

# FEUILLE FÉDÉRALE

111<sup>e</sup> année

Berne, le 19 mars 1959

Volume I

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 30 francs par an;  
 16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement  
 Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco  
 à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

7807

## MESSAGE

du

### Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef

(Du 13 mars 1959)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le présent message concernant l'approbation de la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, conclue à Genève le 19 juin 1948.

#### A. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

##### I

La question de savoir si un droit de gage spécial sur les aéronefs devrait être créé a été soulevée de très bonne heure par la doctrine et dans les conférences internationales de droit privé aérien. Entre la navigation maritime et la navigation aérienne, il existe un parallélisme indubitable, de sorte qu'on pouvait s'attendre à voir bientôt naître en droit aéronautique les besoins qui, il y a des siècles, avaient exigé l'institution d'un droit de gage sur les navires sans transfert de possession.

Dans l'intervalle entre les deux guerres mondiales, les conditions qui eussent permis de répondre à ces besoins par des lois spéciales n'étaient cependant pas encore suffisamment remplies. Quelques pays instituèrent, c'est vrai, l'hypothèque sur aéronef, quand bien même le système général de leur droit était opposé au principe d'un droit de gage sur les choses mobilières sans remise du gage; le comité international technique d'experts juridiques aériens (CITEJA) s'occupa, de façon assez détaillée, du problème de l'unification du droit matériel. Mais le droit de gage sur aéronef n'en acquit pas pour autant une véritable importance pratique, et les efforts de ce comité n'allèrent pas au-delà de l'élaboration de projets.



Le prodigieux développement de la navigation aérienne pendant la seconde guerre mondiale a changé tout cela. D'une part, les besoins financiers des entreprises de transports aériens s'acèrent considérablement. D'autre part, les grands avions commerciaux mis en usage remplirent toutes les conditions exigibles d'un gage, puisqu'il s'agissait de choses ayant une valeur suffisante, durable, réalisable et pouvant être estimée. En même temps, l'essor et l'expansion du trafic aérien international sur les lignes régulières, qui pouvait devenir universel grâce à la possibilité de traverser désormais régulièrement l'Atlantique Nord, donnaient une importance considérable à l'unification juridique sur le plan international.

C'est pourquoi l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), créée à Chicago pendant les derniers mois de la guerre, reprit les travaux du comité dont nous avons parlé plus haut. Quatre nouveaux projets furent rédigés, et le but visé fut atteint avec une rapidité surprenante. Déjà à la seconde assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, tenue au cours de l'été de 1948 à Genève, un texte définitif put être mis au point. Le 19 juin 1948, la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef était présentée à la signature. Cette signature a été donnée jusqu'ici par 27 Etats, y compris la Suisse.

La nouvelle convention fut ainsi mise sur pied trois ans après la guerre, alors même que, sur des points essentiels, on avait dû quitter le terrain sur lequel étaient fondés les anciens projets du comité international technique d'experts juridiques aériens. Cela montre assez quelle importance pratique on était disposé à lui attribuer. Ce n'est point sans raison non plus que les travaux avaient été poussés par les Etats-Unis d'Amérique, c'est-à-dire par le pays où la navigation aérienne a atteint le niveau technique et économique le plus élevé du monde entier.

Les Etats-Unis d'Amérique ont aussi été le premier pays qui ait ratifié la convention. Ils ont été suivis par l'Argentine, le Brésil, le Chili, l'Equateur, le Laos, le Mexique (avec des réserves), la Norvège, le Pakistan, le Salvador et la Suède. Dans beaucoup d'autres pays, les mesures nécessaires à l'adaptation du droit national et à la ratification de la convention sont en voie de réalisation. On peut compter que la convention aura bientôt une extension territoriale suffisante pour atteindre le but qui lui est fixé.

## II

La convention tend à faciliter le financement de la navigation aérienne internationale en rendant internationale la validité des hypothèques et autres sûretés réelles constituées sur des aéronefs sans remise du gage, validité sur laquelle on ne pourrait compter avec sécurité en l'absence d'une réglementation spéciale. En effet, si une chose mobilière qui peut

valablement être hypothéquée sans transfert de possession, au lieu où l'hypothèque est constituée, est transportée sur un territoire où le transfert de la possession est constitutif du droit de gage, un principe de droit international privé reconnu partout s'oppose à ce que le créancier gagiste fasse valoir son droit. Mais même lorsque les divergences d'organisation juridique ne sont pas si fondamentales et se ramènent plutôt à des questions de forme, les difficultés peuvent être considérables et faire naître de fâcheuses incertitudes.

Comme le montre son titre, la convention n'apporte pas cette unification du droit matériel qu'on avait essayé d'obtenir entre les deux guerres mondiales. Elle oblige uniquement les Etats contractants à reconnaître les droits réels constitués sur un aéronef étranger en application d'une législation étrangère et à aider à leur réalisation. Comme les conditions qui obligent à la reconnaissance doivent être, à maints égards, décrites de façon assez minutieuse, une certaine unification matérielle est cependant obtenue indirectement. Diverses prescriptions relatives à la réalisation du gage empiètent sur la procédure des différents Etats. Tel est le fondement sur lequel repose la convention, dont le contenu peut être esquissé de la façon suivante:

Les droits qui doivent être reconnus sont exactement délimités, et l'obligation de la reconnaissance est liée à la condition que le droit qui en fait l'objet ait été constitué en accord avec la législation de l'Etat où l'aéronef est immatriculé, subsiste en accord avec la loi de ce pays et y soit régulièrement inscrit dans un registre public (art. I, 1<sup>er</sup> al.).

