UNIDROIT
International Institute for the Unification of Private Law
Institut International pour l'Unification du Droit Privé

FR

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
86ème session
Rome, 10-11 décembre 2026

UNIDROIT 2026
A.G. (86) 3
Original: anglais
novembre 2026

Point n° 5 de l'ordre du jour: Amendement au Programme de travail de l'Organisation pour la période triennale 2026-2028

(mémorandum préparé par le Secrétariat)

Sommaire	*Amendement au Programme de travail de l'Organisation pour la période triennale 2026-2028*
Action demandée	*Inclure dans le Programme de travail 2026-2028, avec un niveau de priorité élevé, le projet proposé visant à élaborer une Loi type sur la procédure pour la mise en œuvre de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique, qui serait mené conjointement avec le GTA/AWG*
Documents connexes	*UNIDROIT 2025 – A.G. (85) 3; UNIDROIT 2026 – C.D. (107) 9.2.; UNIDROIT 2026 – C.D. (107) 29;*

I. INTRODUCTION

1. Le présent document invite l'Assemblée Générale à envisager d'inclure, avec un niveau de priorité élevé, dans le Programme de travail d'UNIDROIT pour la période 2026-2028, un projet visant à élaborer une Loi type sur la procédure pour la mise en œuvre de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique, qui serait mené conjointement avec le Groupe de travail aéronautique (GTA/AWG), conformément à la recommandation formulée par le Conseil de Direction lors de sa 107ème session (Rome, 27-29 mai 2026).

2. La proposition a été formulée par le Groupe de travail aéronautique (GTA/AWG), puis soumise au Secrétariat le 6 mai 2026. Le 19 mai 2026, le Secrétariat a reçu la confirmation que les Gouvernements du Mexique et du Royaume-Uni se joindraient au GTA/AWG en tant que co-auteurs de la proposition (ci-après les "auteurs de la proposition"). Le Secrétariat a ensuite présenté la proposition au Conseil de Direction lors de sa 107ème session (voir UNIDROIT 2026 – C.D. (107) 9.2). Le Conseil de Direction a approuvé la proposition par consensus et recommandé à l'Assemblée Générale d'inclure ce projet dans le Programme de travail 2026-2028, en lui attribuant un niveau de priorité élevé (voir UNIDROIT 2026 – C.D. (107) 29, para. 222 et suivants). La proposition est reproduite en Annexe au présent document. Le Conseil de Direction a également autorisé le Secrétariat à entamer les travaux préparatoires et, sous réserve de l'approbation du projet par l'Assemblée Générale, à constituer un Groupe de travail conjoint avec le GTA/AWG.

3. La proposition a été soumise après l'approbation par l'Assemblée Générale du Programme de travail pour la période triennale 2026-2028 lors de sa 85ème session (Rome, 11 décembre 2025). Sa présentation alors que le Programme de travail est déjà en cours ne fait toutefois pas obstacle à son examen ni à son éventuelle inclusion par l'Assemblée Générale. Lors de sa 101ème session (Rome, 8-10 juin 2022), à la demande du Secrétariat, le Conseil de Direction avait décidé d'adopter une approche souple concernant l'inclusion éventuelle de nouveaux projets dans un Programme de travail en cours, afin de faire face à des situations d'urgence ou de tirer parti d'opportunités favorables. Un précédent avait déjà été établi lors de la 99ème session du Conseil de Direction (session en ligne, avril-mai 2020), qui avait recommandé l'inclusion, dans le Programme de travail 2020-2022, d'un projet conjoint avec la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) visant à élaborer une Loi type sur les récépissés d'entrepôt et un Guide pour son incorporation. L'Assemblée Générale avait approuvé cette recommandation lors de sa 79ème session (Rome, 17 décembre 2020), et les deux organisations ont adopté les instruments qui en ont résulté en 2024.

4. Dans ce contexte, le Conseil de Direction a examiné la présente proposition sur le fond et recommandé l'inclusion du projet dans le Programme de travail en cours. L'Assemblée Générale est invitée à examiner la recommandation du Conseil de Direction.

II. LE PROJET PROPOSÉ

A. Les auteurs de la proposition et les raisons sous-jacentes

5. Le Mexique et le Royaume-Uni comptent parmi les plus anciens États membres d'UNIDROIT et peuvent se prévaloir d'une longue tradition de participation active et de soutien aux travaux de l'Institut. De plus, ces deux États membres sont des États contractants de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique. Leur soutien à cette proposition confère au projet une importance et une pertinence particulières.

