choisissant de profiter ou non de ces déclarations, les Etats pourraient évaluer le besoin d'attirer les investissements de capitaux et de réduire le nombre des exigences de privilèges souverains en matière de financement aéronautique dans le cadre de leurs politiques qui sous-tendaient leurs droits nationaux dans ces domaines importants.

Le Chapitre VI contenait des dispositions détaillées relatives à l'inscription des biens aéronautiques. Le Comité d'étude avait considéré que les dispositions de la future Convention concernant l'inscription devaient être complétées par le Protocole pertinent. Le Groupe du Protocole Aéronautique avait mené une réflexion approfondie sur la structure souhaitable des dispositions relatives à l'inscription applicables aux droits de propriété portant sur les biens aéronautiques. Il avait plus particulièrement insisté sur les formulations alternatives du paragraphe 1 de l'article XXIII concernant la réglementation et le fonctionnement du Registre international pour les biens aéronautiques. La variante B était proche de la future Convention dans la mesure où elle faisait une distinction entre l'Organe de contrôle intergouvernemental et le personnel du registre. Elle proposait que le Conseil de l'O.A.C.I. régisse le registre et que l'A.T.A.I en assure sa gestion. La variante A envisageait plusieurs approches, proposant qu'une seule et même entité internationale régisse et gère le Registre. Cet organe devrait être soit une organisation intergouvernementale, soit un organe international désigné par les Etats contractants. Après avoir passé au crible les deux options, le Groupe du Protocole Aéronautique était d'accord pour laisser décider en dernier ressort les gouvernements.

Les dispositions du Chapitre VII se rapportaient aux règles de compétence. De telles dispositions ne faisaient l'objet que d'un seul article dans la future Convention (cf. article 15). Le Groupe du Protocole Aéronautique était dans l'ensemble satisfait par les dispositions de base ainsi posées, mais voulait les rendre applicables à l'ensemble des actions intentées en vertu du

futur régime international concernant les biens aéronautiques. L'idée générale étant qu'aussi longtemps que le Protocole constituait l'instrument central régissant le financement aéronautique, il devrait être prévu des règles de compétence claires.

Le Chapitre VIII contenait un certain nombre de dispositions traitant des relations de la future Convention avec d'autres Conventions internationales. Comme l'avait souligné M. Goode, ces dispositions devaient être réexaminées lors de l'examen du Chapitre IX de la future Convention. Il était néanmoins vrai que certaines des dispositions du Chapitre VIII du futur Protocole renvoyaient spécifiquement à des Conventions internationales concernant le domaine aéronautique, ce qui avait donné lieu à une réflexion approfondie en particulier pour celles qui renvoyaient à la Convention de Genève.

Enfin, il a attiré l'attention sur l'addendum à l'avant-projet de Protocole qui contenait quelques premières réflexions relatives à d'éventuelles Dispositions finales laissées à l'appréciation des gouvernements par le Groupe du Protocole Aéronautique. Certaines d'entre elles revêtaient une importance de premier ordre pour le Groupe, en particulier l'article XLVII qui posait les règles relatives à l'établissement et aux responsabilités du comité de révision. L'objectif de cette disposition était de s'assurer que la future Convention et le futur Protocole soient des instruments vivants et qu'ils puissent être modifiés au fur et à mesure que les pratiques de financement évolueraient.

M. Weber, parlant au nom de l'O.A.C.I., a rappelé que son Organisation était une agence spécialisée des Nations Unies s'occupant de matières relevant de l'aviation civile. Actuellement, près de 185 Etats étaient membres de cette organisation dont le son siège était situé à Montréal. Elle avait été invitée début 1997 à participer à la préparation d'un Protocole à la future Convention portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques. Après mûre réflexion, elle avait donné son accord en avril 1997 pour participer à ce qui était devenu le Groupe du Protocole Aéronautique. L'une des deux sessions tenues par ce groupe en 1997, avait été accueillie par l'O.A.C.I..

L'O.A.C.I. avait eu deux préoccupations majeurs quand elle avait accepté de se joindre à ce projet. Le premier concernait les relations du projet avec la Convention de Genève - une Convention qui avait été adoptée sous les auspices de l'O.A.C.I.. Sa deuxième préoccupation découlait de la dualité des instruments envisagés, c'est-à-dire une Convention contenant des règles qui auraient vocation à s'appliquer à l'ensemble des catégories de biens et un Protocole contenant des règles spéciales pour les biens aéronautiques. En ce qui concerne la première de ces préoccupations, les délibérations du Groupe du Protocole Aéronautique avaient abouti à plusieurs modifications de la Convention de Genève ayant pour effet de permettre aux Etats parties à la Convention de maintenir leurs relations conventionnelles avec les autres Etats parties à celle-ci, tout en entrant dans de nouvelles relations conventionnelles sur la base du futur instrument avec ceux des Etats qui l'auraient souhaité. La mise en place d'une telle faculté était capitale pour son Organisation qui trouvait que cette solution répondait largement à ses préoccupations initiales. Néanmoins, il avait noté que ce point devrait vraisemblablement être regardé plus en détails au moment de l'examen des dispositions appropriées devant être incorporées dans le Chapitre IX de la future Convention. En ce qui concerne la deuxième de ses préoccupations, l'O.A.C.I. pensait, à la lumière de sa participation aux discussions en la matière que, malgré son inhérente complexité, le Protocole proposé était acceptable.

D'une manière générale, l'O.A.C.I. considérait que les textes tels qu'ils avaient été développés à ce jour, offraient des avantages significatifs pour les gouvernements dans le domaine de l'aviation civile et méritaient par conséquent d'être soutenus. Sur cette base, le Conseil de l'O.A.C.I., qui était pour cette organisation l'équivalent du Conseil de Direction

d'Unidroit et qui comprenait 33 Etats, avait décidé le 5 décembre 1997 d'inclure le sujet "garanties internationales portant sur les matériels d'équipement mobiles (biens aéronautiques)" au Programme de travail du Comité juridique de l'O.A.C.I.. Cette décision avait donné le signal de départ du processus de consultation gouvernementale au sein de l'O.A.C.I.. Elle avait également ouvert la discussion relative à la coopération avec Unidroit sur ce projet. Les discussions avaient donc commencé récemment entre les représentants des deux Secrétariats sur les façons d'organiser le processus de consultation gouvernementale afin d'impliquer les deux organisations ainsi que les représentants des compagnies aériennes et des constructeurs aéronautiques. L'O.A.C.I. avait considéré que le concept ainsi développé satisfaisait les procédures de l'O.A.C.I., même si certains points auraient besoin d'être clarifiés. Pour l'O.A.C.I., ces procédures signifieraient l'implication de son Comité juridique, qui était composé des 185 Etats membres de l'O.A.C.I., agissant dans un premier temps par l'intermédiaire d'un sous comité qui devrait être spécialement constitué en vue de l'examen de l'avant-projet de Convention (dans la mesure où il concernait les biens aéronautiques) et, plus précisément, l'avant-projet de Protocole sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques. Ce sous comité, conformément à la procédure de la OACI, rassemblerait 25 Etats contractants. Cette procédure, dont les détails devraient être naturellement approfondis, exigerait que les textes une fois examinés par le sous comité soient transmis au Comité juridique. En vertu de la procédure de l'O.A.C.I., les textes seraient ensuite transmis à la Conférence diplomatique. On espérait, sous réserve que la proposition de coopération entre les deux organisations soit entérinée par le Conseil de Direction, qu'il soit possible sur cette base de voir les instruments qui en résulteraient couronnés de succès à la Conférence diplomatique.

M. Clark (A.T.A.I.), a souhaité souligner trois points déjà évoqués précédemment. Il avait insisté tout d'abord sur les efforts de coopération sans précédent mis en oeuvre, rassemblant les fabricants de l'aérospatiale, les grandes institutions financières, les compagnies aériennes du monde entier et les Organisations intergouvernementales. Il avait considéré que le résultat de ces efforts revêtirait probablement une ampleur que le Conseil de Direction n'aurait jamais pu imaginer tout au long de ce parcours. Il a estimé que la création d'un nouveau régime juridique universel pour les aéronefs, les moteurs d'avions, les matériels roulant ferroviaires et les objets spatiaux pouvait être comparée à la décision dans les années 70 du Fonds Monétaire International et de la Banque Mondiale de créer les droits de tirage spéciaux dans la mesure où les biens en cause représentaient plusieurs milliards de dollars. Pour la seule année 1999, on prévoyait des commandes d'aéronefs et de moteurs d'avions pour une valeur de 50 milliards de dollars US. Si le nouveau régime juridique international proposé arrivait à baisser les coûts de financement de 200 points sur la durée de l'emprunt concerné, l'économie serait de 12 milliards de dollars US. Pour illustrer ces exemples, il a rappelé que la somme de 50 milliards de dollars US mentionnée était supérieure à 90% des budgets des gouvernements dans le monde et 100 fois plus importante que le budget de l'O.A.C.I.. Ces comparaisons montraient bien, selon lui, les avantages significatifs que les instruments proposés étaient susceptibles d'apporter à l'économie mondiale. Il a noté que ces avantages étaient particulièrement manifestes lorsque l'on étudiait le fond de la crise financière asiatique et les futurs besoins des transports aériens dans cette partie du monde, dans la mesure où les compagnies aériennes et les gouvernements qui devraient tirer profit des améliorations du régime juridique international seraient ceux des pays en développement.

M. Mutz au nom de l'O.T.I.F., a indiqué qu'il n'avait pas beaucoup de choses à ajouter à ce qui venait d'être rapporté par M. Stanford à propos du travail en cours relatif à l'évolution de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire. La situation dans ce domaine était différente de celle de l'aviation civile dans la mesure où, premièrement, jusqu'à récemment, les transports ferroviaires évoluaient habituellement dans un cadre national, le transport international ferroviaire servant de relais et, deuxièmement, le financement ferroviaire reposait soit directement sur l'Etat ou, dans la mesure où des fonds

privés étaient en jeu, l'Etat apportait des garanties directement ou indirectement de telle sorte que la question des sûretés ne se posait pas dans les mêmes termes. Le monde du financement ferroviaire avait dû faire face néanmoins au défi de la privatisation, un phénomène qui avait été surveillé par la Commission de la Communauté européenne. Eurofima continuait d'être la principale source de financement international pour les matériels roulants ferroviaires sur la base d'une Convention internationale mais, à long terme, il était important de commencer à utiliser d'autres sources de financement. A la dernière Conférence Annuelle Européenne sur le Financement Ferroviaire, tenue à Zurich en novembre 1997, les participants avaient été informés que les besoins d'investissement dans le domaine des matériels roulants ferroviaires au seul Royaume-Uni étaient estimés à 2 milliards de livres sterling. Cet exemple donnait une idée des besoins considérables de financement auxquels devait faire face l'industrie ferroviaire et l'intérêt que représentait les travaux d'Unidroit dans ce domaine pour l'ensemble du secteur ferroviaire. M. Rosen, qui avait coordonné le Groupe de travail ferroviaire sur la base de son expérience dans les domaines des financements privés et des constitutions de sûreté sur les matériels roulants ferroviaires, avait promis un premier projet de Protocole avant la fin du mois de mars 1998. Le manque d'expérience a constitué un handicap dans la préparation d'un tel texte, mais il pensait que l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques aiderait considérablement le Groupe de Travail Ferroviaire. Une fois le premier projet prêt, ce groupe serait convoqué de telle sorte qu'avant la fin de l'année 1998, il espérait que l'avant-projet de Protocole puisse être soumis aux gouvernements. Comme le Président l'avait annoncé, la quatrième Assemblée Générale de l'O.T.I.F. avait autorisé son Organisation à coordonner le travail portant sur la préparation du projet de Protocole et avait confirmé que l'O.T.I.F. était prête à jouer pleinement son rôle.