La reconnaissance d'autres droits réels est laissée à la discrétion des Etats contractants, mais les droits spécifiés dans la convention n'en doivent pas souffrir (art. I, 2<sup>e</sup> al.).

A la différence du droit maritime, la convention ne protège que dans une mesure très restreinte les droits réels préférentiels qui pourraient prendre rang, d'après la loi nationale, avant ceux que spécifie la convention. Le créancier dont les droits financiers font l'objet d'une sûreté réelle est largement privilégié par rapport aux créanciers occasionnels de droit privé ou de droit public (art. VII).

La sûreté hypothécaire garantie par la convention s'étend non seulement à la créance en capital, mais aussi, dans une mesure déterminée, aux intérêts (art. V). Pour la saisie hypothécaire, il est important que la convention considère comme des parties de l'aéronef tous les éléments nécessaires à son emploi, qu'ils soient montés sur l'aéronef ou qu'ils en soient momentanément séparés (art. XVI). Dans des conditions déterminées, une disposition de droit national étendant aux pièces de rechange la sûreté hypothécaire constituée par l'aéronef sera également protégée par la convention (art. X).

## III

Si l'hypothèque sur aéronef est introduite dans le droit suisse, l'adhésion de notre pays au régime établi par la convention deviendra indispensable. Le créancier acquerra ainsi la garantie que son droit de gage sera reconnu à l'étranger, au moins dans les pays qui sont parties à la convention, et pourra, le cas échéant, y faire l'objet de mesures d'exécution. Pour un pays comme la Suisse, dont le trafic aérien est international dans une mesure si prépondérante, cette garantie est tout particulièrement importante.

L'adhésion au régime établi par la convention a forcément une double influence sur notre législation nationale. D'une part, les règles concernant les droits réels sur les aéronefs suisses doivent être formulées de telle sorte que les conditions de la protection qu'assure la convention en territoire étranger soient remplies. D'autre part, certaines règles doivent être établies pour permettre l'application des dispositions de la convention de Genève aux aéronefs étrangers se trouvant dans notre pays.

Pour éviter les doubles emplois, il importe de faire figurer ces deux catégories de règles dans un seul acte législatif: ce sera le rôle de la loi sur le registre des aéronefs, dont nous vous soumettons le projet par un message distinct. Nombre de dispositions de la convention ont ainsi trouvé place dans ce projet de loi. D'autres figurent dans le règlement d'exécution.

## B. EXAMEN DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

*Article I, 1<sup>er</sup> alinéa:* L'énumération des situations juridiques qui devaient être mises sous la protection de la convention offrait des difficultés notables. La solution finalement adoptée distingue quatre catégories de droits. Elle a permis d'embrasser dans la même liste que les droits usuels en Europe quelques constructions juridiques compliquées propres aux législations anglo-saxonnes. Ainsi, la notion décrite sous lettre *b* n'est pas identique au droit d'emption réglé par l'article 216 du code des obligations. Il s'agit d'un élément constitutif du contrat de *hire-purchase* ou de *conditional-sale* selon le droit anglais. La lettre *c* ne concerne pas non plus un bail à loyer au sens où nous l'entendons, mais un élément constitutif de l'*equipment trust*. C'est donc un peu par hasard que la lettre *c* assure en même temps le droit d'annotation pour les contrats à long terme de location ou d'affrètement d'aéronefs suisses, conformément à l'article 959 du code civil (art. 5, lettre *d*, du projet de loi). La propriété et l'hypothèque, en tant que seuls droits réels mentionnés par notre projet de loi (art. 4), appartiennent aux lettres *a* et *d* de l'énumération faite par la convention.

De cet article ressort également, et de façon tout à fait nette, le caractère essentiel de la convention, qui est non pas un texte de droit matériel, mais un recueil de règles destinées à prévenir des conflits de lois. La convention accorde la prééminence au droit national de l'Etat où l'aéronef

est immatriculé et dont il porte le pavillon. Dépassant le champ d'application de la convention le projet de loi fait de ce principe une norme générale de notre droit international privé (art. 2 du projet).

Chaque Etat contractant doit faire figurer dans un registre public ceux des droits réels sur aéronef qu'il entend mettre, à l'étranger, sous la protection de la convention. Ce registre assure cette publicité en matière de droits réels que le droit suisse cherche à assurer. A l'inverse des projets précédents la convention ne préjuge pas le rapport entre ce registre des droits sur aéronef et le registre matricule qui existe partout. Notre projet de loi prévoit deux registres distincts tenus par la même administration (art. 3).

*2<sup>e</sup> alinéa:* Dans les rapports entre les différents Etats, il pourrait arriver que la reconnaissance réciproque d'autres droits que ceux qui sont énumérés au 1<sup>er</sup> alinéa parût désirable. Mais cette extension ne doit susciter aucun obstacle à l'exercice des droits que la convention a pour fonction de protéger.