6. Le Groupe de travail aéronautique ("GTA/AWG") est une entité juridique à but non lucratif regroupant les principaux fabricants aéronautiques, sociétés de crédit-bail et institutions financières actives dans le secteur aéronautique. Ses travaux comprennent l'élaboration de

politiques, de lois et de réglementations visant à faciliter le financement et la location modernes dans le secteur de l'aviation internationale, y compris, en tant qu'élément central, la promotion et la mise en œuvre effective de la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Convention du Cap) et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques [1] (Protocole aéronautique).

7. Le GTA/AWG œuvre depuis de nombreuses années en étroite coordination et coopération avec UNIDROIT en ce qui concerne la Convention du Cap et le Protocole aéronautique. En effet, à l'instar des autres Protocoles à la Convention du Cap prévoyant une participation du secteur privé, le GTA/AWG a été initialement créé à la demande d'UNIDROIT pour contribuer au développement du système de traités de la Convention du Cap. Le Secrétariat d'UNIDROIT continue de coopérer étroitement avec le GTA/AWG sur les questions de promotion, de mise en œuvre et de conformité concernant la Convention du Cap et le Protocole aéronautique. Un exemple concret de cette coopération est le parrainage et l'engagement du GTA/AWG, aux côtés de l'Université de Cambridge, dans le cadre du Projet académique relatif à la Convention du Cap.

8. Le GTA/AWG possède une solide expérience pratique dans l'analyse et le suivi de la mise en œuvre effective de la Convention du Cap au sein des États contractants. Un outil essentiel à cet égard est l'Indice de conformité à la Convention du Cap (*Cape Town Convention Compliance Index*), qui assure le suivi et évalue la conformité des États contractants aux obligations découlant de la Convention du Cap, notamment en vérifiant si celle-ci a été effectivement mise en œuvre, si elle prime sur les dispositions nationales incompatibles, et si elle est appliquée conformément à ses dispositions et à ses objectifs. L'Indice, ainsi que les travaux connexes du GTA/AWG, s'appuient sur des analyses juridiques au niveau national, des données fournies par des avocats locaux et des groupes de contact nationaux, ainsi que sur l'expérience propre du GTA/AWG auprès des tribunaux, des autorités de l'aviation civile et d'autres organismes gouvernementaux.

9. De plus, le GTA/AWG possède une expérience significative de la collaboration directe avec les Gouvernements pour faciliter la mise en œuvre de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique. En particulier, le GTA/AWG a apporté une assistance aux États dans le cadre des processus d'adhésion ou de ratification, notamment en ce qui concerne les déclarations qualifiantes, les modèles de législation de mise en œuvre, ainsi que le suivi de la conformité à l'aide de l'Indice de conformité.

10. C'est dans ce contexte pratique que le GTA/AWG a identifié un certain nombre de faiblesses récurrentes dans la mise en œuvre au niveau national qui n'affectent pas seulement la juridiction dans laquelle elles apparaissent. Dans la mesure où la Convention du Cap s'inscrit dans un marché transfrontalier du financement et du crédit-bail, ces faiblesses dans la mise en œuvre au sein d'un État contractant peuvent affecter la perception des risques, la tarification, les pratiques transactionnelles et les expectatives relatives à l'exécution de manière plus générale. En ce sens, ces déficiences locales dans la mise en œuvre peuvent avoir un effet systémique plus large, notamment par un effet de contagion au sein du système de la Convention du Cap.

11. La Convention du Cap a été pionnière en créant un cadre moderne, efficace et assurant une protection des droits des créanciers pour l'exercice des mesures, les mesures provisoires, les recours liés à l'insolvabilité, la radiation et l'exportation. Cependant, la difficulté réside toujours dans le fait qu'elle ne définit pas elle-même, de manière détaillée, les mécanismes procéduraux nationaux par lesquels ces droits et mesures doivent être exercés devant les tribunaux, les registres, les autorités de l'aviation civile et d'autres organes administratifs. La proposition décrit cette situation comme une "lacune dans la mise en œuvre des règles de procédure": de nombreux États contractants ont besoin, mais ne disposent pas encore, de règles de procédure permettant l'exercice des actions fondées sur la Convention du Cap, permettant aux tribunaux d'agir dans les

[1] Pour plus de détails, voir www.awg.aero.

délais prévus par le Protocole aéronautique, et donnant un effet concret aux recours extrajudiciaires lorsque ceux-ci sont disponibles.

