



**SESSION CONJOINTE DE L'ASSEMBLEE
GENERALE D'UNIDROIT ET DU COMITE
D'EXPERTS GOUVERNEMENTAUX D'UNIDROIT
EN VUE DE LA FINALISATION ET DE
L'ADOPTION D'UN PROJET DE LOI TYPE SUR
LA LOCATION (*LEASING*)
Rome, 10 - 13 novembre 2008**

UNIDROIT 2008
S.C Leasing/W.P. 6
Original: anglais
Octobre 2008

**PROPOSITION CONJOINTE
CONCERNANT L'APPLICATION DU PROJET DE LOI TYPE SUR LA LOCATION (*LEASING*)
AUX TRANSACTIONS PORTANT SUR DES AERONEFS**

(soumise par le Secrétariat d'UNIDROIT et le Groupe de travail aéronautique (G.T.A.))

I. RAISONS DE LA PROPOSITION

À la deuxième session du Comité d'experts gouvernementaux d'Unidroit chargé de la préparation d'un projet de Loi type sur la location (*leasing*) (ci-après dénommé *le Comité*), tenue à Mascate du 7 au 9 avril 2008, une proposition a été faite d'ajouter un paragraphe à l'article 3 du projet de Loi type visant à exclure de son champ d'application les locations de matériels d'équipement mobiles couverts par d'autres législations spécifiquement conçues pour cette catégorie de biens. Cette proposition, comme l'a indiqué son auteur, se fondait sur de larges consultations auprès du secteur aéronautique qui mettaient en évidence que la Loi type n'était pas appropriée pour les transactions dans ce secteur. La proposition d'amendement qui a été préparé par le Comité de rédaction à cette session pour donner effet à cette proposition n'a pas été jugé acceptable par tous les Etats représentés, certains préconisant soit l'exclusion générale des matériels d'équipement mobiles, soit celle spécifiquement des aéronefs, des moteurs d'aéronefs, des hélicoptères, du matériel roulant ferroviaire, des navires et des biens spatiaux, tandis que d'autres ont marqué leur préoccupation que l'exclusion des locations de catégories aussi larges de biens mobiles risquerait de porter atteinte à l'un des objectifs fondamentaux de la Loi type proposée, à savoir de faciliter les investissements dans un domaine aussi crucial des infrastructures pour les pays en développement et en transition économique. Compte tenu de l'heure tardive, il a été convenu qu'un paragraphe placé entre crochets serait ajouté à l'article 3, prévoyant que la future Loi type ne s'appliquerait pas aux aéronefs, aux moteurs d'aéronefs, aux hélicoptères, au matériel roulant ferroviaire, aux navires et aux biens spatiaux, afin de signifier à l'intention de la Session conjointe chargée de la mise au point et de l'adoption du projet de Loi type que cette question appelait un examen plus approfondi (cf. Etude LIXA – Doc. 13, p. 10).

Après la deuxième session, M. Jeffrey Wool, Secrétaire du Groupe de Travail Aéronautique (G.T.A.),* a écrit au Président et au Secrétaire Général d'UNIDROIT en exprimant la préoccupation du G.T.A. concernant le champ d'application du projet de Loi type où se trouveraient inclus les

* Le G.T.A. est composé des plus importants constructeurs, bailleurs et financiers aéronautiques au monde. Il est co-présidé par Airbus et Boeing et ses membres sont basés ou sont la propriété d'entités en Asie, en Europe, au Moyen-Orient, en Amérique latine et en Amérique du nord.

locations d'aéronefs, d'hélicoptères, de moteurs d'aéronefs ou d'autres composants installés sur un aéronef ou un hélicoptère. Il suggérait que la future Loi type serait à différents égards en contradiction avec la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, ouverte à la signature au Cap le 16 novembre 2001, telle qu'elle s'applique aux biens aéronautiques (par le jeu de l'application du Protocole à la Convention portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, lui aussi ouvert à la signature au Cap le 16 novembre 2001). Elle serait également en contradiction avec des pratiques très développées dans le secteur aéronautique, ainsi qu'avec des règles et des pratiques aéronautiques spécialisées en vigueur dans de nombreux pays. Le G.T.A. demandait au Conseil de Direction d'UNIDROIT, réuni pour sa 87^{ème} session à Rome du 21 au 23 avril 2008, de prendre les mesures nécessaires afin d'assurer que la future Loi type ne s'applique pas à un contrat de location ou à un contrat de fourniture portant sur un aéronef, un hélicoptère, un moteur d'aéronef ou autre composant installé sur un aéronef ou un hélicoptère, ou bien que le projet de Loi type soit amendé de telle sorte à donner effet aux suggestions formulées par M. Wool dans les commentaires qu'il avait présentés à la deuxième session du Comité (cf. C.E.G. Leasing/2/W.P.3 Add. 3, note 1) en vue de renforcer le rôle de la liberté contractuelle des parties dans ce contexte.

A sa 87^{ème} session, le Conseil de Direction, après avoir examiné les préoccupations du G.T.A., a invité le Secrétariat à déployer les efforts nécessaires en vue de parvenir à une solution appropriée pour les différents intérêts concernés.

II. ELABORATION DE LA PROPOSITION

Aussitôt après la session du Conseil, le Secrétariat a contacté M. Wool pour organiser une rencontre en vue d'élaborer la solution appropriée demandée par le Conseil. A l'aimable invitation de M. Ronald DeKoven, Rapporteur du Comité, la rencontre a eu lieu dans le bureau de celui-ci à Londres le 8 septembre 2008. Outre M. DeKoven, ont participé à la réunion M. Wool, en représentation du G.T.A., M. M.J. Stanford, Secrétaire Général Adjoint représentant UNIDROIT, et le Professeur Sir Roy Goode, comme *amicus curiae*, compte tenu de son rôle central dans l'élaboration de la Convention d'UNIDROIT sur le crédit-bail international, ouverte à la signature à Ottawa le 28 mai 1988, de la Convention du Cap et de ses deux Protocoles adoptés à ce jour, ainsi que du nouveau Protocole actuellement en préparation.