*Article II, 1<sup>er</sup> alinéa:* Réunir dans le même registre public toutes les inscriptions se rapportant à un seul et même aéronef est chose particulièrement importante, vu le cas de changement de pavillon et celui où des hypothèques légales prennent naissance à l'étranger.

*2<sup>e</sup> alinéa:* La convention ayant renoncé en principe à l'unification du droit matériel, il est normal que la règle établie pour prévenir les conflits de lois renvoie, pour déterminer les effets de publicité et la force probante des inscriptions du registre public, au droit national de l'Etat qui a procédé à l'inscription.

*3<sup>e</sup> alinéa:* Cette disposition résulte, elle aussi, de la renonciation à l'unification du droit matériel. Les divergences entre les droits réels reconnus par les divers Etats contractants étant maintenues, ces Etats sont laissés libres d'admettre ou non l'inscription de droits réels que leur législation ne connaît pas. En règle générale, on peut supposer qu'à la notion juridique étrangère sera substituée une notion de droit national qui lui soit à peu près assimilable. Par exemple, on exigera le remplacement du «mort-gage» du droit anglais par la constitution de gage sur l'aéronef, au sens du droit suisse. Ces changements de notions jouent un rôle particulièrement important si l'aéronef change de pavillon (cf. art. IX).

*Article III, 1<sup>er</sup> alinéa:* Cette prescription, sans pour cela créer un papier de bord de plus, donne à quiconque désire des renseignements sur les droits réels grevant un aéronef se trouvant à un certain moment hors de son Etat d'immatriculation la possibilité de prendre contact sans délai avec l'autorité compétente de cet Etat chargée du registre public. Vu son caractère cette prescription trouvera sa place dans le règlement d'exécution de notre loi sur le registre des aéronefs.

*2<sup>e</sup> alinéa:* Cette prescription garantit la publicité des registres des droits sur aéronef dans les divers États contractants. Pour avoir accès à ces registres il n'est pas nécessaire de justifier d'un intérêt à prendre connaissance de l'inscription (cf. la divergence entre l'art. 13 de notre projet de loi et l'art. 970 CC).

*3<sup>e</sup> alinéa:* Cette disposition confirme que la prescription de publicité statuée à l'article 1, 1<sup>er</sup> alinéa, est considérée comme observée même par les législations qui attribuent au dépôt des pièces justificatives auprès d'un office créé à cette fin les mêmes effets qu'à l'inscription dans un registre public.

*4<sup>e</sup> alinéa:* La question des taxes fait l'objet de l'article 19 de notre projet de loi.

*Article IV:* Cet article définit les conditions dans lesquelles la convention protège des droits préférentiels de la nature des hypothèques légales du droit suisse ou des privilèges prévus par le droit maritime. Dans la navigation maritime, les droits de ce genre ont acquis une importance pratique considérable comme moyen d'accroître le crédit. Ceux qui possèdent des hypothèques sur des navires doivent toujours compter plus ou moins avec un affaiblissement de leur position par l'effet de ces privilèges, qui souvent ne sont soumis à aucune prescription de publicité (cf. l'art. 2 de la convention de Bruxelles de 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, RO 1954, 769). La présente convention montre plus d'esprit de suite dans sa volonté de protéger le créancier dont les droits résultent de prestations financières. La protection qu'elle accorde aux privilèges est très restreinte.

*1<sup>er</sup> alinéa:* Les lettres *a* et *b* nomment les deux catégories de prétentions qui bénéficient de la protection de la convention, parce qu'elles résultent de mesures prises pour conserver le gage. L'article 47 de notre projet de loi s'en tient au même principe, en englobant toutefois expressément le cas de dépenses faites pour remplacer, au besoin, le gage, par exemple le paiement de primes d'assurance. Mais la convention ne protège ces prétentions que si elles sont mises au bénéfice d'une hypothèque légale par la loi de l'État où les mesures qui en sont la cause ont été prises ou terminées. Pour les aéronefs étrangers en Suisse, ceci résultera des articles 2 et 47 du projet de loi. Pour les aéronefs suisses, la protection accordée au créancier étranger va au-delà de ce qu'exige la convention, car il peut, aux termes de notre article 47, faire valoir une hypothèque légale même si le droit de l'État où les mesures ont été prises ne lui en accordait point.

*2<sup>e</sup> alinéa:* Cette disposition correspond au principe de droit maritime d'après lequel ces droits réels privilégiés prennent rang dans l'ordre chronologique inverse des événements qui leur ont donné naissance (cf. l'art. 5 de la convention de Bruxelles de 1926, et l'art. 49 de notre projet de loi).

*3<sup>e</sup> alinéa:* Cette disposition est en corrélation avec la prescription de publicité de l'alinéa suivant. Elle oblige les Etats contractants à donner suite à une demande d'inscription présentée pendant le délai indiqué.