12. Cette lacune est particulièrement importante car le mécanisme d'exécution de la Convention du Cap repose sur la rapidité, la prévisibilité et la coordination institutionnelle. Même lorsque la Convention et le Protocole aéronautique sont formellement en vigueur, toute leur valeur peut être compromise si les procédures nationales ne sont pas adaptées pour permettre l'octroi de mesures d'urgence, une reprise de possession effective, la radiation et l'exportation, la reconnaissance des décisions pertinentes, ni pour donner effet aux décisions judiciaires pertinentes et assurer la coopération pratique des autorités administratives. Ainsi, vingt ans après l'entrée en vigueur de la Convention du Cap, un certain nombre de juridictions ne disposent toujours pas du cadre procédural nécessaire pour exploiter pleinement le potentiel du traité.

13. La proposition visant à élaborer une Loi type sur la procédure pour la mise en œuvre de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique doit être comprise à la lumière de ce contexte. Cette proposition répond à une lacune normative et procédurale: l'absence, dans de nombreux États parties, des mécanismes procéduraux nécessaires au fonctionnement effectif des droits et recours créés par la Convention du Cap. Une Loi type servirait donc d'instrument pratique de mise en œuvre, offrant aux États contractants un modèle législatif structuré leur permettant d'aligner leur droit procédural interne sur les objectifs du traité en matière d'exécution.

B. Contenu de la proposition

14. La loi type de procédure proposée porterait sur les principaux domaines nécessitant des règles de procédure nationales pour une mise en œuvre efficace de la Convention du Cap. Elle comprendrait des dispositions relatives aux mesures judiciaires en cas d'inexécution des obligations prévues par la Convention, aux procédures relatives aux mesures extrajudiciaires lorsqu'elles sont disponibles, aux mesures provisoires prévues à l'article 13 de la Convention, tel que modifié par l'article X du Protocole aéronautique, ainsi qu'aux règles relatives à l'exécution des décisions judiciaires étrangères pertinentes. Elle régirait également les aspects procéduraux de la radiation, de l'exportation et du transfert physique des biens aéronautiques, y compris les rôles respectifs des tribunaux, des autorités du Registre, des autorités de l'aviation civile, des autorités aéroportuaires et des autres tiers concernés.

15. La Loi type sur la procédure contiendrait en outre des dispositions relatives aux tribunaux et aux organes administratifs compétents, à la relation entre la loi type et les règles générales de procédure civile ou le droit de l'insolvabilité, à l'exercice des mesures d'une manière commercialement raisonnable, à sa primauté sur les dispositions nationales contradictoires, ainsi qu'aux dispositions transitoires. Il est proposé de la concevoir comme un instrument adaptable, pouvant être utilisé aussi bien dans les systèmes de droit civil que de *common law*, aussi bien dans les États fédéraux qu'unitaires. Lorsque la Convention du Cap permet aux États contractants de choisir entre différentes déclarations prévues par le traité, la Loi type sur la procédure offrirait des options législatives correspondantes, permettant à chaque État de mettre en œuvre l'instrument conformément à ses propres déclarations et à sa structure constitutionnelle.

C. Questions complémentaires à examiner

16. Les obstacles auxquels se heurtent certains États contractants (et, éventuellement, d'autres États susceptibles d'adhérer à la Convention à l'avenir) dans la mise en œuvre de celle-ci ne peuvent être surmontés de manière adéquate que par la voie législative, dans la mesure où les éléments concernés des systèmes procéduraux relèvent essentiellement de règles impératives du droit public auxquelles les parties ne peuvent déroger par voie contractuelle. Une Loi type pourrait donc constituer un instrument particulièrement utile pour renforcer la mise en œuvre effective de l'une des conventions les plus importantes élaborées par l'Institut.

17. Si elle était acceptée, cette proposition donnerait lieu à un projet d'un type particulier, dans lequel la mise en œuvre de l'un des instruments contraignants élaborés par l'Institut (une convention) serait facilitée et renforcée par un instrument de droit non contraignant (une loi type). Il existe un précédent présentant une interrelation similaire, mais celui-ci concerne un autre type d'instrument non contraignant: la Convention de Genève sur les règles matérielles relatives aux titres intermédiés (2009) [2] a ensuite été complétée par le Guide législatif sur les titres intermédiés (2017) [3]. Si, dans les deux cas, l'élaboration d'un instrument de droit non contraignant plusieurs années après l'adoption d'une convention vise à renforcer, à terme, la mise en œuvre de cette dernière, ce précédent n'est que partiellement comparable. Le Guide législatif de 2017, en tant qu'instrument explicatif, visait à clarifier et à expliciter différentes parties de la Convention, tandis qu'une loi type, en général, et cette loi type en particulier, serait destinée à être adoptée en tant que législation nationale afin de traiter des aspects très spécifiques fragilisant la mise en œuvre de la Convention du Cap. En ce sens, cette proposition de projet pourrait s'avérer plus utile, et donc plus fructueuse, que l'exemple précédent.

