

UNIDROIT 1995
Etude LXXII - Doc. 17 Add. 2
(Original: français)

Unidroit

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

COMITE D'ETUDE CHARGE DE L'ELABORATION D'UNE REGLEMENTATION
UNIFORME RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES
PORTANT SUR DU MATERIEL D'EQUIPEMENT MOBILE:

SOUS-COMITE CHARGE DE L'ELABORATION D'UN PREMIER PROJET

RAPPORT

préparé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un groupe de travail représentant l'industrie aéronautique:

OBSERVATIONS

(par les membres du sous-comité et des Organisations internationales et associations professionnelles qui y sont représentées par des observateurs):

Rome, août 1995

INTRODUCTION

Postérieurement aux observations qui lui sont parvenues concernant le rapport préparé conjointement par Airbus Industrie et The Boeing Company au nom d'un groupe de travail représentant l'industrie aéronautique (Etude LXXII - Doc. 16) et qui ont été incorporées aux documents Etude LXXII - Doc. 17 et Etude LXXII - Doc. 17 Add., le Secrétariat d'Unidroit a reçu d'autres observations de la part de la Fédération Européenne des Associations des Etablissements de Crédit-bail (Leaseurope), représentée par un observateur au sous-comité du Comité d'étude chargé de l'élaboration d'une réglementation uniforme relative aux garanties internationales portant sur du matériel d'équipement mobile. Le présent document reproduit ci-dessous lesdites observations.



FEDERATION EUROPEENNE DES ASSOCIATIONS DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT-BAIL (LEASEUROPE)

Concerne: Projet de Convention Unidroit sur les garanties internationales portant sur du matériel d'équipement mobile. "Rapport de synthèse" du 15 février 1995 + Etude LXXII - doc. 16: Position du secteur aéronautique.

Nous avons bien reçu le document en rubrique pour lequel nous vous remercions. Il appelle de notre part les remarques suivantes (pour rappel, la Fédération s'était déjà exprimée le 20 septembre 1994). LA FEDERATION MET UNE FOIS DE PLUS EN EXERGUE LE CONCEPT DE DROIT DE PROPRIETE QU'ELLE ENTEND NETTEMENT SINGULARISER PAR RAPPORT AU CONCEPT DE SURETE.

1. *Dans le "Rapport de synthèse":*

- L'on relève que sous le point 10(ii) le texte se réfère à une "réserve de propriété" / "title reservation" lorsqu'il évoque le crédit-bail. Il en va de même aux points 10 (v), (vii), (x), (xvii), (xviii), (xx): "contrats réservant un droit de propriété".

- La question de l'attribution du droit de propriété est déterminée par la loi nationale (xxiii).

- "Compte tenu des différences conceptuelles en jeu", le document accepte de déterminer séparément les "sûretés stricto sensu", les "ventes avec réserve de propriété" et les "opérations de crédit-bail" (xii). De même au point (xx).

- Il est indiqué que le caractère opposable aux tiers des sûretés enregistrées s'inspire du principe de l'article 7 (1-a) de la Convention d'Unidroit sur le crédit-bail international.

2. *Dans la Prise de position du secteur aéronautique:*

Leaseurope entend exprimer les réserves suivantes:

Si le secteur aéronautique a exprimé son soutien aux idées développées par la Fédération (voir dans l'étude LXXII - doc. 16 le § 2.3), il poursuit néanmoins en indiquant qu'"une distinction claire (et donc formelle) doit être faite entre les sûretés au sens strict et les droits de réserve de propriété aux fins d'une classification ... de manière à éviter les problèmes fiscaux ... ". Sur ce point, Leaseurope remarque que la prise de position du secteur aéronautique ne semble guère rejoindre quant au fond la distinction voulue par le secteur du leasing. Celle-ci est que le "droit de réserve de propriété" ne concerne que les opérations de "vente avec réserve de propriété". Le leasing, en revanche, repose sur le droit de propriété en tant que tel.

L'on note également sous le § 2.4 avant-dernier alinéa, l'éventualité présentée par le secteur aéronautique de considérer des garanties "soit comme une sûreté, soit comme un droit de réserve de propriété" et ce, à nouveau pour des motifs d'ordre fiscal. A nouveau, Leaseurope exprime ses réserves sur la formulation "droit de réserve de propriété" et sur les motifs invoqués qui sont d'ordre purement fiscal et non juridique.

Sous le § 3 titre "recommandations", la prise de position du secteur aéronautique indique que "tous les contrats de crédit-bail ... devraient être inclus (dans le projet de convention) comme des contrats réservant un droit de propriété au créancier ... "; cette formulation est jugée dangereuse à nouveau, d'autant plus que le secteur de l'aviation connaît déjà tant pour les aéronefs que pour les moteurs ou réacteurs qui les animent, des registres regroupant les uns et les autres.

Pour le surplus, il y a lieu de relever dans ce document le souci exprimé de voir préciser la notion de "real rights" (traduction des "droits réels"). En outre, pages 5 et 22 version anglaise, le secteur de l'aviation exprime le vœu de voir optimisées les conditions de sécurité juridique en faveur des bailleurs et des locataires. Dans le même sens, p. 26 et annexe 4B version anglaise, Airbus et Boeing proposent une clause optionnelle renforçant les droits du bailleur en cas de faillite du locataire.

La Fédération partage elle aussi ces souhaits.