*4<sup>e</sup> alinéa:* Si les conditions prescrites ici ne sont pas remplies, la convention dispose que seule la protection qu'elle offre est supprimée, mais non pas la créance elle-même ou la sûreté réelle qui la couvre. L'article 48 de notre projet de loi reprend ces règles, mais attache à l'inobservation du délai l'extinction de l'hypothèque légale à laquelle avaient donné lieu les mesures d'où la créance était résultée. Pour la déclaration ou l'inscription, le délai prévu est raisonnable. Pour une action judiciaire, il pourrait bien, en revanche, être trop bref dans nombre de cas.

*5<sup>e</sup> alinéa:* Cette disposition est superfétatoire. Elle s'explique principalement par la précipitation avec laquelle on a mis au net le texte de la convention.

*Article V:* La protection assurée par la convention est la même que celle qui résulte de l'article 818 du code civil, à l'exception des intérêts moratoires (art. 45 du projet).

*Article VI:* Cette disposition vise tout d'abord à protéger le créancier ordinaire non couvert contre la constitution déloyale de droits réels après qu'une procédure de réalisation a été ouverte à l'étranger. En ce qui concerne les aéronefs suisses, la question est réglée par l'article 5 du projet de loi, tandis que pour les aéronefs étrangers, il faudra, le cas échéant, appliquer l'article 96 de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite.

*Article VII, 1<sup>er</sup> alinéa:* Le principe contenu dans cette disposition n'est pas nouveau, car la procédure d'exécution forcée ressortit, par sa nature, à la souveraineté territoriale.

*2<sup>e</sup> alinéa:* Cette disposition devra figurer dans le règlement d'exécution de la loi sur le registre des aéronefs.

*3<sup>e</sup> alinéa:* Il règle un point traité à l'article 60 du projet de loi.

*4<sup>e</sup> alinéa:* L'article 59, 2<sup>e</sup> alinéa, du projet de loi, est en accord avec les principes de couverture et de prise en charge de la convention.

*5<sup>e</sup> alinéa:* Les règles que la convention établit ici offrent quelque protection aux personnes auxquelles le droit national accorde certains privilèges en cas d'exécution forcée, parce qu'elles ont été victimes de dommages causés à la surface par l'usage d'un aéronef. Mais cette catégorie d'intéressés est déjà grandement protégée par les prescriptions nationales et internationales sur la responsabilité civile et les sûretés, de sorte qu'il ne paraît pas opportun d'aller au-delà par l'octroi de privilèges encore plus étendus, conférés au détriment du créancier gagiste. Notre projet de loi renonce donc à user de la faculté qui nous est offerte par cette disposition de la

convention. Du reste, on imagine mal un cas concret où une telle règle pourrait avoir un intérêt pratique.

*6<sup>e</sup> alinéa:* Pour la couverture des frais de la procédure de réalisation, nous renvoyons à l'article 52 du projet suisse et aux articles 144, 3<sup>e</sup> alinéa, et 157, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite.

*Article VIII:* Cette disposition, qui repose sur le principe de l'extinction des droits sur l'objet perdu, se rattache à celle de l'article VII, 4<sup>e</sup> alinéa (cf. projet, art. 59, 2<sup>e</sup> al.).

*Article IX:* Cet article semble au premier abord offrir certaines difficultés d'application, parce qu'il ne tient pas directement compte du cas où un aéronef est radié non pas sur la demande du propriétaire mais d'office. Ni le consentement des titulaires ni la mainlevée des droits inscrits ne peuvent alors devenir une condition de la radiation. Mais le titulaire d'un droit réel n'a pas seulement l'occasion d'intervenir dans la procédure de transfert offerte dans l'Etat où l'aéronef était précédemment immatriculé (cf. art. 10 s. et art. 44 du projet). Il peut aussi, en se référant au présent article, demander, dans l'Etat où l'aéronef doit être transféré, que l'immatriculation sollicitée par le propriétaire soit refusée (cf. art. 8 du projet).

*Article X:* Cet article de la convention tient compte d'une particularité du trafic aérien international qui consiste en ce que chaque entreprise doit non seulement conserver au port d'attache de grands stocks de pièces de rechange mais disposer, le long de ses lignes, d'entrepôts de matériel qui peuvent constituer aussi une sûreté réelle mise au service de l'obtention de crédits. La nouveauté de la solution adoptée par la convention consiste en ce que la protection qu'elle accorde s'étend aussi, dans des conditions déterminées, aux sûretés accessoires constituées sur les entrepôts de ce genre en application du droit de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef. En ratifiant la convention, la Suisse assumera les obligations résultant de cet article quant aux entrepôts de pièces de rechange que les entreprises étrangères entretiennent sur son territoire. D'autre part, il résulte du projet (art. 29 s.) que ces droits hypothécaires accessoires peuvent aussi être constitués sur les entrepôts de pièces de rechange des entreprises suisses.

*1<sup>er</sup> alinéa:* Les conditions énumérées ici pour que la convention exerce son effet protecteur (emplacement permanent et affichage) se retrouvent à l'article 29 de notre projet.

*2<sup>e</sup> alinéa:* L'inventaire prévu par la première phrase devra être prescrit par le règlement d'exécution de la loi sur le registre des aéronefs, au titre de pièce à l'appui obligatoire. Quant au remplacement des pièces de rechange, il est réglé par l'article 38 du projet.