18. La Convention du Cap et le Protocole aéronautique (AP) ont été adoptés lors d'une Conférence diplomatique réunissant 68 États et 14 organisations internationales; la Convention et le Protocole comptent actuellement respectivement 90 et 87 États contractants. Les États ayant approuvé ces instruments ainsi que les États qui y sont actuellement parties ne coïncident pas entièrement avec les États membres d'UNIDROIT. La composition de l'instance à l'origine de la Convention et du Protocole aéronautique diffère donc de celle qui serait à l'origine de la future loi type, si celle-ci devait être adoptée. Toutefois, il ne semble pas y avoir d'interférence entre les instruments existants et ce nouveau projet. En raison de la nature non contraignante de la loi type, celle-ci ne créerait naturellement aucune obligation pour les États membres, et encore moins pour les États parties à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique. Il s'agit simplement d'un instrument mis à la disposition des États sur une base volontaire. De plus, la loi type ne vise pas à modifier la Convention du Cap et le Protocole aéronautique; bien au contraire. La loi type cherche à renforcer la mise en œuvre de ces instruments contraignants en offrant aux États contractants un texte législatif facultatif complémentaire. Loin de créer une quelconque interférence, la loi type ne pourrait que consolider le système conventionnel.

19. Un dernier point mérite d'être examiné: il s'agit du champ d'application matériel de la proposition. Celle-ci se limite à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique, et ce n'est que "dans un deuxième temps" qu'elle abordera les questions de procédure qui se posent – ou pourraient se poser – dans le cadre de la mise en œuvre du Protocole portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (Protocole ferroviaire) et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement miniers, agricoles et de construction (Protocole MAC). Cette distinction entre deux étapes repose sur les différences entre le Protocole aéronautique et les autres Protocoles, qui tiennent à la nature particulière du secteur aéronautique en termes de sécurité, de type de biens et d'implication des autorités publiques. Les différences entre les Protocoles peuvent conduire à traiter des questions distinctes. De plus, les questions que la loi type est appelée à couvrir découlent de l'identification d'obstacles concrets relevés au fil de nombreuses années de pratique. C'est sur cet élément que reposent le fondement et la véritable valeur ajoutée du projet. Malheureusement, compte tenu de l'état d'avancement des deux autres Protocoles, la situation est différente. S'agissant du Protocole ferroviaire, il n'existe pas d'informations comparables, tandis que, dans le cas du Protocole MAC, les travaux devraient reposer sur des hypothèses ou sur une analogie avec le Protocole aéronautique. À la lumière de ces éléments, le Secrétariat estime qu'il est judicieux de commencer par le Protocole aéronautique et d'examiner les dispositions spécifiques aux autres protocoles à un stade ultérieur.

---

2 Voir https://www.unidroit.org/fr/instruments/marches-financiers/convention-de-geneve/

3 Voir https://www.unidroit.org/fr/instruments/marches-financiers/guide-legislatif/

20. Néanmoins, et afin de tirer parti des synergies potentielles, le Secrétariat souhaiterait que les Groupes de travail des autres Protocoles participent aux travaux en qualité d'observateurs dès le début. La participation de ces groupes dès la première étape pourrait en effet contribuer à simplifier et à accélérer une éventuelle deuxième étape.

D. Déroulement du projet

21. Le projet serait mené conjointement avec le GTA/AWG. À l'instar d'autres projets conjoints récents – tels que ceux concernant les Principes d'UNIDROIT relatifs aux contrats du commerce international (Principes d'UNIDROIT) et les contrats d'investissement internationaux, menés en coopération avec la Chambre de commerce internationale (CCI), ainsi que les Principes d'UNIDROIT et les contrats d'ingénierie et de construction, menés en coopération avec la Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils (FIDIC) –, chacune des organisations désignerait la moitié des experts participant au projet et prendrait en charge les coûts correspondants. Le nombre, l'origine et l'expertise des experts désignés seraient déterminés conformément à la méthodologie établie d'UNIDROIT. Ces modalités permettraient donc de mener le projet en mobilisant des ressources limitées de l'Institut.