(b) *Discussion*

M. *Plantard* a posé une question très générale sur la structure du projet. Il a exprimé ses doutes sur la manière dont les différents instruments étaient articulés entre eux: il s'est demandé s'il ne serait pas plus souhaitable d'élaborer plusieurs Conventions au lieu d'avoir une Convention cadre et des Protocoles, étant donné que les dispositions de l'avant-projet de Protocole contredisaient et modifiaient fréquemment les termes de la future Convention aux moyens d'exceptions ou de renvois. Cela permettrait d'avoir des textes plus lisibles et plus faciles à comprendre tout en préservant les caractéristiques communes de chacune des différentes catégories de biens. Il a estimé que ce travail ne serait pas énorme et assurerait une meilleure transparence des textes facilitant ainsi leur examen par les experts gouvernementaux et leur promotion auprès des Gouvernements

M. *Boggiano* a fait part de ses premières impressions quant à la façon dont la question des compétences était traitée par l'avant-projet de Convention - question qu'il jugeait essentielle dans le domaine couvert par la future Convention dans la mesure où elle était étroitement liée à celle des règles applicables de droit international privé. Il a remarqué que le paragraphe 3 de l'article 15 soulevait certains problèmes. Premièrement, il s'est demandé de quelle façon un matériel spatial couvert par la future Convention aux termes de la lettre h) de l'article 3 serait localisable aux fins de la lettre a) du paragraphe 3 de l'article 15. Deuxièmement, il s'est inquiété de la multiplicité des compétences résultant d'une lecture combinée de la lettre b) du paragraphe 3 de l'article 15 et de l'article 5, spécifiant les critères déterminant la localisation d'une partie. Enfin, il s'est demandé si l'accord de compétence prévu par la lettre c) du paragraphe 3 de l'article 15 constituait une base exclusive ou alternative de compétence au regard des lettres a) et c) du paragraphe 3 de l'article 15. Une première lecture du texte semblait donner l'impression que si les parties désignaient un tribunal compétent en vertu de la lettre c) du paragraphe 3 de l'article 15, la compétence des tribunaux prévue aux lettres a) et c) du paragraphe 3 de l'article 15 était exclue.

M. Voulgaris a adressé ses félicitations pour l'excellent travail effectué, non seulement pour l'importance du sujet traité - ce qui laissait à penser qu'il devrait constituer l'un des instruments les plus significatifs jamais préparé par l'Institut - mais également pour l'attention et la minutie qui avaient été mises en oeuvre pour son élaboration. Il a estimé que les avant-projets de Convention et de Protocole devraient être affinés et l'ensemble mieux coordonné, afin d'éviter en particulier des répétitions et des contradictions. Sur la question de savoir s'il fallait poursuivre le travail sur la base d'une Convention cadre complétée par plusieurs Protocoles ou alors choisir la solution d'une pluralité de Conventions, il a indiqué sa préférence pour la structure actuelle, qui prévoyait que les règles de base seraient établies par la future Convention et que les futurs Protocoles se limiteraient à établir des exceptions justifiées par la nature particulière de chaque catégorie de matériels d'équipement. Puis, il s'est interrogé sur certains points plus spécifiques. Il s'est tout d'abord demandé si une garantie conventionnelle primerait des droits et garanties constitués en vertu de la loi nationale applicable et concédés antérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention. Ensuite, il s'est demandé quels recours pourraient être mis en oeuvre contre les actes du Registre international, étant donné que la compétence des organes nationaux avait été exclue et, dans ce cadre, s'il ne serait pas souhaitable d'examiner le cas des Bureaux d'appel sur le modèle du Bureau d'appel établi par le Règlement européen portant sur la marque communautaire. Il lui a semblé que, sur ce dernier point, l'avant-projet de Protocole était plus précis. Enfin, il s'est demandé quel serait le champ d'application des listes de droits et garantis non conventionnels que les Etats pourraient déposer en vertu du paragraphe 1 de l'article 38 de l'avant-projet de Convention, en particulier s'il avait été envisagé d'étendre leur application à l'ensemble des Etats contractants. Il lui a semblé qu'une telle liste ne devrait avoir d'effet que dans l'Etat qui l'avait dressée, au risque sinon de porter préjudice aux autres Etats contractants.

Le *Président* a demandé à ce que les interventions portent sur des questions d'ordre général à l'instar de celle de M. Plantard et que les points précis soient réservés aux experts gouvernementaux.

M. Goode a reconnu la pertinence du point soulevé par M. Plantard. Il a indiqué que le problème était essentiellement stylistique et reflétait les différentes inspirations des deux textes. Il a expliqué que l'objectif était d'identifier les dispositions de l'avant-projet de Protocole susceptibles de faire l'objet d'une application générale et de les incorporer dans la future Convention afin de simplifier l'avant-projet de Protocole. Cela allégerait considérablement les textes et les rendrait plus lisibles. Il a rappelé qu'il ne s'agissait pas de critiquer le travail effectué par le Groupe du Protocole Aéronautique. Il a estimé que ce travail très détaillé était d'une grande importance, dans la mesure où il permettait de s'assurer qu'aucune question fondamentale ne était laissée de côté. Afin d'expliquer la structure mise en place, il a indiqué que le Comité d'étude avait considéré qu'il était d'une importance capitale de disposer d'une Convention intégrée portant sur les matériels d'équipement. Il a estimé que l'exercice s'en trouverait affaibli si l'on avait un ensemble de Conventions sans facteur unificateur. Des Conventions séparées entraîneraient une autre difficulté technique fondamentale: il serait nécessaire soit d'avoir une Convention comportant des dispositions générales qui d'une manière ou d'une autre se trouverait incorporer dans chacune des Conventions de biens spécifiques, ce qui ne semblait pas constituer une solution plus avantageuse, soit de reprendre les dispositions générales dans chaque Conventions. Le Comité d'étude avait privilégié l'idée d'une Convention spécifique portant sur les matériels d'équipement mobiles qui serait ensuite complétée par des Protocoles portant sur des biens spécifiques. Il a considéré que l'approche du Protocole était celle qu'il fallait suivre et qu'elle comporterait de nombreux avantages.

En réponse aux questions de M. Boggiano, il a reconnu qu'il serait nécessaire de revoir la lettre a) du paragraphe 3 de l'article 15 quant à son application aux objets spatiaux ainsi que probablement d'autres dispositions de la future Convention dans la mesure où ces biens ne

répondaient à aucun critère utilisé habituellement pour déterminer la juridiction compétente. Il n'a pas considéré que la référence à la localisation des parties prévue par lettre b) du paragraphe 3 de l'article 15 créait des problèmes particuliers au regard de l'article 5, dans la mesure où il ne pouvait être question que d'un seul établissement: si une partie avait plusieurs établissements principaux, alors, en vertu de l'article 5, cette partie serait réputée être située là où elle avait sa direction générale. La lettre c) du paragraphe 3 de l'article 15 dans sa rédaction actuelle, avait été conçue comme une alternative et non comme un élément exclusif de compétence, mais il a remercié M. Boggiano d'avoir attiré son attention sur cette question et il lui a assuré que cette disposition serait réexaminée afin de voir si un amendement s'avérait nécessaire.

En réponse aux questions de M. Vulgaris, il a indiqué que la question complexe posée par l'application de la future Convention aux transactions conclues avant son entrée en vigueur serait traitée dans les dispositions finales. Une réflexion approfondie devrait être menée sur ce point au moment utile. En ce qui concerne les recours à l'encontre du Registre international, il a indiqué que le Comité d'étude considérait dans son ensemble que le registre devait être responsable des erreurs commises de son propre fait, comme par exemple dans le cas où par négligence il y avait eu une erreur dans l'inscription de la garantie internationale, dans la mesure où cette erreur pourrait avoir des sérieuses conséquences. Une telle responsabilité pourrait être couverte de façon satisfaisante par une assurance. Sur la question de l'organe qui se verrait attribuer le pouvoir de déterminer une telle responsabilité, il a proposé qu'une solution serait de centraliser ce pouvoir entre les mains de l'Organe intergouvernemental contrôle. Il a insisté sur le fait que les tribunaux nationaux ne seraient pas impliqués dans cette opération.

M. Plantard s'est montré satisfait de la réponse de M. Goode concernant le réarrangement des futures Convention et Protocole en vue d'une moins grande complexité et d'une plus grande lisibilité. Cependant, la question de l'efficacité du système proposé était toujours en suspens. Il a estimé que la future Convention soulèverait de considérables difficultés de nature conceptuelle pour les ordres juridiques tel que le sien, dans la mesure où elle introduisait une série de nouvelles idées auxquelles ces systèmes n'étaient pas familiers. Il ne serait pas facile par conséquent de persuader ces Gouvernements de la sagesse d'une adoption aussi large que possible d'une telle Convention comme constituant une première étape pour les convaincre de l'intérêt de l'adoption d'un Protocole. Déjà certains membres du Comité d'étude avaient ressenti la nécessité d'inscrire des objections de nature conceptuelle en ce qui concerne certaines solutions retenues par les textes. Il a estimé qu'il serait d'un point de vue stratégique préférable d'adopter une Convention moins ambitieuse, limitée au seul domaine aéronautique. Elle conserverait ainsi tout son intérêt pour l'industrie aéronautique. Dans ce contexte, les sacrifices conceptuels seraient limités à une seule catégorie de matériel d'équipement, de telle sorte que les Gouvernements pourraient plus facilement les accepter.

Le Président a relevé l'importance du problème soulevé par M. Plantard.