*3<sup>e</sup> alinéa:* Vu l'idée qui est à la base de tout l'article X et dans l'intérêt d'une solution simple et claire, nous proposons de ne pas user de la possibilité offerte par cette disposition, autrement dit de renoncer à restreindre, en faveur du créancier saisissant, l'application du principe de la couverture et à créer un privilège au bénéfice de l'exécution forcée.

*4<sup>e</sup> alinéa:* Cette définition légale répond aux règles de la technique législative anglo-saxonne. Transférée dans un système juridique tel que le nôtre, elle ne dit que ce qui ressort déjà d'une interprétation rationnelle. Il était donc inutile de reprendre cette clause dans notre projet de loi.

*Article XI, 1<sup>er</sup> alinéa:* Cette disposition est encore complétée par la réserve de l'article XIII.

*2<sup>e</sup> alinéa:* Au début, on avait prévu la solution contraire, c'est-à-dire que la convention serait applicable en principe aussi aux aéronefs qui se trouvent sur le territoire de l'Etat où ils sont immatriculés. Cette solution ayant été abandonnée, un minimum d'uniformisation matérielle s'imposait. En effet, si la convention doit atteindre son but, il faut que les prescriptions sur la protection des titulaires de droits réels en cas de changement de pavillon (art. IX) et sur les hypothèques légales qui ont pris naissance à l'étranger (art. IV) soient appliquées en principe, par les Etats contractants, aussi aux aéronefs qui possèdent leur nationalité. Si les règles relatives à la tenue du registre public (art. II et III) étaient violées, la publicité prévue par l'article I, 1<sup>er</sup> alinéa, ne serait pas suffisante, ce qui ferait disparaître l'obligation de reconnaître imposée aux autres Etats contractants.

*Article XII:* Les matériaux de la convention ne permettent pas de reconnaître clairement si l'on n'a voulu donner à cet article que la portée d'une simple réserve de droit public en faveur des mesures de police, ou si l'on entendait accorder aux Etats contractants le privilège occulte d'encaisser des amendes, droits de douane et autres taxes sans tenir compte des droits inscrits au registre public de l'Etat d'origine de l'aéronef. En tout cas, cette disposition ne saurait être interprétée extensivement, au sens d'un privilège général accordé au fisc, car le contraire fut statué expressément lors des délibérations consacrées à l'article IV, 1<sup>er</sup> alinéa. Notre projet de loi se tient, à cet égard, strictement à l'intention fondamentale de la convention (art. 51).

*Article XIII:* Aussi bien la lettre de cette disposition que la nature des choses font voir que cette restriction de l'applicabilité de la convention concerne à la fois les aéronefs nationaux et les aéronefs étrangers, c'est-à-dire qu'elle concerne les deux alinéas de l'article XI, auxquels elle se rattache logiquement.

*Article XIV:* La faculté d'abrégé la voie diplomatique lorsqu'il s'agit d'affaires techniques est judicieuse; elle répond d'ailleurs à un usage devenu général.

*Article XV:* Cette prescription est nécessaire parce que la convention ne recherche en principe aucune unification du droit matériel, mais renvoie très largement aux lois nationales. La plupart des dispositions de la convention devront être incorporées à l'ordre juridique des Etats contractants de la manière qui leur paraîtra la plus convenable, et devenir ainsi applicables directement, comme normes de la législation nationale.

*Article XVI:* Cet article a été emprunté sans beaucoup de discussions à des projets antérieurs, mais son interprétation offre de grandes difficultés. Sa portée n'est pas non plus aisée à déterminer. Il est clair en tout cas qu'on ne doit pas pouvoir fonder des droits d'exception sur des accessoires d'un aéronef étranger en violation de l'ordre juridique de l'Etat d'immatriculation; il ne doit, par exemple, pas être possible de faire valoir des droits de rétention ou d'autres droits sur des accessoires qui ont dû être séparés de l'aéronef pour une réparation ou une revision. Mais un Etat contractant est-il tenu de reconnaître des droits d'exception constitués sur des accessoires en conformité de l'ordre juridique de l'Etat d'immatriculation? C'est là une tout autre question. En particulier, le titulaire de tels droits d'exception doit s'attendre à y voir porter atteinte si des hypothèques légales ont pris naissance conformément à l'article IV. Du point de vue de la technique législative, le plus simple serait d'introduire mot pour mot cet article dans la législation nationale, mais d'exclure expressément les droits d'exception sur les accessoires, par quoi il faudrait entendre toutes pièces détachées qui font partie intégrante de l'aéronef et doivent partager son sort juridique. Nous estimons cependant que les nécessités de l'exploitation et d'autres considérations économiques imposent une solution différente (cf. art. 29 du projet), même s'il devait en résulter parfois des difficultés du fait de l'article XVI de la convention.

*Article XVII:* Cette norme d'interprétation n'appelle aucun commentaire.

*Articles XVIII — XXIII:* Les dispositions finales demeurent dans le cadre usuel des conventions de ce genre, de sorte qu'elles non plus n'appellent aucun commentaire.

La convention pouvant être dénoncée par chaque Etat contractant et la dénonciation prenant effet six mois après la date à laquelle elle a été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale, il n'y a pas lieu de soumettre au referendum facultatif l'arrêté fédéral approuvant cette convention.