22. À la suite de la recommandation du Conseil de Direction visant à inclure le projet dans le Programme de travail 2026-2028 en lui attribuant un niveau de priorité élevé, et de son autorisation d'entreprendre les travaux préparatoires, de premières activités préparatoires ont été engagées. Compte tenu de l'intérêt potentiel immédiat du projet et de la nécessité de remédier aux problèmes existants dans la mise en œuvre de la Convention du Cap, il est proposé que l'Assemblée Générale envisage de lui attribuer un niveau de priorité élevé. Les travaux préparatoires menés à ce jour ont nécessité des ressources minimales et n'ont pas affecté le calendrier de mise en œuvre du Programme de travail en cours.

23. Si l'Assemblée Générale approuvait la recommandation du Conseil de Direction, un Groupe de travail serait constitué rapidement. Compte tenu du sujet traité, la création prochaine d'un Comité consultatif semblerait également appropriée, afin de permettre aux États membres de participer aux travaux dès que le projet aura atteint un stade suffisamment avancé pour être soumis à l'examen d'experts.

III. ACTION DEMANDÉE

24. *L'Assemblée Générale est invitée à approuver la recommandation du Conseil de Direction visant à inclure dans le Programme de travail 2026-2028, avec un niveau de priorité élevé, le projet d'élaboration d'une Loi type sur la procédure pour la mise en œuvre de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique, qui serait mené conjointement avec le GTA/AWG.*

ANNEXE

Proposition au Conseil de Direction d'UNIDROIT relative à une Loi type sur la procédure pour la mise en œuvre de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique
(proposée par le Mexique, le Royaume-Uni et le Groupe de travail aéronautique (GTA/AWG))

I. INTRODUCTION ET PROBLÈME FONDAMENTAL

1. La Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (la "Convention") et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (le "Protocole aéronautique") constituent l'une des réalisations les plus significatives dans le développement du droit commercial international. Depuis l'entrée en vigueur de ces instruments (ci-après dénommés la "Convention du Cap") en 2006, la Convention du Cap compte aujourd'hui 87 États contractants et a généré des avantages économiques significatifs en réduisant les coûts de financement et en améliorant l'accès au crédit pour l'acquisition et la location de matériels d'équipement aéronautiques. Ces avantages ont été largement répartis.

2. Il existe toutefois un domaine du droit lié à la mise en œuvre de la Convention du Cap qui, à défaut d'être renforcé, risque de compromettre ce succès et les avantages qui en découlent. Il s'agit du droit procédural. Les problèmes potentiels, observés à travers le monde, se répartissent en plusieurs catégories. De nombreux États contractants ont besoin, mais ne disposent pas, de règles de procédure:

a) permettant l'exercice des actions fondées sur la Convention du Cap, telles que les mesures provisoires prévues à l'article 13 de la Convention et à l'article X du Protocole aéronautique;

b) permettant aux tribunaux d'agir avec la célérité requise par la Convention du Cap et les déclarations formulées en vertu de celle-ci, notamment au titre des articles X et XI du Protocole aéronautique; et

c) facilitant l'exercice effectif des recours extrajudiciaires, lorsqu'une déclaration en ce sens a été formulée conformément à l'article 54(2) de la Convention, en particulier lorsque les États contractants n'autorisaient pas auparavant ce type de recours.

3. La Convention du Cap crée des droits et des garanties internationales, mais elle ne définit pas de manière exhaustive les procédures selon lesquelles ces droits et garanties doivent être exercés et mis en œuvre devant les tribunaux nationaux et les autorités administratives. Ce décalage entre les obligations découlant du traité et les règles de procédure prévues par le droit national constitue une source majeure de non-conformité et d'incertitude juridique dans les juridictions parties à la Convention du Cap à travers le monde.