Mme Trahan s'est félicitée de la fructueuse collaboration avec l'O.A.C.I. en vue du processus de consultation intergouvernementale sur les deux textes. Elle a estimé qu'une telle coopération était susceptible d'être extrêmement fructueuse pour les deux Organisations. Consciente des inévitables difficultés rencontrées pour l'adoption des Conventions et d'une nécessaire réponse adéquate aux besoins de la pratique, elle s'est félicitée de l'implication de toutes les composantes des milieux d'affaire, en particulier l'A.T.A.I. et à travers le Groupe de travail aéronautique, les fabricants aéronautiques et les financiers. Elle a estimé, suite aux remarques de M. Plantard, que les textes proposés devraient faire l'objet d'une importante diffusion, à l'image du symposium organisé par l'A.T.A.I. à Bangkok un mois plus tôt. Cela était particulièrement vrai pour les pays de droit civil, qui, à l'exception du Québec, n'étaient pas familiers avec le concept d'hypothèque mobilières ("chattel mortgage"). A ce sujet, elle a

également insisté sur l'importance des efforts menés par les rédacteurs de la future Convention pour employer une terminologie neutre, qui ne saurait être associée ni au droit civil, ni à la Common Law. Elle a été heureuse d'entendre les félicitations adressées au Ministère canadien de la Justice et au Centre de Recherche de Droit Privé et Comparé du Québec de l'Université de McGill pour leur travail concernant la préparation de la version française de l'avant-projet de Protocole, qui avait mis en lumière l'importance de l'utilisation de deux langues de travail comme moyen pour améliorer la qualité de l'ensemble de ces textes. Pour cette raison, elle a proposé que les deux autres avant-projets de Protocoles devant être rédigés, le soient dans ces deux langues.

Concernant la question de M. Plantard, elle a indiqué être pleinement satisfaite, intellectuellement parlant, des explications de M. Goode, mais elle s'est demandée si d'un point de vue pratique, cette solution favorisait la lisibilité de la Convention. Les membres du Conseil, avaient entendu qu'il était prévu d'incorporer certaines dispositions de l'avant-projet de Convention portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques dans l'avant-projet de Convention, mais elle s'est demandée s'il était souhaitable d'attendre que tous les Protocoles soient rédigés avant de finaliser la future Convention. Consciente des difficultés conceptuelles que les systèmes de droit civil rencontreraient probablement, elle s'est demandée s'il ne serait pas plus facile de faire accepter plusieurs petites Conventions bien structurées plutôt qu'une Convention générale dotée d'un Protocole. Elle a estimé que si la fusion permettait de simplifier la lecture, elle serait alors stratégiquement préférable. Elle a apprécié l'intervention de M. Clark détaillant les formidables répercussions économiques d'un tel projet non seulement pour les Etats ayant des compagnies aériennes mais aussi pour tous les voyageurs. Il lui a semblé peu élégant d'un point de vue stylistique de commencer un instrument international par un article de définition. Il serait plus élégant, selon elle, de commencer les textes par des dispositions matérielles. Elle craignait que la tentative d'imposer des délais à des tribunaux nationaux en vertu de l'article XVIII de l'avant-projet de Protocole, ne retarde la ratification par les Etats.

M. Loewe a fait part de ses remerciements pour le travail effectué par M. Goode et ses collègues. Il s'est exprimé sur la question soulevée par M. Plantard à propos de laquelle il a accepté la réponse de M. Goode. Cependant, fort du fait que l'unification dans le domaine aéronautique était la plus souhaitée, il s'est demandé si, d'une part, le fait de passer par la Convention afin de bénéficier du Protocole ne risquait pas de soulever des difficultés pour l'acceptation des futurs instruments par les Gouvernements et, d'autre part, si la question avait été envisagée par le Comité d'étude.

Mme Zhang s'est félicitée du travail accompli, en particulier de la qualité des textes. Elle a rappelé que le marché aéronautique - où l'offre était illimitée - était principalement un marché de fournisseurs, ce qui signifiait que les acheteurs avaient peu de liberté de négociation. Elle a indiqué qu'elle souhaiterait de ce fait voir l'objectif de réduction des coûts de financement clairement énoncé dans le préambule de la future Convention. Elle a rappelé que les pays tels que le sien rencontraient quotidiennement ces problèmes de financement dans la mesure où les fournisseurs n'hésitaient pas à demander - comme si les coûts de financement demandés par les fournisseurs n'étaient pas déjà suffisamment élaborés - le double ou le triple de garanties avec une haute prise de risque correspondante de la part des Gouvernements de ces pays, tous ces coûts étant reportés par la suite sur les consommateurs. Elle a par conséquent vivement souhaité que le principe selon lequel les financiers et les fournisseurs s'appuieraient essentiellement sur la valeur du bien plutôt que sur les garanties gouvernementales, soit inséré dans le préambule. Elle a considéré que cette question était cruciale pour que la future Convention soit acceptée par les Gouvernements, étant donné les obligations qui leurs incomberaient en vertu de cette même Convention.

Elle a estimé que la création d'un système international d'inscription constituait l'une des innovations les plus importantes de la future Convention. Il était essentiel pour l'efficacité des règles de priorité de la Convention que celle-ci prévoyait un mécanisme assurant que le Registre international agisse d'une manière opportune et de bonne foi. Elle a fait part de ses préoccupations quant à l'idée que le Registre ne soit pas soumis à la compétence des tribunaux nationaux, dans les cas où il aurait commis des erreurs. Elle a insisté - dans le prolongement de ce qu'elle venait de dire à propos de l'intérêt de réduire les coûts des transactions - sur l'importance d'une limitation des frais de service que le Registre pourrait facturer. Elle a estimé que les Gouvernements pourraient être prêts à renoncer à la compétence de leurs tribunaux à la condition qu'il y ait un échange économique.

En ce qui concerne la question posée par M. Plantard, elle a proposé que du fait de l'urgence résultant de la crise financière asiatique, il soit donné la priorité à l'achèvement des travaux dans un seul domaine au moment prévu, les Protocoles portant sur les matériels roulants ferroviaires et les objets spatiaux étant reportés à une deuxième étape quand cela serait possible, comme l'avait suggéré M. Mutz, afin de bénéficier de l'expérience acquise dans le domaine aéronautique.

M. Pirrung a apprécié le travail accompli et l'état d'avancement des textes, prestation d'autant plus remarquable étant donné l'extrême difficulté de la matière. Néanmoins, il s'est demandé si l'Institut avait les moyens de faire face aux difficultés organisationnelles liées à la présentation de ces textes à la Conférence diplomatique, dans la mesure où, en raison de l'intérêt suscité par ce projet, il était probable que près de 140 Etats voudraient y participer. Même si le système du Protocole semblait offrir le seul moyen réaliste d'aboutir à un cadre commun uniforme indispensable, il craignait, dans la mesure où le Conseil n'avait pas encore vu les autres avant-projets de Protocoles et qu'il n'avait par conséquent qu'une vue incomplète de l'ensemble du projet, qu'il ne soit pas en position pour le moment de prendre une décision sur la question de savoir s'il fallait présenter ou non ces textes aux experts gouvernementaux. Le grand nombre de groupes d'intérêt qui avait déjà manifesté un attrait pour l'élaboration de ces textes à ce jour, illustre l'importance capitale, dans la mesure où des instruments internationaux viables pouvaient être élaborés, de laisser suffisamment de temps aux Gouvernements pour examiner l'opinion de l'ensemble des milieux concernés. Il a remarqué que l'intervention de M. Boggiano témoignait de l'existence de réelles difficultés au niveau des détails, en particulier en ce qui concernait la détermination de la juridiction du demandeur. Il restait selon lui de nombreuses questions de détails à régler avant de pouvoir soumettre les textes aux Gouvernements.

Le *Président* a expliqué que s'il était évidemment nécessaire de peaufiner les textes, il ne fallait pas sous-estimer la pression de l'extérieur pour que ceux-ci soient achevés de façon urgente. Il a de plus rappelé qu'il s'agissait de la convocation des experts gouvernementaux et non d'une Conférence diplomatique.

M. Farnsworth a estimé que la proposition de M. Plantard était intéressante. Il a compris que l'on envisageait de soumettre au moment venu à la Conférence diplomatique les avant-projets de Convention et de Protocole, les projets de Protocoles postérieurs devant être soumis pour adoption par des moyens plus légers qu'une Conférence diplomatique. Il a rappelé que les Conférences diplomatiques ou leur équivalent disposaient d'une vie autonome, et même si, comme il a été rappelé, l'avant-projet de Protocole aéronautique devait, après la session du Conseil, être coordonné avec l'avant-projet de Convention, il lui semblait difficile d'en faire de même pour chacun des Protocoles suivants. Mises à part ces considérations, il a néanmoins indiqué sa préférence pour conserver l'approche du Protocole.

M. Goode a rappelé qu'il était important d'aller de l'avant afin de conserver la dynamique acquise jusqu'ici. S'il était prudent d'envisager la possibilité que les projets de Protocoles portant sur les matériels roulants ferroviaires et les objets spatiaux puissent être prêts à temps pour la Conférence diplomatique au cours de laquelle l'avant-projet de Convention et l'avant-projet de Protocole portant sur les biens aéronautiques devraient être adoptés, il a estimé qu'il ne saurait être question d'attendre indéfiniment ces autres textes, d'autant plus que les milieux aéronautiques considéraient comme urgent l'adoption de la Convention et du Protocole aéronautique. Il a confirmé que les futurs Protocoles bénéficieraient d'une procédure expéditive, ce qui éviterait de convoquer une Conférence diplomatique, à moins que les textes proposés comportent de grandes divergences. Il a reconnu que l'avant-projet de Protocole contenait plusieurs dispositions qui, à la lumière de l'avant-projet de Convention étaient redondantes et qu'il serait nécessaire de les modifier. Il en a profité pour rappeler à quel point il avait été impressionné par les contributions des membres des pays de droit civil au sein du Comité d'étude qui avaient été en mesure de concilier des approches différentes sur un tel sujet. Il a suggéré que la mesure de ces contributions soit appréciée dans le cadre de l'avant-projet de Convention qui avait tenté de concilier ces différentes approches, comme par exemple le système du règlement extrajudiciaire de l'exercice des recours reconnu par la *Common Law* et le système de contrôle exercé sur de telles matières par les juridictions de droit civil.

M. Loewe, qui a présidé la discussion en l'absence du Président, a souhaité reprendre le débat sur la question du choix entre une Convention de base et plusieurs Protocoles spécifiques ou plusieurs Conventions spécifiques. Il a indiqué qu'il préférerait conserver l'idée d'une Convention de base complétée par des Protocoles, dans la mesure où elle constituait l'hypothèse de travail qui avait guidé l'élaboration de ces textes. Cela n'excluait pas pour autant la possibilité pour les experts gouvernementaux de revenir sur cette décision. Il a proposé, contrairement à la coutume qui voulait traditionnellement que le Conseil se limite à essayer de clarifier les doutes et à proposer éventuellement des formulations alternatives, que le Conseil parcoure les deux textes et que chacun donne son avis sur les solutions retenues par le Comité d'étude et le Groupe du Protocole Aéronautique, ces opinions étant portées au procès-verbal, pour ensuite revenir sur la procédure à suivre.