D'accord avec la commission fédérale de la navigation aérienne, nous recommandons à votre acceptation le projet d'arrêté qui suit, et nous avons l'honneur, Monsieur le Président et Messieurs, de vous renouveler les assurances de notre haute considération.

Berne, le 13 mars 1959.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération, P. Chaudet*

*Le chancelier de la Confédération, Ch. Oser*

(Projet)

## **ARRÊTÉ FÉDÉRAL**

approuvant

### **la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 13 mars 1959,

*arrête:*

#### **Article premier**

La convention du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef est approuvée. Le Conseil fédéral est autorisé à la ratifier.

#### **Art. 2**

Le Conseil fédéral est chargé d'arrêter les dispositions d'exécution nécessaires.

## CONVENTION

relative

### à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef

Conclue à Genève, le 19 juin 1948

---

Considérant que la Conférence de l'Aviation Civile Internationale, réunie à Chicago aux mois de novembre et décembre 1944, a recommandé l'adoption à une date rapprochée d'une Convention concernant le transfert de propriété d'aéronefs,

Considérant qu'il est hautement désirable, dans l'intérêt de l'expansion future de l'aviation civile internationale, que des droits sur aéronef soient internationalement reconnus,

Les Soussignés, dûment autorisés, sont convenus, au nom de leurs Gouvernements respectifs, des dispositions suivantes:

#### Article I

<sup>1</sup> Les Etats contractants s'engagent à reconnaître:

- a. Le droit de propriété sur aéronef,
- b. Le droit pour le détenteur d'un aéronef d'en acquérir la propriété par voie d'achat,
- c. Le droit d'utiliser un aéronef en exécution d'un contrat de location consenti pour une durée de six mois au moins,
- d. L'hypothèque, le «mortgage» et tout droit similaire sur un aéronef créé conventionnellement en garantie du paiement d'une dette, à condition que de tels droits soient
  - i. constitués conformément à la loi de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé lors de leur constitution, et
  - ii. régulièrement inscrits sur le registre public de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé.

La régularité des inscriptions successives dans différents Etats contractants est déterminée d'après la loi de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé au moment de chaque inscription.

<sup>2</sup> Aucune disposition de la présente Convention n'interdit aux Etats contractants de reconnaître, par application de leur loi nationale, la validité d'autres droits grevant un aéronef. Toutefois, aucun droit préférable à ceux énumérés au paragraphe 1 du présent article ne doit être admis ou reconnu par les Etats contractants.

## Article II

<sup>1</sup> Toutes inscriptions relatives à un aéronef sont effectuées sur le même registre.

<sup>2</sup> Sauf disposition contraire de la présente Convention, les effets à l'égard des tiers de l'inscription d'un des droits énumérés au paragraphe 1 de l'Article I sont déterminés conformément à la loi de l'Etat contractant où ce droit est inscrit.

<sup>3</sup> Tout Etat contractant peut interdire l'inscription d'un droit sur un aéronef qui ne pourrait être valablement constitué aux termes de sa loi nationale.

## Article III

<sup>1</sup> L'adresse du service chargé de la tenue du registre est indiquée sur le certificat d'immatriculation de tout aéronef.

<sup>2</sup> Toute personne peut se faire délivrer par ce service des expéditions, copies ou extraits certifiés conformes qui font foi jusqu'à preuve contraire des énonciations du registre.

<sup>3</sup> Si la loi d'un Etat contractant prévoit que la mise sous dossier d'un document tient lieu de l'inscription, cette mise sous dossier a les mêmes effets que l'inscription aux fins de la Convention. Dans ce cas, toutes dispositions sont prises pour que ce document soit accessible au public.

<sup>4</sup> Des taxes raisonnables peuvent être perçues à l'occasion de toutes opérations effectuées par le service chargé de la tenue du registre.

## Article IV

<sup>1</sup> Les Etats contractants reconnaissent que les créances afférentes :

a. Aux rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef,  
b. Aux frais extraordinaires indispensables à la conservation de l'aéronef,  
sont préférables à tous autres droits et créances grevant l'aéronef, à la condition d'être privilégiés et assortis d'un droit de suite au regard de la loi de l'Etat contractant où ont pris fin les opérations de sauvetage ou de conservation.

<sup>2</sup> Les créances énumérées au paragraphe 1 du présent Article prennent rang dans l'ordre chronologique inverse des événements qui les ont fait naître.

<sup>3</sup> Elles peuvent faire l'objet d'une mention au registre dans les trois mois à compter de l'achèvement des opérations qui leur ont donné naissance.

<sup>4</sup> Les Etats contractants s'interdisent à l'expiration du délai de trois mois ci-dessus prévu de reconnaître les sûretés dont il s'agit, à moins qu'au cours dudit délai:

- a. La créance privilégiée ne fasse l'objet d'une mention au registre conformément au paragraphe 3,
- b. Le montant de la créance ne soit fixé amiablement ou qu'une action judiciaire concernant cette créance ne soit introduite. Dans ce cas la loi du tribunal saisi détermine les causes d'interruption ou de suspension du délai.