4. La Convention à laquelle, en vertu de l'article 6(2), le Protocole aéronautique déroge dans certains domaines, cherche à combler ce décalage en se référant aux règles de procédure nationales à l'article 14: "Sous réserve du paragraphe 2 de l'article 54, la mise en œuvre des mesures prévues par le présent Chapitre est soumise aux règles de procédure prescrites par le droit du lieu de leur mise en œuvre". L'absence de telles règles de procédure, pleinement développées et précisément adaptées à la Convention du Cap, constitue le problème fondamental. Elle entraîne des lacunes, des imprécisions et des incohérences qui réduisent la confiance dans la Convention du Cap et engendrent des résultats incertains dans le cadre de son application. Elle augmente également de manière significative les coûts de transaction, tant pour déterminer les règles de procédure applicables (généralement incomplètes) que pour prendre des mesures coûteuses visant à permettre l'exercice des droits concernés (par le biais de ces règles de procédure généralement incomplètes). Les éléments qui précèdent compromettent sensiblement les objectifs et les effets du traité.

5. Dans le présent document, nous désignons ce qui précède par l'expression "lacune dans la mise en œuvre des règles de procédure".

II. PROJET PROPOSÉ POUR CONTRIBUER À COMBLER LES LACUNES DANS LA MISE EN ŒUVRE DE RÈGLES DE PROCÉDURE

6. Afin de contribuer à combler les lacunes dans la mise en œuvre des règles de procédure, il est proposé qu'UNIDROIT mène un projet conjoint avec le GTA/AWG visant à élaborer un projet de loi type sur la procédure pour la mise en œuvre de la Convention du Cap (la "Loi type sur la procédure" ou "LTP") en vue de sa soumission au Conseil de Direction. Compte tenu de l'importance de ce sujet, tout en tenant compte des différences significatives entre les modalités d'exercice des droits prévues par les différents Protocoles [4], la présente proposition envisage, dans un deuxième temps, de poursuivre les travaux sur une loi type similaire pour les Protocoles ferroviaire et MAC.

III. RÔLE D'UNIDROIT ET COMPÉTENCES POUR COMBLER LES LACUNES DANS LA MISE EN ŒUVRE DES RÈGLES DE PROCÉDURE

7. UNIDROIT dispose d'une longue expertise institutionnelle en matière de droit procédural, de manière générale, et s'est penché sur de nombreux aspects qui recoupent ou sont impliqués dans les problèmes susmentionnés liés à la Convention du Cap, notamment dans le cadre de ses travaux majeurs sur les "Meilleures pratiques pour des procédures d'exécution efficaces". Cette expertise peut être mise à profit pour aider à combler les lacunes dans la mise en œuvre des règles de procédure de la Convention du Cap, rendant celle-ci plus efficace et renforçant sa portée pratique. Parallèlement, UNIDROIT pourrait appliquer l'un de ses instruments-cadres (les "Meilleures pratiques pour des procédures d'exécution efficaces") à ses instruments plus spécifiques (la Convention du Cap), en y apportant les modifications nécessaires au regard du contexte. Il s'agirait là d'une avancée positive dans le domaine essentiel du renforcement de la mise en œuvre et de la conformité aux textes internationaux élaborés et adoptés. Ce projet pourrait être suivi, en temps voulu, par d'autres initiatives similaires, renforçant ainsi la mise en œuvre d'autres instruments d'UNIDROIT et pouvant servir d'exemple significatif pour d'autres organisations internationales en matière de mise en œuvre des instruments adoptés.

8. UNIDROIT possède une solide expérience dans l'élaboration de lois types dans le domaine du droit commercial international. Cette expérience pourrait être efficacement mise à profit dans le cadre de l'élaboration de la LTP.

9. L'élaboration de la LTP ne serait pas menée par UNIDROIT en tant que Dépositaire, car l'article 62 de la Convention n'en prévoit pas expressément la possibilité (du moins dans la mesure où l'élaboration d'une loi type n'est pas considérée comme l'une des "fonctions usuelles des dépositaires"). Cette tâche s'inscrirait plutôt dans le cadre de l'exercice du mandat institutionnel hautement prioritaire d'UNIDROIT visant à promouvoir la mise en œuvre efficace de ses propres instruments et, en particulier, de son rôle général visant à développer et à perfectionner le système de traités de la Convention du Cap.

---

[4] Il convient de noter que la plupart des mesures concernant les matériels d'équipement aéronautiques, y compris celles liées à la reprise de possession, se déroulent dans des installations aéroportuaires sécurisées, ce qui, comme l'a démontré l'expérience acquise au cours de ces vingt dernières années, nécessite des procédures spécifiques. De même, les mesures d'exportation concernant les matériels d'équipement aéronautiques soulèvent des questions de sûreté et de sécurité. Dans une perspective différente, les mesures visant le matériel roulant ferroviaire doivent tenir compte de leurs implications pour le service public.