Mme Collaço a indiqué avoir quelques problèmes avec la présentation des deux textes. Elle s'est dite gênée par le fait que certaines dispositions de l'avant-projet de Protocole semblaient être en contradiction avec la Convention, en particulier certaines dispositions de l'avant-projet de Protocole qui écartaient des dispositions de la Convention. Elle s'est demandée si l'idée d'une Convention mère dite "semence" était concevable avec des Protocoles "rejets" qui excluaient des dispositions de la Convention ou qui allaient beaucoup plus loin. Elle a suggéré que le Comité d'étude étudie la répartition des tâches entre la future Convention et les futurs Protocoles. Une lecture des deux textes faisait clairement apparaître qu'ils provenaient d'une source différente et qu'on avait manqué de temps pour les harmoniser. Elle a estimé, elle aussi, qu'ils n'étaient pas prêts pour être soumis aux Gouvernements. Bien qu'elle n'ait pas souhaité entrer dans les détails de chacun des deux textes, elle a néanmoins indiqué qu'elle n'était pas sûre que l'avant-projet de Protocole ait tenu compte pour l'instant du régime dualiste établi par la future Convention selon que la garantie internationale ait été inscrite ou non. Elle a considéré que le rôle de l'inscription internationale n'apparaissait pas clairement dans les textes et elle s'est demandée si cela ne risquerait pas de poser des problèmes au niveau de la représentation des Gouvernements. Elle s'est enfin demandée s'il y aurait un seul Organe de contrôle international pour l'ensemble des Protocoles ou alors un seul pour chacun d'eux.

M. Loewe a clôturé les débats relatifs aux divergences entre les deux textes à propos desquels les membres du Conseil avaient attiré l'attention sur le fait qu'il était capital de les coordonner avant de passer à l'étape suivante. Il a proposé que le Conseil discute des modalités

de cette coordination après qu'ils aient conclu leurs remarques portant sur les dispositions spécifiques des deux textes. Il n'a pas estimé qu'il serait très utile à ce stade de demander aux rédacteurs du projet de s'expliquer plus longuement sur des questions particulières. Il était clair que les textes contenaient des dispositions qui pouvaient faire aussi bien l'objet de commentaires favorables que critiques. Il a proposé que les membres du Conseil puissent avoir l'opportunité d'envoyer leurs commentaires par la poste juste après la session. Ces commentaires seraient transmis à ceux qui auraient la charge de la poursuite des travaux sur ces deux textes.

M. Goode a confirmé que tous les commentaires faits par les membres du Conseil seraient enregistrés et pris en compte pour l'étape suivante de l'élaboration de ces textes.

M. Loewe a invité à faire des remarques sur les dispositions spécifiques de la future Convention, en commençant par le Chapitre I.

M. Voulgaris, se référant à la définition de "tribunal" à la lettre f) de l'article premier, a suggéré que le mot "compétent" soit ajouté pour plus de précision, comme par exemple à la lettre d) du paragraphe 1 de l'article 9, où seul un tribunal compétent pourrait rendre une telle décision.

M. Loewe a mis en évidence que le terme "tribunal", tel qu'employé dans la future Convention, était synonyme du terme "tribunal compétent" dans la mesure où la Convention ne réglait pas les questions de compétence. La compétence d'un tribunal était une matière devant être déterminée conformément au droit national. En ce qui concernait le rôle des tribunaux aux termes de la future Convention, il a fait part de ses préoccupations concernant la possibilité ouverte par l'article 6 pour les parties de déroger à la lettre d) du paragraphe 1 de l'article 9, autorisant le créancier garanti à saisir un tribunal pour obtenir une décision autorisant ou ordonnant l'un des recours prévu aux termes des lettres a) à c) du paragraphe 1 de l'article 9. Il ne croyait pas qu'une telle possibilité de renoncer au droit de saisir un tribunal puisse s'avérer acceptable pour les systèmes juridiques dans lesquels le droit des individus de saisir un tribunal dans les cas où ses droits étaient remis en cause, constituait un droit inaliénable.

M. Widmer a noté qu'alors que l'article 6 de la future Convention semblait rendre le paragraphe 2 de l'article 9 impératif, le paragraphe 2 de l'article XI de l'avant-projet de Protocole proposait de "supprimer" ce paragraphe 2 de l'article 9 "en entier". Cela l'a conduit à demander quelles devaient être les relations entre les dispositions impératives de la future Convention et les futurs Protocoles.

M. Loewe a répondu que tout aussi bizarre que cette approche puisse sembler, l'avant-projet de Protocole entendait modifier la future Convention et pouvait par conséquent faire tout ce qu'il voulait à cette fin.

Mme Collaço a fait part de ses doutes quant à ce que l'on entendait couvrir par la lettre i) de l'article 3. Elle a estimé que le texte français pourrait être amélioré et elle s'est demandée si cela signifiait que tout objet susceptible d'individualisation était couvert.

M. Loewe a expliqué que l'objectif de la lettre i) de l'article 3 était de laisser la possibilité d'étendre le champ d'application de la Convention à d'autres catégories de biens par le biais de Protocoles additionnels. Il a ajouté qu'il était important de garder à l'esprit que la future Convention ne s'appliquerait pas à l'égard d'une catégorie de bien donnée tant qu'un Protocole ne serait pas entré en vigueur à l'égard de cette catégorie de bien (voir la lettre a) de l'article X de la future Convention). Il a invité à faire des remarques sur le Chapitre II de la future Convention.

M. Könkkölä a noté qu'alors que la garantie créée en vertu de la future Convention était définie comme une garantie "internationale", le critère de son internationalité n'apparaissait nulle part dans la future Convention, sauf en référence aux opérations nationales susceptibles de faire l'objet d'une déclaration conformément à l'article W. Il s'est demandé s'il avait raison d'en déduire que toutes les garanties relevant du champ d'application de la future Convention seraient considérées comme des garanties "internationales", sauf à être couvertes par les termes de la déclaration en vertu de l'article W.

M. Goode a répondu que telle était effectivement l'intention des auteurs du projet. Le Comité d'étude avait finalement décidé que l'élément d'internationalité devrait être simplement rempli par la nature du matériel d'équipement entendu comme un matériel d'équipement mobile. S'il avait fallu tenir compte du fait qu'un matériel d'équipement pouvait être amené à demeurer dans un seul Etat, rien ne permettait d'exclure la possibilité qu'il soit amené à être déplacé ailleurs. Aussi l'article W entendait traiter le cas où par exemple, un train roulait en circuit fermé dans un Etat sans jamais traverser les frontières de l'Etat. Les Etats contractants avaient en conséquence accepté la possibilité en vertu de l'article W de faire une déclaration qui permettrait de ne pas appliquer la future Convention aux opérations purement internes, c'est-à-dire sans mouvement transfrontalier.

M. Loewe relevant que l'article W imposait aux tribunaux des Etats contractants l'obligation de respecter toute déclaration faite aux termes de celui-ci, a remarqué que tant que la Convention universelle sur la reconnaissance et l'exécution des jugements en préparation par la Conférence de La Haye de droit international privé n'était pas en vigueur, les tribunaux de la plupart des Etats continueraient largement à méconnaître les jugements rendus par les tribunaux d'autres Etats, sauf peut-être en Europe grâce aux traités bilatéraux et aux Conventions conclues sous les auspices de la Communauté européenne. Pour cette raison, il croyait que la future Convention et le futur Protocole devraient éviter autant que possible d'imposer des obligations aux tribunaux nationaux afin d'éviter les risques de jugements contradictoires, comme par exemple un tribunal dans un Etat considérant que le créancier garanti avait le droit de vendre le bien et un tribunal dans un autre Etat considérant à l'opposé essentiellement un conflit entre le nouvel acheteur et le constituant. Il a estimé que les chances des futurs instruments d'être plus largement acceptés seraient renforcées. Cela était également vrai pour les règles de la future Convention concernant les mesures provisoires: il a noté que le "*forum actoris*" établi par le paragraphe 3 de l'article 15 irait à l'encontre du droit d'une grande majorité des Etats, et que de nombreuses Conventions, en particulier celles rédigées sous les auspices de la Conférence de La Haye de droit international privé, n'avaient pas été acceptées par certains Etats parce qu'ils n'étaient pas prêts à accepter le principe du "*forum actoris*". Il avait la sensation qu'il n'avait pas été suffisamment tenu compte de ces problèmes.

M. Plantard a estimé que les réelles difficultés évoquées par M. Loewe illustraient l'opportunité de sa proposition selon laquelle l'Institut devrait examiner la rédaction de règles uniformes portant sur les mesures provisoires.

M. Loewe a considéré que le problème était moins celui de savoir quelles mesures provisoires pourraient être prises à tel moment, que celui de la reconnaissance des mesures provisoires ordonnées par le tribunal d'un autre Etat. Même si le droit national pertinent prévoyait les mêmes mesures provisoires dans les mêmes circonstances, il n'y avait aucune garantie qu'un tribunal d'un Etat reconnaisse les mesures provisoires ordonnées par le tribunal d'un autre Etat.

Mme Zhang a reconnu qu'il serait préférable de concentrer les efforts sur les implications internationales plutôt que nationales du sujet. Elle a également estimé qu'il était important

d'améliorer la rédaction de certaines dispositions des textes proposés. Plus particulièrement, elle a suggéré que la rédaction de la lettre x) de l'article premier soit clarifiée afin d'indiquer que lorsqu'il stipulait qu'une "garantie non inscrite" signifiait une garantie " qui n'a(vait) pas été inscrite", cela signifiait une garantie qui n'avait pas été inscrite "conformément à la Convention", pour mettre en évidence que cette disposition ne couvrait pas le cas d'une garantie inscrite selon le droit interne. De même, elle a suggéré, afin d'éviter des risques de confusion, de préciser que les références aux "principes généraux" au paragraphe 2 de l'article 7 ne couvriraient pas les principes généraux des droits nationaux mais seulement ceux du droit international.

Mme Collaço a soulevé ce qu'elle considérait comme une observation fondamentale au regard de la définition du champ d'application de la future Convention, à savoir le concept de "garantie internationale". Bien que la lettre h) de l'article premier définissait une garantie comme "une garantie à laquelle l'article 2 s'applique(ait)", elle a noté que l'article 2 n'indiquait nulle part comment une garantie internationale devait être distinguée d'une garantie nationale. Poursuivant le point qu'elle venait d'aborder, elle a insisté sur l'importance vitale, au regard de la nouveauté du régime international mis en place par l'article 9 de la future Convention pour de nombreux Etats, de délimiter plus clairement le champ d'application de la future Convention au regard des critères devant être utilisés par un juge national pour distinguer une garantie internationale d'une garantie nationale.

