Zeitschrift: Zeitschrift für schweizerisches Recht = Revue de droit suisse = Rivista di diritto svizzero = Revista da dretg svizzer : Halbband II. Referate und Mitteilungen des SJV

Herausgeber: Schweizerischer Juristenverein

Band: 57 (1938)

Artikel: L'hypothéque aérienne : l'état actuel du droit en Suisse et les projets de réglementation internationale

Autor: Coquoz, Raphaël

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-895971

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 24.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'hypothèque aérienne.

L'état actuel du droit en Suisse
et
les projets de réglementation internationale.

Par Me Raphaël Coquoz, docteur en droit,
avocat à Martigny.

Généralités.

Le droit commun connaît deux formes principales de sûretés réelles: l'hypothèque et le nantissement.

L'une, réservée aux immeubles, présente des avantages nombreux. Elle offre une excellente garantie au créancier: son droit réel, inscrit dans un registre spécial, prime tout droit postérieurement acquis sur l'objet du gage. Elle conserve au débiteur l'usage et la jouissance de la chose grevée à laquelle elle confère ainsi une double valeur.

L'autre, le nantissement, propre au crédit mobilier, n'a pas la même utilité: elle exige la dépossession du propriétaire en faveur du créancier gagiste, prive donc le premier des services de la chose et oblige le second à en assumer la garde. Ces inconvénients apparaissent plus grands encore en présence de meubles comme les aéronefs, destinés avant tout à la circulation. La constitution d'un nantissement sur un de ces appareils a pour effet de le soustraire à sa destination, de l'immobiliser d'une façon absolue.

C'est pourquoi, aux fins de venir en aide aux compagnies de navigation aérienne et aux autres propriétaires d'avions, désireux de se procurer des fonds par l'engagement de leur matériel volant, quelques Etats ont suivi les précédents consacrés pour les bateaux et les

navires par le droit fluvial et le droit maritime et ont institué l'hypothèque aérienne. Jusqu'ici leur nombre s'est limité à cinq; on y compte l'Italie et la France, la Grèce, la Yougoslavie et la Finlande. Ces Etats désirent, naturellement, une réglementation internationale qui assure la reconnaissance à l'étranger d'hypothèques constituées sur leurs territoires, car la situation du créancier devient sinon par trop incertaine.

Avant de passer à l'étude de la législation internationale en élaboration, il est pour nous d'un intérêt tout particulier de rechercher quel est en Suisse l'état actuel du droit en cette matière et de nous prononcer au sujet de la question très débattue de la légitimité de l'hypothèque aérienne. Ce dernier examen nous aidera par la suite à prendre position à l'égard des projets de conventions internationales.

§ 1. Etat du droit en Suisse en matière de gage sur les aéronefs.

L'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920, concernant la réglementation de la circulation aérienne en Suisse, contient une seule disposition relative aux droits réels sur les aéronefs: celle qui attribue au possesseur d'un fonds de terre un droit de rétention sur l'appareil, cause d'un dommage sur son immeuble. Cette législation spéciale ne déroge donc pas aux règles du droit civil suisse auxquelles les aéronefs demeurent soumis. Ces appareils, dont le caractère mobilier est évident, ne peuvent être engagés qu'au moyen du nantissement, régi par les art. 884 et s. du CCS. Le droit suisse qui admet, d'autre part, l'hypothèque sur le bétail et l'hypothèque sur les bateaux, ignore l'hypothèque aérienne.

Lors de l'élaboration de la future loi aérienne fédérale, la question se posera, sans doute, de savoir s'il convient de l'instituer.

Mr. M. Burckhardt, auteur suisse d'un ouvrage très sérieux sur l'hypothèque aérienne, se prononce pour l'affirmative et son opinion pourrait avoir un certain poids auprès du législateur[1]).

Nous estimons trop importants et trop nombreux les inconvénients qu'entraîne, à l'heure actuelle, l'hypothèque sur les aéronefs, pour partager son point de vue. A nos yeux, la seule forme de sûreté susceptible d'être constituée sur les aéronefs est la „floating charge" du droit anglais. Nous allons consacrer le prochain paragraphe à l'exposé des raisons qui nous ont dicté cette manière de voir.

§ 2. Pour ou contre l'hypothèque aérienne.

A) De l'hypothèque spéciale sur les aéronefs.

Au point de vue théorique, rien ne s'oppose à l'institution de l'hypothèque aérienne. L'aéronef possède une individualisation: il réunit certains éléments caractéristiques tels la nationalité, l'immatriculation, le port d'attache, qui permettent de l'identifier en toute occasion. Cette individualisation le distingue de la plupart des meubles, difficiles à suivre dans leurs déplacements. Elle facilite l'établissement du registre pour la publicité des droits privés, registre indispensable pour l'institution de l'hypothèque aérienne.

Considéré sous son aspect pratique, le problème apparaît tout autre et il y a lieu de se demander si la faculté donnée au propriétaire d'avion d'engager son appareil, est assez appréciable pour passer outre aux inconvénients que nous allons signaler.

1° Dans les pays où elle est reconnue, l'hypothèque sur les aéronefs ne paraît avoir joué qu'un rôle extrêmement médiocre. L'application de la notion de l'hypothèque à un engin aussi fragile et d'aussi courte durée ne peut

---

[1]) Das Pfandrecht an Luftfahrzeugen, Diss. Bern 1933.

conduire à d'heureux résultats. Aussi, elle ne saurait guère être utilisée qu'en vue de garantir le remboursement de crédits à courte échéance.

Mr. Burckhardt répond à cette objection en invoquant les progrès de la technique qui permettront la construction d'appareils à toute épreuve.