IV. EXPERTISE DU GROUPE DE TRAVAIL AÉRONAUTIQUE POUR CONTRIBUER AU PROJET DE LOI TYPE SUR LA PROCÉDURE

10. Le GTA/AWG, initialement constitué à la demande d'UNIDROIT en 1994 pour contribuer aux travaux relatifs à la Convention du Cap, notamment par le biais de son réseau juridique mondial regroupant plus de 300 cabinets d'avocats, dispose de l'expertise nécessaire pour enrichir les travaux proposés par UNIDROIT sur le projet de loi type proposé. Il œuvre depuis 25 ans à l'échelle mondiale sur les problèmes susmentionnés et mettrait cette expérience et les informations connexes à disposition dans le cadre de cet effort conjoint.

V. OBJECTIF, NATURE ET PORTÉE DU PROJET DE LOI TYPE SUR LA PROCÉDURE

11. La Loi type proposée servirait de modèle aux États contractants souhaitant adopter ou réformer leur législation nationale en matière de procédure afin de donner pleinement effet à la Convention du Cap. Elle fournirait un ensemble de règles de procédure claires, exhaustives et harmonisées au niveau international, couvrant les principaux domaines dans lesquels des procédures internes adéquates sont nécessaires à la mise en œuvre de la Convention du Cap.

12. Le projet de loi type sur la procédure aurait trois objectifs principaux. Tout d'abord, combler les lacunes dans la mise en œuvre des règles de procédure en fournissant aux États contractants un modèle législatif structuré pouvant être adapté à leurs systèmes juridiques nationaux. Ensuite, promouvoir l'harmonisation des règles de procédure entre les juridictions relevant de la Convention du Cap, réduisant ainsi l'incertitude juridique et les coûts de transaction pour les parties aux opérations transfrontalières de financement aéronautique. Enfin, renforcer la conformité aux obligations de procédure et aux délais spécifiques établis par la Convention du Cap, renforçant ainsi l'efficacité du traité.

13. Sous réserve de l'évaluation et de l'élaboration par le Groupe de travail, le projet de Loi type sur la procédure (LTP) porterait sur les principaux thèmes suivants:

a) *Mesures judiciaires en cas de défaillance.* Dispositions régissant les procédures par lesquelles les créanciers peuvent saisir les tribunaux compétents afin d'obtenir des décisions donnant effet aux mesures prévues aux articles 8, 9 et 10 de la Convention, couvrant les mesures relatives aux contrats constitutifs de sûreté, aux contrats réservant un droit de propriété et aux contrats de bail, ainsi que les obligations de notification applicables.

b) *Mesures extrajudiciaires en cas de défaillance.* Dispositions régissant l'exercice des mesures extrajudiciaires dans les juridictions qui n'ont pas fait de déclaration en vertu de l'article 54(2) de la Convention exigeant l'autorisation préalable d'un tribunal pour l'exercice de ces mesures. Celles-ci incluraient des procédures administratives impliquant les autorités aéroportuaires, les organismes de maintenance, de réparation et de révision (MRO) et d'autres tiers concernés.

c) *Mesures provisoires.* Dispositions mettant en œuvre l'article 13 de la Convention, tel que modifié par l'article X du Protocole aéronautique, fixant des délais clairs dans lesquels les tribunaux compétents doivent rendre leurs décisions, précisant que ces décisions ont un caractère définitif et ne constituent pas des mesures provisoires, et traitant de la protection des intérêts des tiers.

d) *Exécution des décisions judiciaires étrangères.* Dispositions mettant en œuvre l'article X(6) du Protocole aéronautique et le système général de compétence de la Convention du Cap, en prévoyant des règles relatives à l'exécution des décisions rendues par les tribunaux d'autres États contractants (dotés d'une compétence au titre de la

Convention) concernant les droits et garanties liés à la Convention du Cap ayant déjà fait l'objet d'une décision judiciaire.

e) *Radiation et exportation.* Dispositions relatives aux règles de procédure applicables devant les tribunaux concernant la radiation, l'exportation et le transfert physique de biens aéronautiques hors de la juridiction, mettant en œuvre l'article IX(1) du Protocole aéronautique, et traitant des obligations de l'autorité du Registre et des autres autorités compétentes. Le Commentaire officiel de la Convention du Cap (5e éd. révisée, en anglais), aux paragraphes 3.38 et 4.40, décrit cette procédure comme la "voie judiciaire" ('*court route*'). Celle-ci se distingue du mécanisme IDERA qui, comme l'indique le Commentaire officiel au paragraphe 3.38 (ainsi qu'aux paragraphes 3.41 à 3.45), n'implique pas de décision judiciaire.