M. Loewe ayant invité à faire des commentaires sur les Chapitres IV et V, *M. Voulgaris* a rappelé le point qu'il avait déjà soulevé précédemment concernant l'organe ou les organes qui devraient avoir la responsabilité de l'exercice des recours à l'encontre des décisions du Conservateur, non seulement dans la mesure où ils affectaient la responsabilité du Conservateur, mais également les relations des parties entre elles, comme par exemple quand une garantie avait été incorrectement inscrite.

Mme Collaço a été choquée du point de vue technique par plusieurs dispositions, comme par exemple, le paragraphe 3 de l'article 17 qui omettait d'aborder la nature de l'Organe de contrôle intergouvernemental, les détails étant simplement laissés au Protocole. Elle s'est demandée néanmoins si le fait que la future Convention renvoyait la désignation de l'Organe de contrôle au Protocole ne fournissait pas une réponse indirecte à sa question précédente, à savoir si un ou plusieurs Organes de contrôle étaient envisagés: elle a en déduit que différents Organes de contrôle étaient probablement également envisagés. Elle a noté que, si le Chapitre IV omettait de préciser la composition de l'Organe intergouvernemental de contrôle, le Chapitre V au contraire établissait des règles très détaillées quant aux modalités d'inscription, certaines d'entre elles étant dans la nature des règlements et dans cette mesure ne méritaient peut-être pas d'être incorporées dans le corps d'une future Convention internationale. Elle a suggéré, par conséquent, de rétablir l'équilibre entre ces deux chapitres.

M. Loewe a noté qu'il semblait probable qu'un Organe intergouvernemental de contrôle soit prévu pour chaque Protocole, étant donné la diversité des catégories de matériels d'équipement couvertes qui nécessiterait le recours à différents types de spécialistes.

M. Loewe ayant invité à faire des commentaires sur le Chapitre VI, *M. Voulgaris* a indiqué qu'il craignait que la lettre b) du paragraphe 3 de l'article 28, combinée avec la lettre b) de l'article 4 délimitant le champ d'application de la future Convention, ne se prête à un forum shopping destiné à obtenir la mainlevée des garanties nationales existantes.

M. Putzseys a fait part de ses hésitations quant à la compatibilité de la règle établie par l'article 29 avec les Conventions internationales relatives à la faillite. Il s'est demandé si la règle prévue aux termes du paragraphe 1 de l'article 29 (" une garantie internationale est valide à

l'encontre du syndic de faillite [...] lorsque antérieurement à l'ouverture de la faillite [...]") était compatible avec la période d'insolvabilité ayant un effet rétroactif avant l'ouverture de l'instance en faillite. Il a estimé qu'il serait utile de vérifier la compatibilité de ces dispositions de la future Convention au regard de ces autres Conventions.

M. Loewe ayant invité à faire des commentaires sur le Chapitre VII, *M. Herrmann* a repris les remarques faites par M. C.W. Mooney, membre du Comité d'étude, en ce qui concerne l'importance de l'attention qui avait été portée dans ce chapitre, ainsi que dans l'ensemble de l'avant-projet de Convention, au travail parallèle en préparation d'un projet de Convention portant sur le financement par cessions de créances mené par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI). Ce projet était également destiné à baisser le coût du crédit, à une moindre échelle il est vrai, que celle envisagée par le projet d'Unidroit. Il a été particulièrement satisfait d'entendre dans l'introduction de M. Goode relative à l'avant-projet de Convention, que l'une des principales raisons sous-tendant la décision du Comité d'étude de se tenir à l'écart de la question des revenus était d'éviter tout conflit éventuel avec le projet de la CNUDCI. Il a trouvé cette attitude particulièrement encourageante, non pas pour des raisons de rivalités entre organisations dans un domaine où deux organisations avaient été actives à des moments différents, mais plutôt parce que la coopération entre organisations était indispensable si l'on voulait éviter des futurs conflits dans la mise en oeuvre de ces instruments. Il était vrai que s'il avait été décidé d'inclure les matières couvertes par la future Convention de la CNUDCI dans le champ d'application de la future Convention d'Unidroit, il aurait toujours été possible de résoudre les futurs conflits entre les deux instruments en introduisant dans l'un des instruments une clause excluant les matières couvertes par l'autre. Néanmoins, il y aurait également des cas exigeant une coopération active entre les deux organisations afin de s'assurer du fonctionnement satisfaisant de l'un ou l'autre des instruments. Une telle question concernait le besoin d'assurer la compatibilité des deux instruments au regard de la majorité des cessions en vertu desquelles, pour des raisons de coûts, plusieurs créances avaient été vendues ou transférées en bloc à titre de sûreté et au regard desquelles il était important de ne pas devoir examiner les questions de la loi applicable et celle des droits et des obligations des parties, liés à chaque créance concernée. Il était reconnaissant des efforts qui avaient été faits par le Comité d'étude au cours de sa dernière session pour traiter ce problème. Il était conscient que le manque de moyen ne permettait pas la participation directe des Secrétariats des deux Organisations aux travaux respectifs de celles-ci. Néanmoins, cela avait permis de révéler le besoin pour les différentes organisations travaillant dans ce domaine - et il a inclus la Conférence de La Haye de droit international privé dans ces remarques - de réaliser qu'elles travaillaient toutes pour la même cause.

M. Loewe a noté que les préoccupations de M. Herrmann devraient être abordées dans le Chapitre IX de la future Convention (Relations avec d'autres Conventions). Tous les efforts d'unification devaient nécessairement faire attention non seulement à ce qui avait été accompli en la matière, mais également à ce qui pourrait être fait dans ce domaine dans l'avenir. Ce n'était jamais une tâche facile mais il était persuadé que le Comité d'étude et ceux qui seraient responsables de la poursuite des travaux sur ce projet, avaient fait et continueraient de faire tout ce qui était et serait possible dans ce sens.

M. Loewe ayant invité à faire des commentaires sur les Chapitres VIII, IX, et X, *M. Putzeys* a indiqué qu'il supposait que le titre du Chapitre VIII (Droits et garanties non conventionnels) était destiné à couvrir les droits et garanties acquis dans un Etat, tels que le droit d'imposer des taxes et les droits sur la propriété de ses citoyens ainsi que sur les aéronefs. Il a noté que le paragraphe 1 de l'article 38, autorisait les Etats à dresser une liste de ces droits et garanties. Il a fait remarquer néanmoins que ce droit d'imposer des taxes n'était pas exclusivement acquis dans les Etats, mais également au sein des organisations internationales, en particulier Eurocontrol, qui était autorisé à prélever des frais pour les voies aériennes. La possibilité de grever les aéronefs des

compagnies aériennes défaillantes de droits réels afin d'assurer l'encaissement de ces frais avait fait l'objet de nombreuses contestations. L'accord multilatéral mettant en place Eurocontrol venait juste d'être amendé, et même si cet amendement n'avait pas encore été ratifié par les différents Etats, il était nécessaire de noter que celui-ci aurait pour effet d'accorder à Eurocontrol des droits réels sur les aéronefs. Il serait par conséquent souhaitable que le paragraphe 1 de l'article 38 puisse être amendé afin de prendre en compte non seulement les Etats contractants mais également les organisations de droit public autorisées à prélever des taxes et des droits, en particulier dans le domaine aéronautique.

Mme Traban a noté que les dispositions finales prévues dans l'avant-projet de Convention ne prévoyaient pas la traditionnelle clause fédérale, incluse par exemple, dans les Conventions d'Unidroit sur le crédit-bail international et sur l'affacturage international.

M. Loewe a expliqué que le complément habituel des dispositions finales de l'avant-projet de Convention n'avait pas été rédigé jusque-là, mais qu'il serait ajouté par la suite au moment venu. Pour le moment, seules les dispositions finales relatives aux questions qui avaient été soulevées lors de l'examen par le Comité d'étude des dispositions de l'avant-projet de Convention avaient été rédigées. Il a demandé s'il pouvait considérer que le Conseil avait terminé l'examen de l'avant-projet de Convention.

M. Mádl a demandé l'opinion du Comité d'étude en ce qui concerne une partie de l'avant-projet de Convention qui manquait encore à ce jour, c'est-à-dire le préambule. Cela pourrait utilement indiquer l'orientation sociale de l'ensemble du projet, comme par exemple la question de savoir s'il était tourné vers un marché d'acheteurs ou de vendeurs, et son importance pour les intérêts des gouvernements et des parties impliquées dans le financement de matériels d'équipement d'une si grande valeur.

M. Loewe a rappelé que *M. Goode* avait déjà indiqué que l'on avait l'intention de préparer au moment venu un préambule de la future Convention. Il a fait remarquer que le préambule était traditionnellement l'une des dernières parties à être rédigée d'un projet de Convention. Cela était logique, dans la mesure où, avant de pouvoir décider ce qui devait être mis dans le préambule, il fallait nécessairement avoir une approche complète des règles matérielles du projet de Convention.

Mme Traban a fait remarquer que le point soulevé par *M. Mádl* dépassait la simple question du préambule et pourrait utilement être examinée dans le cadre des rapports explicatifs devant être envoyés aux Gouvernements en vue du processus de consultation intergouvernementale. Le Secrétariat était déjà en possession de données économiques précises concernant l'impact probable de la future Convention en matière de matériels d'équipement aéronautiques. Elle a suggéré qu'un effort soit fait pour extrapoler, à partir de ces données, des informations précises concernant les conséquences prévisibles sur les autres catégories de matériels d'équipement couvertes par l'avant-projet de Convention, afin que les Gouvernements puissent avoir une idée générale de son impact probable. Elle a rappelé que le projet d'étude sur l'impact économique avait estimé que la future Convention/Protocole entraînerait une économie de 4% sur un moteur d'avion coûtant 120 millions de dollars US. Elle a estimé que la transmission aux gouvernements de tels exemples mettrait clairement en évidence les bénéfices concrets qu'ils pourraient attendre du nouveau régime international. Dans une note similaire, relative à l'importance attachée par *Mme Zhang* à limiter les frais de service liés à l'enregistrement et vu les restrictions budgétaires dont tous les Etats faisaient l'objet, elle a estimé qu'il était important d'indiquer dans les rapports explicatifs devant être envoyés aux Gouvernements que l'hypothèse de l'autofinancement du Registre international pourrait être examinée.

M. Loewe a estimé qu'il serait difficile d'inclure des exemples précis dans un préambule de l'avant-projet de Convention, dans la mesure où ces exemples n'étaient jusque là valables que pour les matériels d'équipement aéronautiques. De plus, il a rappelé qu'il était nécessaire de faire preuve des plus grandes précautions lorsque l'on parlait d'économies, dans la mesure où, selon son expérience, une économie ne pouvait être faite qu'aux dépens d'une autre partie. Enfin, il a insisté sur le fait que le Conseil n'était pas le lieu approprié pour chercher à improviser un préambule.