<sup>5</sup> Les dispositions du présent Article s'appliquent nonobstant celles du paragraphe 2 de l'Article I.

#### Article V

La priorité qui s'attache aux droits mentionnés au paragraphe 1, *d*, de l'Article I s'étend à toutes les sommes garanties. Toutefois, en ce qui concerne les intérêts, la priorité n'est accordée qu'à ceux échus au cours des trois années antérieures à l'ouverture de la procédure d'exécution et au cours de cette dernière.

#### Article VI

En cas de saisie ou de vente forcée d'un aéronef ou d'un droit sur aéronef, les Etats contractants ne sont pas tenus de reconnaître au préjudice soit du créancier saisissant ou poursuivant, soit de l'acquéreur, la constitution ou le transfert de l'un des droits énumérés au paragraphe 1 de l'Article I par celui contre lequel est poursuivie la procédure de vente ou d'exécution, alors qu'il en avait connaissance.

#### Article VII

<sup>1</sup> Les procédures de vente forcée d'un aéronef sont celles prévues par la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée.

<sup>2</sup> Les dispositions suivantes doivent, toutefois, être respectées:

- a. La date et le lieu de la vente sont fixés six semaines au moins à l'avance;
- b. Le créancier saisissant doit remettre au tribunal ou à toute autre autorité compétente un extrait certifié conforme des inscriptions concernant l'aéronef. Il doit, un mois au moins avant le jour fixé pour la vente, en faire l'annonce au lieu où l'aéronef est immatriculé conformément aux dispositions de la loi locale et prévenir, par lettre recommandée envoyée, si possible par poste aérienne, aux adresses portées sur le registre, le propriétaire ainsi que les titulaires de droits ou de créances privilégiées mentionnées au registre conformément au paragraphe 3 de l'Article IV.

<sup>3</sup> Les conséquences de l'inobservation des dispositions du paragraphe 2 sont celles prévues par la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée. Néanmoins, toute vente effectuée en contravention des règles définies dans ce paragraphe peut être annulée sur demande introduite dans les six mois à compter de la vente, par toute personne ayant subi un préjudice du fait de cette inobservation.

<sup>4</sup> Aucune vente forcée ne peut être effectuée si les droits dont il est justifié devant l'autorité compétente et qui sont préférables, aux termes de la présente Convention, à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints grâce au prix de la vente ou ne sont pris à charge par l'acquéreur.

<sup>5</sup> Lorsque, dans le territoire de l'Etat contractant où la vente est effectuée, un dommage est causé à la surface par un aéronef grevé, en garantie d'une créance, d'un des droits prévus à l'Article I, la loi nationale de cet Etat contractant peut disposer, en cas de saisie de cet aéronef ou de tout autre aéronef ayant le même propriétaire et grevé de droits semblables au profit du même créancier :

- a. Que les dispositions du paragraphe 4 ci-dessus sont sans effet à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit créanciers saisissants ;
- b. Que les droits prévus à l'Article I garantissant une créance et grevant l'aéronef saisi ne sont opposables aux victimes ou à leurs ayants droit qu'à concurrence de 80 pour cent de son prix de vente.

Toutefois, les dispositions ci-dessus du présent paragraphe ne sont pas applicables lorsque le dommage causé à la surface est convenablement et suffisamment assuré par l'exploitant ou en son nom auprès d'un Etat ou une entreprise d'assurance d'un Etat quelconque.

En l'absence de toute autre limitation prévue par la loi de l'Etat contractant où il est procédé à la vente sur saisie d'un aéronef, le dommage est réputé suffisamment assuré au sens du présent paragraphe si le montant de l'assurance correspond à la valeur à neuf de l'aéronef saisi.

<sup>6</sup> Les frais légalement exigibles selon la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée, et exposés au cours de la procédure d'exécution en vue de la vente et dans l'intérêt commun des créanciers, sont remboursés sur le prix avant toutes autres créances, même celles privilégiées aux termes de l'Article IV.

#### Article VIII

La vente forcée d'un aéronef conformément aux dispositions de l'Article VII transfère la propriété de l'aéronef libre de tous droits non repris par l'acquéreur.

#### Article IX

Sauf dans le cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions de l'Article VII, aucun transfert d'inscription ou d'immatriculation d'un aéronef du registre d'un Etat contractant à celui d'un autre

Etat contractant ne peut être effectué sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement de leurs titulaires.

#### Article X

<sup>1</sup> Si en vertu de la loi de l'Etat contractant où un aéronef est immatriculé, l'un des droits prévus à l'Article I, régulièrement inscrit sur un aéronef et constitué en garantie d'une créance, s'étend à des pièces de rechange entreposées en un ou plusieurs emplacements déterminés, cette extension est reconnue par tous les Etats contractants, sous condition que lesdites pièces soient conservées auxdits emplacements et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées, et indique le registre où il est inscrit ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

<sup>2</sup> Un inventaire indiquant la nature et le nombre approximatif desdites pièces est annexé au document inscrit. Ces pièces peuvent être remplacées par des pièces similaires sans affecter le droit du créancier.