f) *Compétence et tribunaux compétents.* Dispositions désignant les tribunaux et les organes administratifs compétents pour connaître des demandes présentées au titre de la Convention du Cap, mettant en œuvre les dispositions relatives à la compétence prévues aux articles 42 et 43 de la Convention et à l'article XXI du Protocole aéronautique. Ces dispositions incluraient notamment l'exercice d'une compétence concurrente pour l'octroi de mesures provisoires dans l'attente d'une décision définitive, ainsi que l'application des clauses de choix de juridiction convenues par les parties.

g) *Dispositions générales et relation avec d'autres lois*. Dispositions relatives à l'exercice des mesures d'une manière commercialement raisonnable, à la relation entre la LTP et les lois générales de procédure civile et d'insolvabilité, à la primauté de la Convention du Cap et de la LTP sur les lois nationales contradictoires, ainsi qu'aux dispositions transitoires.

14. La LTP serait conçue pour être souple et adaptable. Elle tiendrait compte de différentes traditions juridiques, notamment les systèmes de *common law* et de droit civil, ainsi que de différents régimes constitutionnels, y compris les États fédéraux et unitaires. Lorsque la Convention du Cap offre aux États contractants des dispositions facultatives par le biais du mécanisme de déclaration, la LTP proposerait des formulations alternatives correspondantes afin que chaque juridiction adoptant l'instrument puisse l'adapter à son propre cadre juridique.

V. MÉTHODOLOGIE DE TRAVAIL PROPOSÉE

15. Il est proposé que la LTP soit élaborée par un Groupe de travail conjoint dédié, créé par le Conseil de Direction d'UNIDROIT, composé de cinq experts désignés respectivement par UNIDROIT et le Secrétariat du GTA/AWG. Ce Groupe de travail réunirait des experts en droit de la procédure et dans les domaines couverts par la Convention du Cap, issus des États contractants à la Convention, représentant l'ensemble des traditions juridiques, des régions géographiques et des niveaux de développement économique. Le Groupe de travail serait soutenu par le Secrétariat d'UNIDROIT. Le GTA/AWG serait responsable de tous les frais remboursables liés aux experts désignés par celui-ci.

16. Le processus d'élaboration comprendrait une phase de consultation structurée afin de permettre aux États contractants, aux acteurs du secteur, aux institutions universitaires et aux autres parties prenantes de formuler des observations sur les projets de texte. Il est prévu que le processus d'élaboration, y compris ces consultations, s'étende sur une période de 18 mois.

VI. CONCLUSION ET ACTION DEMANDÉE

17. L'élaboration d'une loi type sur la procédure pour la mise en œuvre de la Convention du Cap constituerait l'une des initiatives les plus importantes dont dispose la communauté internationale pour renforcer l'efficacité pratique de la Convention du Cap. Le cadre juridique établi par le traité est

largement reconnu comme solide et bien conçu. Le principal défi consiste à garantir que ses dispositions produisent pleinement leurs effets dans les systèmes juridiques nationaux des États contractants. Un instrument de loi type sur la procédure complet, faisant autorité et bénéficiant d'une reconnaissance internationale, élaboré sous les auspices d'UNIDROIT et du GTA/AWG, et finalement adopté en tant qu'instrument d'UNIDROIT, répondrait directement à ce défi et renforcerait sensiblement la sécurité juridique pour les parties prenantes exerçant leurs activités dans les juridictions parties à la Convention du Cap dans le monde entier.

18. Le Conseil de Direction est donc invité à:

a) prendre note de la présente proposition et de l'importance de combler les lacunes dans la mise en œuvre des règles de procédure dans les États contractants de la Convention du Cap;

b) autoriser l'inclusion de l'élaboration d'une loi type sur la procédure pour la mise en œuvre de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique au Programme de travail d'UNIDROIT pour la période 2026-2028; et

c) autoriser le Secrétariat à i) convoquer un Groupe de travail conjoint avec le GTA/AWG et à faciliter l'élaboration de l'instrument en vue de sa soumission au Conseil de Direction, et ii) étendre les travaux, dans un deuxième temps, à l'élaboration d'une loi type sur la procédure pour chacun des Protocoles ferroviaire et MAC.