M. Plantard a demandé si le Comité d'étude avait examiné l'hypothèse visant à inclure les camions et les automobiles dans le champ d'application de la future Convention. Il a estimé que la valeur représentée par le marché transfrontalier de ces véhicules était sans doute considérable. Par conséquent, il s'est demandé s'il avait été porté une attention particulière à l'intérêt que les acheteurs et les loueurs de tels véhicules pourraient avoir à ce que ces matériels soient couverts par la future Convention.

M. Loewe a imaginé que, s'il avait été décidé de ne pas inclure les véhicules motorisés, c'est que l'Union internationale des transports routiers ("I.R.U.") devait avoir considéré qu'il n'était pas souhaitable, au moins pour le moment, de les inclure, ou que l'industrie automobile préférerait favoriser d'autres méthodes de financement pour l'acquisition de tels véhicules, comme les contrats de réserve de propriété. Il a estimé néanmoins que les véhicules motorisés pourraient très bien être le sujet futur de la préparation d'un Protocole additionnel.

M. Putzeys a estimé que la question n'avait jamais été posée à l'I.R.U.. Il était néanmoins d'accord que les gros véhicules ayant souvent une valeur considérable, pourraient constituer un bon sujet pour un futur protocole additionnel.

M. Goode a rappelé qu'une note de bas page dans une ancienne version de la Convention (Etude LXXII-Doc.30) avait invité les membres du Comité d'étude à se prononcer sur l'opportunité d'étendre le champ d'application de la Convention afin d'englober un ensemble de catégories additionnelles de matériels d'équipement, incluant les camions, mais le Comité d'étude avait eu des craintes quant à l'adoption d'une telle extension. Il a néanmoins attiré l'attention sur la disposition générique (la lettre i) de l'article 3) destinée à permettre l'extension de l'avant-projet de Convention aux "*autres catégories de biens dont chacun est susceptible d'individualisation*", qui rendrait à l'évidence possible l'incorporation des véhicules à moteurs, si l'industrie apportait son soutien à une telle incorporation. Le fait que les véhicules à moteur n'étaient pas spécifiquement désignés jusque-là, ne devait pas signifier qu'ils avaient été écartés, mais plutôt que l'hypothèse de leur inclusion n'avaient pas encore persuadé les représentants de l'industrie.

M. Loewe a estimé que l'avant-projet de Convention devait dans tous les cas être porté à la connaissance des organisations représentant les intérêts des entreprises de transport routier, en particulier l'I.R.U., leur laissant ainsi le choix de décider s'ils souhaiteraient être associés aux travaux de l'Institut dans ce domaine. Seulement après, on pourrait décider si les matériels d'équipement utilisés par de telles entreprises de transport routier se prêtaient au régime établi par la future Convention.

M. Putzeys a demandé que l'I.R.U. soit contactée le plus rapidement possible en raison de la réunion de la Commission des affaires juridiques prévue le 14 mai. Cela lui permettrait de demander que cette question figure à l'ordre du jour de cette réunion.

M. Loewe, ayant demandé au Secrétariat de faire tout le nécessaire pour contacter au plus vite l'I.R.U., a invité à faire des commentaires sur l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques relatives aux matériels d'équipement aéronautiques. Il a rappelé que les

membres du Conseil avaient déjà noté que la version actuelle de ce dernier ne correspondait pas parfaitement au texte de l'avant-projet de Convention: c'était essentiellement un problème de style inhérent à la façon dont l'avant-projet de Protocole se proposait d'écarter l'application des dispositions de l'avant-projet de Convention et de prévoir des règles qui n'avaient pas de fondement dans cette dernière. Il a suggéré que le Conseil procède aux adaptations nécessaires de l'avant-projet de Protocole. Il a invité l'auditoire à faire des commentaires sur le Chapitre I. Il a noté que l'avant-projet de Protocole débutait avec les mêmes séries de définitions que dans l'avant-projet de Convention, que l'article II prévoyait que le but du Protocole était de modifier la future Convention et que l'article III prévoyait une note interprétative relativement différente de la règle d'interprétation figurait dans l'avant-projet de Convention. Il a demandé si les membres du Conseil voyaient des difficultés dans ces dispositions.

M. Rose a noté que la future Convention entendait s'appliquer spécifiquement aux matériels d'équipement mobiles de grande valeur. Il a demandé dans ce contexte, à ce que soit précisée la taille des biens aéronautiques devant être couverts.

M. Wool a répondu que les définitions de cellules d'aéronef et de moteurs d'avion utilisées par l'avant-projet de Protocole signifiaient, en termes plus simples, que tout avion à réaction, qu'il soit utilisé à titre commercial ou pour les affaires, ainsi que les avions plus avancés à turbo propulsion, tels que ceux utilisés pour le transport régional, transportant approximativement 20 passagers, seraient couverts. Par contre, les avions plus petits utilisés par exemple pour l'agriculture ou pour le tourisme, ne seraient pas couverts.

M. Goode a suggéré que, vu d'une part, le peu de temps dont les membres du Conseil avaient disposé pour étudier l'avant-projet de Protocole, et d'autre part, les difficultés que le texte présentait, il serait plus souhaitable d'inviter les membres à envoyer leur commentaires par écrit après une réflexion plus approfondie. Une telle procédure permettrait, selon lui, de gagner du temps.

M. Loewe a repris la proposition de *M. Goode*. Il a estimé que si les membres du Conseil pourraient après la session soumettre des commentaires écrits supplémentaires sur les deux instruments, ceci ne les dispenserait pas de continuer l'examen du Protocole au cours de cette session. Ces commentaires aideraient ceux dont la tâche serait d'aligner l'avant-projet de Protocole sur l'avant-projet de Convention. Pour sa part, il a indiqué qu'il n'était pas satisfait de la technique législative utilisée dans de nombreuses dispositions de l'avant-projet de Protocole consistant à "supprimer" des dispositions de l'avant-projet de Convention (voir le paragraphe 5 de l'article XIII, par exemple). Il n'appartenait pas à un Protocole à une Convention de supprimer des dispositions de cette dernière; tout au plus, il pourrait prévoir que, dans les domaines couverts par le Protocole, certaines dispositions de la Convention ne s'appliqueraient pas. Il n'était pas non plus satisfait de la manière dont l'article XXXI de l'avant-projet de Protocole rattachait la compétence pour les questions de fait à celle existante en matière de mesures provisoires. Pour le juriste, il était très étrange que la compétence sur le fond soit attribuée sur la même base que la compétence au provisoire. De plus, la façon dont l'avant-projet de Protocole entendait établir les compétences alors que l'avant-projet de Convention ne le faisait pas, illustrait selon lui, les différentes approches conceptuelles retenues par les deux instruments. Enfin, il s'est montré en accord avec les réflexions de *Mme Zhang* s'opposant à la création d'une immunité de juridiction aux termes du paragraphe 2 de l'article XXXI. Il ne lui semblait pas particulièrement propice à notre époque de créer de nouvelles immunités et ce d'autant qu'il n'imaginait pas comment les Etats pourraient être prêts à accepter une règle ayant pour effet d'exonérer le Registre international de toute responsabilité pour négligence.

M. Voulgaris a noté que même s'il ne semblait pas juste de créer une telle immunité, il était important de garder à l'esprit que l'effet d'une telle règle serait limité aux seuls Etats contractants, de telle sorte que cette décision leur incomberait.

M. Putzeys a fait remarquer que le point soulevé par *M. Loewe* était d'une telle importance et soulevait de tels problèmes, en particulier dans le contexte de l'immobilisation des aéronefs, que cela pourrait occuper une session entière du Conseil, de telle sorte qu'il considérait qu'il n'était pas approprié d'ouvrir le débat sur ces questions à cette occasion. Ses remarques étaient plutôt adressées à ceux qui auront la responsabilité de poursuivre l'élaboration de ces textes.

Mme Collaço a demandé que la signification du terme "précatore" soit précisée tel qu'il était employé dans le titre du Chapitre V de l'avant-projet de Protocole.

M. Goode s'est demandé s'il existait une différence entre l'usage anglais et américain de ce terme. En anglais, il était souvent utilisé dans le cadre des successions pour décrire ce que le testateur voudrait que ses exécuteurs fassent. Il a remercié *M. Putzeys* d'avoir attiré l'attention sur un point qui avait beaucoup préoccupé le Comité d'étude. Même s'il ne pouvait parler au nom du Groupe du Protocole Aéronautique sur cette question, le Comité d'étude entendait éviter qu'une décision d'un tribunal national n'ordonne à un Registre de rétablir une inscription, en raison d'éventuels conflits entre des décisions rendues par des tribunaux dans différents Etats. Il n'avait pas néanmoins entendu traiter la question de la responsabilité du Registre pour ses actes et omissions ayant causé une perte. Il avait toujours été très clair que le Registre serait responsable pour de tels actes et omissions, les seules questions en suspens étant celles de savoir qui fixerait les pénalités, s'il s'agissait d'un tribunal et, dans ce cas, si ce tribunal pourrait être celui de l'Etat d'accueil du Registre.

En réponse aux demandes de *Mme Collaço*, *M. Loewe* a confirmé que les membres du Conseil disposeraient d'une période après la session pour soumettre des observations complémentaires par écrit sur les deux textes, en particulier l'avant-projet de Protocole, étant entendu que l'ensemble des commentaires faits durant la session feraient intégralement l'objet d'un rapport. Il a proposé que les observations complémentaires soient transmises au Secrétariat au plus tard deux mois après la session. Il avait été proposé de transmettre les deux textes aux Gouvernements en vue de recueillir leurs observations et de convoquer un comité d'experts gouvernementaux. Il a estimé, cependant, qu'une étape préliminaire tendant à l'harmonisation des deux textes s'avérait nécessaire. Tels quels, il était clair qu'ils émanaient de sources différentes, et qu'en l'état, ils ne sauraient être prêts à être transmis aux Gouvernements. Il a demandé quel était le point de vue du Secrétariat sur ce point.

M. Stanford a rappelé que le Comité de révision, établi dans le contexte du Comité d'étude, était prêt à revoir l'avant-projet de Protocole quant à sa compatibilité avec l'avant-projet de Convention. Comme l'a mentionné *M. Goode* (voir p.7 supra), il incomberait au Comité de révision de mener à bien la révision de l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques relatives aux matériels d'équipement aéronautiques, bien que, comme *M. Goode* l'avait également annoncé (voir p. 11 supra), l'on estimait que la composition et les références de ce comité devraient être élargies afin de faciliter ce processus, en rassemblant les parties responsables de la préparation de chacun des avant-projets de Protocoles ainsi que les Organisations intergouvernementales ayant donné leur accord pour coordonner avec Unidroit le processus de consultation intergouvernementale pour chaque avant-projet de Protocole (par exemple l'O.A.C.I. et l'O.T.I.F. pour ce qui concernait l'avant-projet de Protocole aéronautique et l'avant-projet de Protocole portant sur les matériels roulants ferroviaires). Des représentants d'Unidroit, y compris *M. Goode*, avaient eu des discussions informelles les jours précédents avec des représentants de l'O.A.C.I., de l'A.T.A.I. et du Groupe du Protocole Aéronautique sur ce

processus concernant l'avant-projet de Protocole aéronautique. Un consensus était apparu pour la réunion du Comité de révision prévue en juin 1998, pour effectuer les adaptations nécessaires afin de coordonner les deux textes sans rédiger à nouveau l'intégralité des textes, qui pourraient ainsi être transmis par la suite aux gouvernements.

