

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 octobre 1963.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale sur le projet de loi ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE modifiant et complétant certaines dispositions des titres I<sup>er</sup> et IV du livre I<sup>er</sup> du Code de l'Aviation civile relatives aux droits réels sur aéronefs et aux saisie et vente forcée de ceux-ci,*

Par M. ABEL-DURAND,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

L'article 12 du Code de l'Aviation civile et commerciale dispose que les aéronefs sont susceptibles d'hypothèques et que la loi du 5 juillet 1917 sur l'hypothèque fluviale, modifiée par la loi du 19 juillet 1934, est applicable à l'hypothèque des aéronefs.

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Pierre de La Gontrie, Marcel Prélot, Marcel Champeix, vice-présidents ; Gabriel Montpied, Etienne Rabouin, Georges Boulanger, secrétaires ; Abel-Durand, Paul Baratgin, Robert Bouvard, Robert Bruyneel, Louis Courroy, Jacques Delalande, Emile Dubois, Pierre Fastinger, André Fosset, Jean Geoffroy, Gustave Héon, Emile Hugues, Léon Jozeau-Marigné, Paul-Jacques Kalb, Edouard Le Bellegou, Pierre Marcihacy, Pierre-René Mathey, Marcel Molle, François Monsarrat, Louis Namy, Jean Nayrou, Guy Petit, Louis Talamoni, Fernand Verdeille, Robert Vignon, Joseph Voyant, Paul Wach, Modeste Zussy.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 173, 487 et in-8° 70.

Sénat : 207 (1962-1963).

D'après l'article 13 du même Code, la saisie et la vente forcée de l'aéronef sont faites dans les formes prévues par ladite loi du 5 juillet 1917 modifiée.

Ces deux articles du Code de l'Aviation civile résultent de la codification de la loi du 31 mai 1924 sur la navigation aérienne qui, dans ses articles 14 et 15 renvoie elle-même à la loi du 5 juillet 1917.

C'est la loi du 19 juillet 1934 qui a introduit dans la législation française des dispositions relatives aux privilèges sur les aéronefs ; elle est incluse dans la codification des textes relatifs à l'aviation civile.

Tel est l'état actuel de notre droit interne.

Mais, de par leur nature même, les liaisons aériennes sont réalisées dans un cadre international et, d'autre part, les unités aériennes exigent de plus en plus, en raison de leur coût, l'intervention du crédit ; le gage éventuellement constitué sur ces unités ne peut donc être réellement valable que si l'effet des garanties qu'il confère s'étend au-delà des frontières du pays à l'intérieur duquel elles ont été consenties. D'où la nécessité de donner aux droits réels sur les aéronefs un statut international.

Une conférence internationale tenue à Chicago, en 1944, a marqué, dans une de ses résolutions, l'intérêt qui s'attache à la reconnaissance internationale de ces droits sur aéronefs. C'est l'objet d'une convention signée à Genève le 19 juin 1948. Cette convention a été signée par la France. Le projet de loi en portant ratification a été adopté sans débat par l'Assemblée Nationale le 10 mai 1962. Le Gouvernement, toutefois, n'a pas jusqu'ici demandé l'inscription à l'ordre du jour du Sénat du rapport le 14 juin 1962 par M. Gaston Pams, au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (n° 223, 2<sup>e</sup> session ordinaire de 1961-1962), estimant qu'il convenait que la loi interne française fut préalablement mise en harmonie avec la législation internationale définie par la Convention de Genève.

C'est l'objet principal du présent projet de loi, déposé par le Gouvernement le 14 février 1963, dont le texte n'a été que très légèrement modifié par l'Assemblée Nationale et sur lequel le Sénat est appelé à se prononcer à son tour.

Il se présente maintenant sous la forme, suggérée par M. le Garde des Sceaux, d'articles à insérer dans le Code de l'Aviation civile dont les dispositions existantes seraient ainsi modifiées et complétées.

Il est évident que, sur cette présentation et sur le principe même du projet de loi, votre Commission ne peut qu'émettre un avis favorable.