A la réunion, M. Wool a indiqué que le G.T.A. pourrait envisager différentes solutions aux difficultés qu'il voyait, mais celle qui lui paraissait la plus efficace serait l'exclusion générale du champ de la future Loi type des contrats de location et des contrats de fourniture portant sur des matériels d'équipement aéronautiques de grandes dimensions du type couvert par la Convention du Cap telle qu'elle s'applique aux biens aéronautiques. La préoccupation du G.T.A. était pour l'essentiel que les dispositions du projet de Loi type allaient à l'encontre de la pratique actuelle en matière de location et de ventes d'aéronefs – et de celle qui se développait, notamment sous l'empire de la Convention du Cap telle qu'appliquée aux biens aéronautiques dont le régime d'allocation des risques avait déjà été accepté par le secteur professionnel de l'aéronautique.

Après une discussion approfondie des problèmes en jeu, il est apparu que la préoccupation du G.T.A. était particulière au secteur aéronautique et tenait au fait que celui-ci était traditionnellement soumis à un régime juridique spécial, tel que celui mis en place par le Protocole aéronautique du Cap, et avait développé une pratique juridique propre au cours des années. Cela était confirmé notamment par l'acceptation très large dont jouissait déjà le Protocole aéronautique du Cap.

En conséquence, les participants à la réunion se sont accordés sur l'idée qu'il serait légitime et approprié de faire une exception spéciale dans le cadre de la future Loi type pour les contrats de

location et de fourniture portant sur des matériels d'équipement aéronautiques de grandes dimensions – à condition toutefois que les parties n'aient pas expressément stipulé l'application à leurs contrats de la future Loi type –, sans toutefois qu'une telle exclusion s'étende aux petits aéronefs, tels que ceux utilisés pour la pulvérisation des récoltes, pour lesquels son application serait particulièrement souhaitable pour les économies en développement ou en transition. Par ailleurs, il ne serait pas justifié d'exclure les autres catégories de matériels d'équipement mobiles, à savoir le matériel roulant ferroviaire, les navires et les biens spatiaux, qui se trouvaient actuellement couverts par l'article 3(3) du projet de Loi type, étant donné que ces catégories de matériels d'équipement mobiles ne faisaient pas encore l'objet de pratiques juridiques aussi particulières que c'était le cas pour le secteur aéronautique, et que l'on pouvait donc escompter que la Loi type proposée pourrait contribuer de façon importante à faciliter l'acquisition de tels matériels par le financement en leasing dans les pays en développement et en transition économique.

Il a donc été convenu que le Secrétariat d'UNIDROIT et le G.T.A. prépareraient une proposition conjointe qui serait présentée à l'Assemblée Générale d'UNIDROIT et au Comité d'experts gouvernementaux d'UNIDROIT (ci-après dénommés *la Session conjointe*), et dont l'effet serait de remplacer le libellé actuel de l'article 3(3) du projet de Loi type par une exclusion de l'application du projet de Loi type pour les contrats de location et de fourniture portant sur des matériels d'équipement aéronautiques de grandes dimensions, et à condition que le bailleur, le preneur et le fournisseur n'aient pas prévu par écrit son application à leurs contrats. Il a en outre été convenu que les termes "de grandes dimensions" seraient définis de façon à assurer leur parfaite compatibilité avec les dispositions du Protocole aéronautique du Cap qui concernent son champ d'application, bien que la définition ne dépende pas de l'application de ce Protocole: la définition proposée s'appliquerait, bien entendu, indépendamment du fait que l'Etat en question était à cette date partie au Protocole aéronautique. L'approche du renvoi a été suivie.

III. NATURE ET PRESENTATION DE LA PROPOSITION

M. Wool a accepté de préparer un premier projet des nouvelles dispositions faisant l'objet de cette proposition conjointe pour qu'elles soient, après avoir été examinées par M. DeKoven, incorporées dans un document qui serait soumis à la Session conjointe en tant que proposition conjointe du Secrétariat d'UNIDROIT et du G.T.A. Le Secrétariat d'UNIDROIT a préparé le document destiné à incorporer la nouvelle disposition proposée.

A l'issue de cette procédure, le Secrétariat d'UNIDROIT et le G.T.A. ont l'honneur de soumettre la proposition conjointe suivante visant à remplacer l'article 3(3) du projet de Loi type sur la location (*leasing*) (S.C. Leasing/W.P. 3) aux Gouvernements et aux Organisations pour examen par la Session conjointe:

* * *

**Proposition conjointe
visant à ajouter un nouveau paragraphe à l'article 2
et un nouveau paragraphe 3 à l'article 3 du projet de Loi type**

soumise par le Secrétariat d'UNIDROIT et le Groupe de Travail Aéronautique

Proposition de nouveau paragraphe à l'article 2

Article 2 – Définitions

Matériel d'équipement aéronautique de grandes dimensions désigne tous les "biens aéronautiques" tels que définis dans le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé au Cap le 16 novembre 2001.

Proposition de nouveau paragraphe 3 à l'article 3

Article 3 – Autres lois

1. [idem que dans le document S.C. Leasing/W.P. 3]
2. [idem que dans le document S.C. Leasing/W.P. 3]
3. La présente Loi ne s'applique pas à un contrat de location ou à un contrat de fourniture portant sur un matériel d'équipement aéronautique de grandes dimensions, à moins que le bailleur, le preneur et le fournisseur en aient convenu différemment par écrit.