M. Loewe a considéré que le sentiment du Conseil était qu'il serait tout à fait inapproprié de transmettre ces textes aux Gouvernements avant leur examen par le Comité de révision. Le Comité de révision devrait améliorer la compatibilité des deux textes l'un avec l'autre, tant du point de vue de leur forme que de leur contenu, avant qu'ils puissent être considérés comme étant dans un état satisfaisant pour être transmis aux Gouvernements. Ce ne serait pas une procédure acceptable vis-à-vis des Gouvernements que de leur transmettre un texte tout en les informant que le texte en question devrait être modifié quelques mois plus tard. La réunion du Comité de révision pourrait être organisée pour le mois juin, comme il avait été suggéré, et il a proposé qu'il soit ouvert aux parties responsables de la préparation de l'avant-projet de Protocole portant sur les biens aéronautiques et aux parties engagées dans la préparation des autres avant-projets de Protocoles, afin d'assurer la compatibilité des futurs avant-projets de Protocoles avec la future Convention. Il a proposé d'inviter ces parties supplémentaires en tant qu'observateurs.

M. Goode a demandé que le Conseil examine une solution intermédiaire destinée à rassurer certains Gouvernements qui souhaitaient avoir le plus de temps possible pour examiner les textes avant la première réunion des experts gouvernementaux, même si cela impliquait que les textes en question ne soient pas dans leur forme définitive. Il pourrait ainsi être envisagé d'autoriser la transmission immédiate des deux textes aux Gouvernements, accompagnés néanmoins d'une note expliquant que cette procédure était destinée à leur donner le plus de temps possible pour se familiariser avec les grandes lignes des deux textes, étant entendu que l'avant-projet de Protocole devrait encore faire l'objet de retouches, consistant dans le transfert de certaines de ses dispositions dans le corps de l'avant-projet de Convention, et devrait être réduit et aligné, notamment quant au style, sur l'avant-projet de Convention.

M. Loewe ne pouvait pas imaginer son gouvernement impatient d'examiner des textes qui devraient être modifiés deux mois plus tard, mais il a indiqué qu'il serait disposé à examiner la proposition si l'on avait le sentiment que d'autres Gouvernements pourraient avoir une position différente.

M. Clark a apporté son soutien à la proposition de *M. Goode* pour plusieurs raisons. Premièrement, son Organisation et le Groupe de travail aéronautique avaient organisé plusieurs réunions gouvernementales, dont l'une, devait se tenir à Bruxelles avec la Commission européenne la semaine du 10 mai. La Commission avait demandé de distribuer au plus tôt les documents préliminaires pour permettre une discussion sur le fond lors de la réunion. Il avait toujours été convenu de la nécessité d'harmoniser les deux textes ainsi que de la modification de la rédaction de certaines dispositions. Deuxièmement, chaque Gouvernement devrait consulter plusieurs ministères de l'Etat pour la formalisation d'une politique commune sur ces textes. Cela exigerait un haut degré de coordination, qui ne pourrait être obtenu que sur la base d'une appréhension globale de l'ensemble des questions. Ces points apparaissaient déjà dans les textes, même s'ils devaient être postérieurement révisés. Pour ce travail de coordination, les Gouvernements auraient besoin du plus de temps possible. Ceci était essentiel s'ils voulaient pouvoir de jouer pleinement leur rôle dans le processus de consultation intergouvernementale. Il a estimé que la proposition de *M. Goode* pourrait leur faire gagner beaucoup de temps.

M. Loewe a estimé que la proposition de *M. Goode* soulevait quelques problèmes. Les membres du Conseil avaient fait un certain nombre de commentaires critiquant les deux textes et avaient la possibilité de soumettre des commentaires supplémentaires par écrit. Il ne voyait pas

comment il serait possible que le Conseil puisse autoriser la transmission des textes, même dans une forme provisoire aux Gouvernements sans les commentaires faits par ses membres. Il a proposé en conséquence, comme solution de compromis, qu'une fois écoulée la période de deux mois au cours de laquelle les membres du Conseil étaient autorisés à faire part de leurs observations écrites, les textes soient transmis aux Gouvernements avec les commentaires effectués par les membres du Conseil au cours de sa 77^{ème} session - dans la forme d'un extrait du rapport de session - et postérieurement par écrit. Les Gouvernements s'apercevraient par conséquent que les textes étaient encore provisoires, et cela éviterait ainsi de donner l'illusion qu'ils étaient prêts pour les négociations intergouvernementales.

Suite à une suggestion de M. Putzeys, *M. Loewe* a proposé que la période pendant laquelle les membres du Conseil pourraient soumettre leurs observations par écrit soit abaissée à un mois afin d'accélérer la procédure qu'il avait proposée.

M. Plantard s'est demandé si le fait de transmettre les textes dans leur forme provisoire, même accompagnés des commentaires des membres du Conseil, ne risquait pas d'être contre-productif. Il a estimé que du point de vue des autorités nationales de son pays, deux attitudes étaient imaginables: la première consisterait à laisser ces textes trop compliqués et peu facile d'accès dans un tiroir jusqu'à réception des textes définitifs; la deuxième attitude serait une réaction défavorable d'une partie des ministères intéressés par ce projet. Il préférerait en conséquence une solution qui permettrait que le texte de l'avant-projet de Protocole soit affiné et aligné sur l'avant-projet de Convention selon les lignes suggérées, avant sa transmission avec le texte de l'avant-projet de Convention aux Gouvernements, en vue de la convocation des experts gouvernementaux. Ce n'est qu'après avoir été informés de la date de la tenue de la première session des experts gouvernementaux, et après avoir reçu les textes devant faire l'objet des discussions à cette occasion, que les Gouvernements seraient prêts à examiner avec attention ces textes.

M. Pirrung a partagé le point de vue de *M. Plantard*. Il serait très difficile pour les Gouvernements de savoir comment réagir aux textes qui leur seraient transmis accompagnés d'une note expliquant qu'ils seraient amendés - et il lui semblait que le travail de coordination devant être conduit afin d'aligner les deux textes nécessiterait des amendements plus que substantiels. Il a insisté sur le nombre de consultations qui devraient être menées par ses autorités avant la première session des experts gouvernementaux. Dans les Etats fédéraux tels que le sien, ces consultations devaient de plus être menées non seulement au niveau fédéral mais également au niveau des Etats fédérés, et prendraient au moins six mois. Pour que ces consultations soient significatives, elles devraient être conduites sur la base de textes suffisamment définitifs pour constituer une base solide pour les négociations devant se tenir lors de la première réunion des experts gouvernementaux. Il a souhaité qu'une attention particulière y soit portée afin d'éviter de compromettre pour de simples motifs de rapidité la création de solides fondations sur un sujet aussi important.

M. Goode a indiqué qu'il éprouvait de la sympathie pour les observations faites par messieurs *Plantard* et *Pirrung*. Il a convenu qu'il pouvait y avoir un risque, si les textes étaient transmis avec une note indiquant qu'ils seraient légèrement amendés, que les Gouvernements retardent leurs procédures internes de consultations jusqu'à réception des textes ainsi amendés. Néanmoins, il a estimé qu'il fallait apprécier ce risque au regard de la nécessité de préserver l'élan créé. Il a proposé en conséquence que le Comité de révision se réunisse en juin, car à ce moment il pourrait bénéficier des commentaires écrits et oraux des membres du Conseil et il pourrait dès lors élaborer des textes révisés aussi rapidement que possible de l'avant-projet de Convention et de l'avant-projet de Protocole, le dernier ayant été alors simplifié et aligné quant au style sur l'avant-projet de Convention et ses dispositions susceptibles de faire l'objet d'une application

générale incorporées dans le corps de celui-ci. Les textes révisés seraient transmis aux Gouvernements aussi tôt que possible après cette réunion. La première réunion des experts gouvernementaux devrait être convoquée à une date qui laisserait aux Gouvernements au moins six mois pour mener à bien leurs consultations internes. Même si à court terme cela pouvait laisser croire à un ralentissement du processus, il a estimé que sur le long terme, il serait possible de gagner du temps et cela permettrait d'éviter d'exposer les textes au risque d'un rejet de la part des Gouvernements.

M. Loewe a noté qu'il existait un soutien général parmi les membres du Conseil en faveur de la dernière proposition de *M. Goode*. Il a assuré l'A.T.A.I. et le Groupe de travail aéronautique que cela ne portait pas préjudice de la possibilité pour eux de communiquer, dès à présent, les textes non révisés à leurs membres: il suffirait d'indiquer que ces textes étaient bientôt prêts pour transmission aux Gouvernements et qu'ils seraient transmis aussi tôt que possible après la réunion du Comité de révision. Il a confirmé que les membres du Conseil disposeraient d'un mois après la session pour formuler des commentaires supplémentaires par écrit. Sous réserve des possibilités du Secrétariat et de la disponibilité des personnes impliquées, le Comité de révision pourrait se réunir vers la fin du mois de mai pour harmoniser les textes, en particulier à la lumière des observations faites par les membres du Conseil. Les Gouvernements pourraient être invités par la suite à la première session des experts gouvernementaux, devant se tenir approximativement six mois plus tard, et ils pourraient en même temps faire part de leurs commentaires portant sur les textes révisés en vue de cette première session. Cela laissait néanmoins une question en suspens: le Groupe du Protocole Aéronautique souhaitait l'adoption d'une résolution concernant ce point de l'ordre du jour. Il n'était cependant pas de l'habitude du Conseil d'adopter de telles résolutions sauf dans des cas exceptionnels et celle-ci n'était pas incluse dans les matières concernant le Programme de travail. Il a estimé que le résultat espéré par les défenseurs d'une telle résolution pouvait aussi bien être obtenu via les conclusions relatives à ce point de l'ordre du jour devant être préparées par le Secrétariat. Ces conclusions établiraient ce qui avait été décidé sur ce point.

M. Farnsworth a suggéré comme compromis que les représentants du Groupe du Protocole Aéronautique puissent assister le Secrétariat dans la rédaction d'une ou deux phrases à insérer dans les conclusions portant sur ce point en vue de tenir compte de ses préoccupations particulières, à condition que ceci soit compatible avec la teneur générale des délibérations du Conseil.

M. Loewe s'est estimé en accord sur ce point. La forme des conclusions portant sur ce point qui seraient jointes aux délibérations du Conseil devrait faire l'objet de discussions entre le Secrétariat et les représentants du Groupe du Protocole Aéronautique.