Pour faciliter l'insertion de nouvelles dispositions dans le Code de l'Aviation civile, le titre 1<sup>er</sup> du livre I est divisé en deux chapitres. Sous le chapitre I intitulé « de l'immatriculation, de la nationalité et de la propriété des aéronefs » sont compris les articles 3 à 11 du Code qui ne reçoivent aucun changement. Le chapitre II intitulé « De l'hypothèque et des privilèges sur les aéronefs » comprend toutes les dispositions nouvelles à l'exception des dispositions de caractère pénal qui trouvent leur place naturelle dans le titre IV intitulé « Dispositions pénales ».

Votre rapporteur, ayant soigneusement collationné les textes, a constaté la concordance des dispositions de la loi avec la législation existante et la Convention de Genève, sauf sur un point secondaire, objet d'un amendement adopté par l'Assemblée Nationale.

Le présent rapport en indiquera les grandes lignes.

I. — *Assiette de l'hypothèque* (art. 12 à 12-3 nouveaux du Code de l'Aviation civile).

Le nouvel article 12-1 précise que l'hypothèque grève la cellule, les moteurs, hélices, appareils et toutes pièces destinées au service de l'aéronef, même quand ils en sont momentanément séparés, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de celui-ci.

Cette précision est d'ailleurs conforme aux principes posés quant à l'assiette de l'hypothèque maritime, par l'article 240 de notre Code des Douanes, qui provient de la codification de la loi du 10 juillet 1885, article dont on ne trouve pas le correspondant dans la législation de l'hypothèque fluviale.

Le projet de loi innove en disposant, dans les articles 12-2 et 12-3, que l'hypothèque peut être étendue aux pièces de rechange conservées en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation et d'une publicité appropriée. Le Convention prévoit, dans son article 10 que si, en vertu de la loi d'un Etat contractant, l'un des droits visés à l'article premier s'étend aux pièces de rechange, cette extension sera reconnue par tous les Etats contractants.

II. — *Formalité de la constitution de l'hypothèque, durée des effets et radiation de l'inscription* (art. 12-4, 12-6 et 12-8 à 12-11).

Les formalités prévues à l'article 12-4 et à l'article 12-6 sont, dans une rédaction différente, analogues à celles qui sont organisées par les articles 95 à 98 du Code des voies navigables pour l'hypothèque fluviale.

Il en est de même des articles 12-8, 12-9, 12-10 et 12-11 relatifs à la durée des effets de l'inscription, aux années d'intérêt couvertes par l'hypothèque et à la radiation de l'inscription.

III. — *Ordre de préférence de l'hypothèque et des privilèges* (art. 12-12, 12-13, 12-14).

C'est ici surtout que, pour déférer à la Convention de Genève, le projet de loi apporte des modifications à la législation française.

a) Il confirme la législation existante au sujet de la collocation et du paiement des créances hypothécaires suivant l'ordre de leurs inscriptions, mais limite la portée de la préférence reconnue par l'article 2095 de notre Code civil aux créances privilégiées par rapport aux créances hypothécaires. N'ont priorité sur les hypothèques que :

- 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix dans l'intérêt des créances ;
- 2° Les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;
- 3° Les frais engagés pour sa conservation.

Cette disposition transcrite de l'article 4 de la Convention a pour but de placer au-dessus de la diversité des législations nationales la garantie attachée à l'hypothèque de statut international. La priorité ainsi attribuée à ces privilèges est d'ailleurs limitée dans le temps. Elle prend fin à l'expiration d'un délai de trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, au cours de ce délai, la créance privilégiée n'ait été inscrite.

Le principe de la préférence accordée dans certaines conditions à l'hypothèque existe d'ailleurs déjà en droit français pour l'hypothèque fluviale dans l'article 91 du Code des voies navigables et pour l'hypothèque maritime dans les articles 191 et 191 *bis* du Code de commerce.

Cette limitation a trois d'entre elles de la priorité reconnue aux créances privilégiées a notamment pour but d'exclure de toute opposabilité des droits du Trésor public aux créances hypothécaires, ces droits qui sont variables suivant les Etats et qui, étant souvent clandestins, atteignent parfois des proportions considérables, auraient risqué de faire obstacle au crédit que l'on voulait instituer.

C'est dans l'ordre de l'énumération énoncée dans l'article 12-13 que les créances qui y figureront sont privilégiées. Les créances de même rang viennent en concurrence au marc le franc en cas d'insuffisance, avec cette particularité que, conformément à une règle traditionnelle en droit maritime, (art. 192 *bis* du Code de commerce), les créances de même rang reçoivent un classement préférentiel établi dans l'ordre inverse des événements qui leur ont donné naissance.

b) Les créances résultant de dommages causés à la surface sont placées hors série (art. 12-15). En vertu des dispositions de la Conférence de Genève (art. 7-5°), les droits grevant l'aéronef ne peuvent être exercés que sous réserve des droits reconnus par cette convention elle-même à ces victimes.