<sup>3</sup> Les dispositions de l'Article VII, 1 et 4, et de l'Article VIII s'appliquent à la vente sur saisie des pièces de rechange. Toutefois, si la créance du saisissant n'est assortie d'aucune sûreté réelle, les dispositions de l'Article VII, paragraphe 4, sont considérées comme permettant l'adjudication sur une enchère des deux tiers de la valeur des pièces de rechange telle qu'elle est fixée par experts désignés par l'autorité chargée de la vente. En outre, lors de la distribution du prix, l'autorité chargée de la vente peut limiter, au profit du créancier saisissant, le montant payable aux créanciers de rang supérieur, aux deux tiers du produit de la vente après déduction des frais prévus à l'Article VII, paragraphe 6.

<sup>4</sup> Au sens du présent Article, l'expression «pièces de rechange» s'applique aux parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipement, garnitures, parties de ces divers éléments, et plus généralement à tous autres objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef.

#### Article XI

<sup>1</sup> Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent dans chaque Etat contractant qu'aux aéronefs immatriculés dans un autre Etat contractant.

<sup>2</sup> Toutefois, les Etats contractants appliquent aux aéronefs immatriculés sur leur territoire:

a. Les dispositions des Articles II, III, IX, et

b. Les dispositions de l'Article IV, sauf si le sauvetage ou les opérations conservatoires ont pris fin sur leur propre territoire.



### Article XII

Les dispositions de la présente Convention n'affectent en rien le droit des Etats contractants de procéder à l'égard d'un aéronef aux mesures d'exécution prévues par leurs lois nationales relatives à l'immigration, aux douanes ou à la navigation aérienne.

### Article XIII

La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs affectés à des services militaires, de douane ou de police.

### Article XIV

Pour l'application de la présente Convention, les autorités judiciaires et administratives compétentes des Etats contractants peuvent, sauf disposition contraire de leur loi nationale, correspondre directement entre elles.

### Article XV

Les Etats contractants s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution des dispositions de la présente Convention et à les faire connaître sans retard au Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

### Article XVI

Au sens de la présente Convention, «l'aéronef» comprend la cellule, les moteurs, hélices, appareils de radio et toutes pièces destinées au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

### Article XVII

Si un territoire représenté par un Etat contractant dans ses relations extérieures tient un registre distinct d'immatriculation, toute référence faite dans la présente Convention à la loi de l'Etat contractant s'entend comme une référence à la loi de ce territoire.

### Article XVIII

La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur dans les conditions prévues à l'Article XX.

### Article XIX

<sup>1</sup> La présente Convention sera ratifiée par les Etats signataires.

<sup>2</sup> Les instruments de ratification seront déposés dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui notifiera la date du dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

## Article XX

<sup>1</sup> Lorsque deux Etats signataires ont déposé leurs instruments de ratification sur la présente Convention, celle-ci entre en vigueur entre eux le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du second instrument de ratification. Elle entre en vigueur à l'égard de chacun des Etats qui dépose son instrument de ratification après cette date, le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de cet instrument.

<sup>2</sup> L'Organisation de l'aviation civile internationale notifie à chacun des Etats signataires la date à laquelle la présente Convention est entrée en vigueur.

<sup>3</sup> La présente Convention sera, dès son entrée en vigueur, enregistrée auprès des Nations Unies par les soins du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## Article XXI

<sup>1</sup> La présente Convention sera, après son entrée en vigueur, ouverte à l'adhésion des Etats non signataires.

<sup>2</sup> L'adhésion est effectuée par le dépôt dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale d'un instrument d'adhésion. L'Organisation notifie la date de ce dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

<sup>3</sup> L'adhésion prend effet le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de l'instrument d'adhésion dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## Article XXII

<sup>1</sup> Chaque Etat contractant peut dénoncer la présente Convention en notifiant cette dénonciation à l'Organisation de l'aviation civile internationale qui informe chacun des Etats signataires et adhérents de la date de réception de cette notification.

<sup>2</sup> La dénonciation prend effet six mois après la date de réception par l'Organisation de la notification de dénonciation.

## Article XXIII

<sup>1</sup> Tout Etat peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation de la présente Convention ne vise pas l'un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

<sup>2</sup> L'Organisation de l'aviation civile internationale notifie une telle déclaration à chacun des Etats signataires ou adhérents.

<sup>3</sup> A l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément au paragraphe 1 du présent Article, la présente Convention s'applique à tous les territoires qu'un Etat contractant représente dans les relations extérieures.

<sup>4</sup> Tout Etat peut adhérer à la présente Convention séparément au nom de tous ou de l'un quelconque des territoires à l'égard desquels il a fait une déclaration conformément au paragraphe 1 du présent Article; dans ce cas, les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'Article XXI s'appliquent à cette adhésion.

<sup>5</sup> Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention, conformément aux dispositions de l'Article XXII, séparément pour la totalité ou pour l'un quelconque des territoires que cet Etat représente dans les relations extérieures.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève le dix-neuvième jour du mois de juin de l'an mil neuf cent quarante-huit, en français, anglais et espagnol, chacun de ces textes faisant également foi.

La présente Convention sera déposée dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale où, conformément à l'Article XVIII, elle restera ouverte à la signature.