Suite à une brève pause demandée par *M. Wool* afin de consulter ses collègues du Groupe du Protocole Aéronautique, *M. Goode* a fait part, à l'invitation de *M. Loewe*, des résultats des délibérations du Groupe du Protocole Aéronautique, qui allaient dans le sens de la décision du Conseil. Par conséquent, les membres du Conseil auraient jusqu'à la fin du mois de mars pour transmettre leurs commentaires supplémentaires, et le Comité pilote et de révision essaierait de se réunir en mai 1998 afin de réviser les avant-projets de Convention et de Protocole pour que des textes épurés puissent être transmis aux Gouvernements en vue de la tenue de la première session d'experts gouvernementaux vers la fin de l'année. Il a assuré les membres du Conseil qu'il serait tenu compte de tous leurs commentaires dans le cadre du processus de révision.

M. Loewe a noté que ces questions de dates limites, en particulier celles de savoir si le Secrétariat serait en mesure de convoquer une première session d'experts gouvernementaux pour

décembre 1998 ou si une telle réunion devrait être reporté à janvier 1999, devraient être laissées au Secrétariat, dans la mesure où cela dépendrait des disponibilités du Secrétariat.

Répondant à une demande de clarification de *Mme Trahan*, *M. Loewe* a confirmé que les sessions des experts gouvernementaux seraient convoquées de concert entre Unidroit et l'O.A.C.I.. Il a ajouté, que l'on espérait que le résultat de telles sessions aboutisse à une Conférence diplomatique. De plus, il a noté qu'il ne fallait pas exclure la possibilité qu'un ou plusieurs autres projets de Protocoles puissent être prêts à ce moment pour être examinés par une telle Conférence: cela dépendrait du niveau des progrès effectués par de tels autres projets de Protocoles.

Répondant à une demande de clarification de *Mme Collaço*, *M. Loewe* a confirmé que le Secrétariat serait libre d'inviter les Organisations qu'il souhaitait à désigner des représentants participant aux sessions des experts gouvernementaux en tant qu'observateurs.

M. van Loon a indiqué que son Organisation était prête à offrir son aide pour les travaux futurs. Une attention avait été portée au cours de la session aux questions de droit international privé. Son organisation ferait de son mieux pour assister à la réunion du Comité pilote et de révision et, à ce propos, il a demandé que le Secrétariat prenne en compte dans la programmation de la réunion le fait que son Organisation et la CNUDCI co-parraineraient un groupe de travail portant sur le financement par cessions de créances, la semaine du 17 mai.

M. Loewe a indiqué que le Secrétariat, comme à son habitude, dans la programmation de la réunion du Comité pilote et de révision, s'assurerait que les dates choisies permettraient à toutes les parties intéressées d'être présentes.

(c) *Conclusions*

1.- Le Conseil, en faisant part de sa satisfaction quant au travail accompli par le Comité d'étude et le Groupe du Protocole Aéronautique pour l'élaboration d'un avant-projet de Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et un avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens aéronautiques, a décidé que ces textes devraient être affinés davantage par un Comité pilote et de révision ("**le Comité pilote et de révision**") avant et en vue d'être soumis aux experts gouvernementaux. Il a été envisagé, notamment, que les dispositions de l'avant-projet de Protocole susceptibles d'application générale aux matériels d'équipement couverts par l'avant-projet de Convention soient déplacées en conséquence et que l'avant-projet de Protocole s'aligne de façon plus générale sur l'avant-projet de Convention quant au style et à la terminologie. Les observations effectuées par les membres du Conseil lors de leur débat quant à l'avant-projet de Convention et au Protocole ont été noté, et les points soulevés seront inclus aux questions à examiner par le Comité pilote et de révision et par les experts gouvernementaux. Les membres du Conseil auront aussi la possibilité de soumettre jusqu'à la fin du mois de mars des commentaires écrits sur les deux textes qui seront examinés par le Comité pilote et de révision dont la réunion est prévue pour mai 1998. Sa mission consistera à élaborer des textes définitifs de l'avant-projet de Convention et du Protocole, en anglais et en français, de sorte à en permettre la transmission aux Gouvernements dans les plus brefs délais en vue d'une session des experts gouvernementaux qui se tiendra au plus tard en décembre 1998, et qui sera organisée conjointement par Unidroit et l'O.A.C.I., dans le cadre de leur co-parrainage du processus intergouvernemental relatif aux deux textes.

2.- Le Conseil a convenu que la participation du Comité pilote et de révision devrait être ouverte à des représentants d'Unidroit, de l'O.A.C.I., et en tant que membres principaux du

Groupe du Protocole Aéronautique, à l'A.T.A.I. et au G.T.A. Il aura pour mandat de coordonner l'avant-projet de Convention et le Protocole tout au long des négociations intergouvernementales, notamment afin de rendre compte des décisions prises et des commentaires reçus, et de traiter d'autres questions relatives à l'élaboration de ces textes pour adoption par une Conférence diplomatique. Le Comité devra être en mesure de coopter les experts qui seront nécessaires pour traiter des aspects particuliers de ces textes.

3.- Le Conseil a noté avec satisfaction les progrès des travaux en ce qui concerne les avant-projets de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire et au matériel spatial, ainsi que l'accord de l'O.T.I.F. afin de coordonner le travail avec Unidroit sur le processus intergouvernemental en ce qui concerne l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire, ainsi que la proposition du Bureau des affaires spatiales extra-atmosphériques des Nations Unies selon laquelle l'avant-projet de Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel spatial, une fois achevé, soit transmis à ce Bureau en demandant à ce qu'il soit disponible à titre d'information pour les membres de la Commission des Nations Unies pour l'utilisation pacifique de l'espace extra-atmosphérique.

4.- Le Conseil a convenu que le Secrétariat devra dans les plus brefs délais prendre contact avec l'I.R.U. afin de déterminer dans quelle mesure cette Organisation pourrait être intéressée à participer aux étapes futures des travaux de l'Institut sur ce sujet et, notamment, dans quelle mesure ses membres jugeraient pertinent d'inclure les camions dans le champ d'application de la future Convention et par conséquent d'élaborer un Protocole sur les questions spécifiques aux camions.

- Utrecht University
Postbus 20303
2500 EH 's-Gravenhage
- Ms Tsvetana KAMENOVA
Professor of Law and Director
of the Institute for Legal Studies
Bulgarian Academy of Sciences
4, Serdica Street
1000 Sofia
- Mr Mikko KÖNKKÖLÄ
Director of Legislation
Department of Legislation
Ministry of Justice
Eteläesplanadi 10
00130 Helsinki
representing Mr Leif SEVÓN
- Mr Kei KURAYOSHI
Ministry of Justice
Civil Affairs Bureau
Director of the Third Division
1-1-1 Kasumigaseki, Chiyoda-Ku
Tokio 100-0031
representing Mr Yasuo HAMASAKI
- M. Roland LOEWE
Professeur honoraire de l'Université de
Salzbourg;
Ancien Directeur-Général au Ministère
Fédéral de la Justice;
*Premier Vice-Président du Conseil de
Direction*
Hummelgasse 18
1130 Wien
- Mr Byung-Hwa LYOU
Professor of Law
Korea University
President of Transnational Law and
Business Studies
464-1 Kunja-Dong
143-150 Seoul
- Mr Ferenc MÁDL
Professor of Law
Eötvös Loránd University
Institute of the Law of Conflicts
and International Economic Relations
Egyetem tér 1-3
1364 Budapest
- M. Jörg PIRRUNG
Juge au Tribunal de première instance

| | |
|---------------------------------|---|
| | des Communautés Européennes Kirchberg <u>2925 Luxembourg</u> |
| M. Jean-Pierre PLANTARD | Procureur général près la Cour d'Appel 5 Rue Carnot <u>78511 Versailles</u> |
| M. Jacques PUTZEYS | Professeur émérite de l'Université Catholique de Louvain 98 rue Saint Bernard <u>1060 Bruxelles</u> |
| Mr Alan D. ROSE | President Australian Reform Commission Level 8, ANZ Centre 12 Moore Street <u>Canberra City, ACT 2601</u> |
| Mr Jorge SÁNCHEZ CORDERO DÁVILA | Public Notary Arquimedes 36 Polanco <u>11560 Mexico City</u> |
| Mr Biswanath B. SEN | Senior Advocate at the Supreme Court of India 6 Southern Avenue Maharani Bagh <u>New Delhi 110065</u> |
| Mme Anne-Marie TRAHAN | Juge à la Cour Supérieure du Québec Palais de Justice 1, rue Notre Dame est <u>Montréal</u> |
| M. Ioannis VOULGARIS | Professeur de droit Faculté de droit Université Démokritos de Thrace 1, rue Panagi Tsaldari <u>69100 Komotini</u> |
| M. Pierre WIDMER | Professeur Directeur Institut suisse de droit comparé Dorigny <u>1015 Lausanne</u> |
| Ms Yuejiao ZHANG | Director-General Department of Treaty and Law Ministry of Foreign Trade & Economic Co- operation 2 Dong Chang An Ave. <u>Beijing</u> |

OBSERVATEURS – OBSERVERS

ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES /
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATIONS

Conférence de La Haye de droit international
privé / *Hague Conference on International
Private Law*

Mr Hans van LOON
Secretary-General
Scheveningseweg 6
2517 KT La Haye

Organisation intergouvernementale pour
les transports internationaux ferroviaires /
*Intergovernmental Organisation for
International Carriage by Rail (O.T.I.F.)*

Mr Gerfried MUTZ
Deputy Director-General
Gryphenhübeliweg 30
3006 Berne

Organisation de l'aviation civile
internationale (O.A.C.I.) / *International
Civil Aviation Organization (I.C.A.O.)*

Mr Ludwig WEBER
Director of the Legal Bureau
999 University Street
Montreal

Commission des Nations Unies pour le
droit commercial international (CNUDCI) /
*United Nations Commission on International
Trade Law (UNCITRAL)*

Mr Gerold HERRMANN
Secretary
Vienna International Centre
P.O. Box 500
1400 Vienna

ORGANISATION ET GROUPEMENT INTERNATIONAUX NON-
GOUVERNEMENTAUX / / INTERNATIONAL NON-GOVERNMENTAL
ORGANISATION AND GROUPING

Association du transport aérien
internationale (A.T.A.I.) / *International
Air Transport Association (I.A.T.A.)*

Mr Lorne S. CLARK
General Counsel and Corporate Secretary
I.A.T.A. Centre
Route de l'Aéroport 33
1215 Geneva 15

Groupe de travail aéronautique (G.T.A.) /
Aviation Working Group (A.W.G.)

Mr Jeffrey WOOL
Co-ordinator of the Aviation Working Group
Partner, Perkins Coie
3 / 4 Royal Exchange Buildings
London EC3V 3NL