D'après l'article 7-5° de la Convention, auquel l'article 12-16 du projet de loi renvoie, ces droits sont opposables aux créances hypothécaires à concurrence de 20 p. 100 du prix de vente de l'appareil hypothéqué. C'est le résultat d'une transaction entre le souci de l'efficacité internationale de l'hypothèque aérienne et la situation particulièrement digne d'intérêt de ces victimes.

#### IV. — *Droit de suite* (art. 12-12 et 12-17).

Quelques particularités sont à signaler :

a) Le projet de loi ne fait que confirmer la législation existante en ce qui concerne le droit de suite des créances hypothécaires (art. 12-12), mais il ajoute (art. 12-17), aux dispositions visant le cas de transfert dans un autre pays de l'immatriculation d'un aéronef, que le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser tout transfert s'il n'y a pas mainlevée préalable des droits inscrits ou consentement du titulaire. C'est l'application prévue de l'article 9 de la Convention et la conséquence du caractère international du nouveau statut de l'hypothèque aérienne ;

b) En droit commun, la conservation des privilèges exige, notamment en cas de vente volontaire, une inscription. L'article 12-14 adapte ce principe aux privilèges sur aéronefs. Il prévoit qu'en cas de cession volontaire le créancier privilégié doit notifier sa créance à l'acquéreur dans un délai que le projet gouvernemental fixait à un mois à partir de la publication de la cession au *Bulletin officiel des ventes et cessions de fonds de commerce*. La Convention ne contient à cet égard aucune disposition.

L'Assemblée Nationale, sur la proposition de son Rapporteur qui estimait ce délai insuffisant, l'a porté à trois mois. Mais cette augmentation du délai risque d'aller au-delà de la juste mesure. Au surplus, votre Commission a estimé qu'il convenait de se conformer à ce qu'on peut considérer comme étant le droit commun en matière d'inscription de privilège. Ce délai est fixé par le Code civil à deux mois pour l'inscription des privilèges sur les immeubles (art. 2108, 2109 et 2147). Il est seulement de huit jours pour le privilège sur les bateaux de navigation intérieure, en vertu de l'article 93 du Code des voies navigables dérivé de la loi du 10 juillet 1934. Mais il est remarquable qu'une loi du 19 février 1949 a substitué au texte ancien du Code de commerce le texte nouveau de l'article 196 prescrivant un délai de deux mois qui part — et cela est à souligner — de la publication au *Bulletin officiel des ventes et cessions de fonds de commerce*, comme dans le présent projet de loi.

Le projet de loi renvoie à des décrets (art. 12-14 la détermination de la procédure des ventes, ainsi de la vente en justice de l'aéronef.

#### V. — *Domaine territorial d'application de la loi :*

L'article 23 de la Convention dispose qu'elle s'applique à tous les territoires qu'un Etat contractant représente dans les relations extérieures. Les événements survenus à l'égard de cette représentativité depuis 1948 ont eu, sur l'application de la Convention, les conséquences exposées dans un rapport supplémentaire de M. Pams (n° 109, 2<sup>e</sup> session ord. de 1962-1963).

A souligner que la mention de l'applicabilité du texte aux départements d'Outre-Mer est inutile, comme l'a indiqué à l'Assemblée Nationale, le Rapporteur M. Feuillard, puisque ces départements ont le même régime législatif que les autres départements.

Par l'ensemble des dispositions qu'on vient d'analyser le projet de loi réalise l'adaptation de la législation française de l'hypothèque aérienne au droit international défini par la Convention de Genève, ce qui est l'origine même du projet. Il apporte en même temps des compléments à la législation existante de l'hypothèque aérienne qui, désormais, ne sera plus rattachée dans notre droit interne à celle de l'hypothèque fluviale. Cette autonomie répond à l'importance prise par la flotte aérienne.

Il reste cependant que, tout en devenant autonome, la législation française de l'hypothèque aérienne dérive de l'hypothèque fluviale et en définitive de l'hypothèque maritime qui est l'application du droit hypothécaire à une catégorie de meubles.

\*  
\* \*

Sous réserve de l'amendement ci-dessous, votre Commission de législation vous propose, en conclusion, d'adopter le projet de loi adopté par l'Assemblée Nationale.

## AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

### Article premier.

**Amendement :** Au début du deuxième alinéa du nouveau texte proposé pour l'article 12-14 du Code de l'aviation civile, remplacer les mots :

« trois mois »,

par les mots :

« deux mois ».

Avr. 1933. — L'hypothèque peut être établie sur les pièces de rechange correspondant au type de ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

**PROJET DE LOI**  
(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

### Article premier.

Les titres I<sup>er</sup> et IV du livre I<sup>er</sup> du Code de l'aviation civile sont modifiés et complétés comme suit :

## TITRE I<sup>er</sup>

### De l'immatriculation de la nationalité et de la propriété des aéronefs.

#### CHAPITRE PREMIER

##### *De l'immatriculation et de la nationalité des aéronefs.*

*Art. 3 à 11. — (Sans changement.)*

#### CHAPITRE II

##### *De l'hypothèque et des privilèges sur les aéronefs.*

« Art. 12. — Les aéronefs, tels qu'ils sont définis à l'article premier, ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

« L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

« Art. 12-1. — L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire, à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

« Art. 12-2. — L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

« Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 12-3. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

« Art. 12-3. — Les pièces de rechange visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et, plus généralement, tous objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

« Une publicité appropriée, effectuée sur place, par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite, ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

« Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé au document inscrit.

« Art. 12-4. — L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre : dans ce cas, l'endos emporte translation du droit l'hypothécaire.

« La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû au vendeur entraîne, sauf stipulation contraire, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due, à condition que le vendeur requière l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par décret.

« Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a été préalablement déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'appareil en construction ; il en est délivré récépissé.

« *Art. 12-5.* — En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

« Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

« *Art. 12-6.* — Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

« La radiation, ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement, doit également faire l'objet d'une mention au même registre.

« *Art. 12-7.* — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

« Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

« *Art. 12-8.* — L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

« *Art. 12-9.* — L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

« *Art. 12-10.* — Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

« *Art. 12-11.* — Sauf le cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions définies par décret, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit.

« *Art. 12-12.* — Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 12-13 et 12-16.

« Art. 12-13. — Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

« 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et la distribution de son prix, dans l'intérêt commun des créanciers ;

« 2° Les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;

« 3° Les frais indispensables engagés pour sa conservation.

« Art. 12-14. — Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 12-5. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

« Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

« Ils s'éteignent encore, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

« 1° Par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par décret ;

« 2° Au cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard trois mois après publication de la cession au *Bulletin officiel* des ventes et cessions de fonds de commerce, ainsi que dans un journal d'annonces légales du domicile du vendeur, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

« Art. 12-15. — Les créances visées à l'article 12-13 sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

« Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

« Toutefois, les créances visées à l'article 12-13, 2° et 3°, sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

« Art. 12-16. — Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 12-13 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges. Toute-

fois, en cas de vente en France d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article premier de ladite Convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article VII-5 de ladite Convention.

« Art. 12-17. — Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par décret, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires. Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation. »

### CHAPITRE III

#### *De la saisie et de la vente forcée des aéronefs.*

« Art. 13. — Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef, immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

« Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface sur territoire français, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef cause du dommage ou tout autre aéronef ayant le même propriétaire. »

« Art. 14 à 16. — (Sans changement.) »

## TITRE IV

### Dispositions pénales.

*Art. 44 à 54 du Code. — (Sans changement.)*

« Art. 54-1. — Sans préjudice de peines plus graves s'il y a lieu, sera puni des peines de l'article 406 du Code pénal le fait de détruire ou de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

« Seront punies des mêmes peines toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie. »

.....

#### Art. 22.

Pour l'exécution de la présente loi dans les Territoires d'Outre-Mer, il est tenu compte de l'organisation administrative et judiciaire et des règles de procédure en vigueur dans ces territoires.

#### Art. 23.

Toutes dispositions contraires sont abrogées, et notamment les articles 12 et 13 du Code de l'Aviation civile et, en ce qui concerne les Territoires d'Outre-Mer, les articles 14 et 15 de la loi du 31 mai 1924 rendus applicables à ces territoires par le décret du 11 mai 1928.