Malgré la logique de cette affirmation, on doit constater qu'aujourd'hui les avions doivent être remplacés après un court temps de service et que l'effort exigé des moteurs entraîne leur usure rapide. En outre, l'élément destruction ne peut être négligé: la fréquence des accidents frappe tous les esprits.

L'assurance des aéronefs, dite assurance-corps, constitue la condition nécessaire du crédit hypothécaire. Or, le taux élevé des primes d'assurance détermine beaucoup de propriétaires d'avions, et même plusieurs compagnies de navigation aérienne, à renoncer à l'assurance de leur matériel volant. Ils préfèrent supporter le risque sur leurs propres ressources. C'est dire le peu de valeur pratique actuelle de l'hypothèque aérienne pour la plupart des intéressés.

2⁰ Pour donner aux créanciers hypothécaires une protection efficace, il faut rendre obligatoire l'inscription de la charge sur des registres spéciaux destinés à la publicité des droits réels, registres qui jouissent de la foi publique.

Or, d'après l'avis de l'International Air Traffic Association (organisme qui groupe toutes les grandes compagnies de transport aérien), les frais et les formalités qui en résultent ne sont pas compensés par le profit octroyé au propriétaire qui obtient un prêt en vertu de la constitution d'une hypothèque aérienne.[2])

D'autre part, la Chambre de Commerce Internationale a dénoncé l'immobilisation que l'institution de l'hypothèque aérienne entraîne pour les aéronefs. En effet, pour que

---

[2]) Bulletin d'information de l'I.A.T.A. no 29, p. 12 et s.

la publicité des charges réelles puisse permettre l'organisation facile du crédit aérien, il faut qu'elle soit complétée par la publicité des transferts de propriété. Tout acquéreur de bien doit pouvoir se rendre compte facilement de l'étendue des charges réelles qui grèvent ce bien; tout créancier hypothécaire doit pouvoir constater si son débiteur est réellement propriétaire de l'appareil qu'il offre en gage et si la propriété n'a pas été transférée à un tiers avant la constitution frauduleuse de l'hypothèque.

Ce système constitue une source de difficultés et de charges considérables pour le commerce des aéronefs et la Chambre de Commerce Internationale a estimé préférable de renoncer à l'hypothèque plutôt que d'entraver de cette manière les transactions portant sur les aéronefs.[3])

3⁰ Un autre argument montre combien il est difficile d'appliquer l'institution de l'hypothèque aux aéronefs.

L'aéronef est composé de deux parties bien distinctes: la cellule et le moteur. Pour la garantie du créancier, il est nécessaire que toutes deux — car le moteur possède une valeur appréciable — soient grevées du droit de gage. Or, en pratique, les moteurs, malgré leur destination économique commune avec la cellule, en sont fréquemment séparés pour révisions et réparations. Presque toujours interchangeables, ils passent souvent d'un appareil à l'autre. Construits et vendus à part, ils peuvent faire l'objet de pactes de réserve de propriété; il arrive aussi qu'on les prête ou qu'on les loue.

Si donc le moteur peut avoir un sort juridique distinct de la cellule, la situation du créancier hypothécaire sera peu enviable. Le moteur uni à l'appareil pourra ne pas être la propriété du débiteur qui constitue l'hypothèque. En outre, le propriétaire d'un aéronef hypothéqué pourra en aliéner le moteur ou lui en substituer un autre de valeur inférieure.

Pour éviter ces difficultés, il ne faut pas songer à faire du moteur une partie intégrante de l'aéronef et le

[3]) Résolution du 3 décembre 1930.

soumettre au sort juridique de l'ensemble. Cette solution, qui a été envisagée par les rédacteurs du projet de Convention sur la propriété des aéronefs et le registre aéronautique (art. 4) et qui aboutit à une immobilisation du moteur, répugne trop aux nécessités aéronautiques pour être retenue.

La question de la séparabilité des moteurs a donné lieu à de multiples controverses. Bornons-nous à mentionner ici que le seul jugement intervenu en cette matière (Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichtes vom 8. Oktober 1931) s'est prononcé dans le sens de la thèse que nous soutenons. Il a statué que le moteur, n'étant pas partie intégrante de l'appareil, pouvait être l'objet d'un droit distinct.

Nous pouvons présumer qu'il sera difficile de découvrir à ce problème une solution qui satisfasse aux exigences de la pratique.

4° L'hypothèque est le mode de crédit de la propriété individuelle. Or, les aéronefs appartiennent généralement à des sociétés qui contractent la plupart de leurs emprunts sous la forme d'obligations hypothécaires. Seuls les propriétaires d'avions de tourisme pourraient tirer profit de l'hypothèque spéciale; mais ils apparaissent précisément comme étant ceux qui en ont le moins besoin.

5° Enfin, aussi longtemps qu'une réglementation internationale ne sera pas intervenue, qui astreigne les Etats à reconnaître les hypothèques aériennes constituées dans d'autres pays, un créancier ne se contentera guère d'une sûreté semblable. Il se trouverait, en effet, menacé d'un double péril: celui de se voir opposer à l'étranger des créances privilégiées à la sienne et celui de ne pouvoir empêcher la vente, la saisie ou même la mise en gage par le pilote de l'appareil hypothéqué.

Ces différentes considérations nous amènent à la conclusion que l'hypothèque spécifique sur les aéronefs n'est pas une forme de sûreté appropriée au crédit aérien.

B) De la „floating charge".

Parce qu'elle vise l'engagement individuel des aéronefs, l'hypothèque aérienne n'a pas actuellement d'intérêt pratique. Cette institution acquierra une importance réelle et rendra de grands services à l'aviation quand une hypothèque pourra être prise sur une flotte aérienne considérée comme un complexe de biens.

Ce système, connu en droit maritime anglais sous le nom de „floating charge", permet de grever des objets indéterminés ou même non encore en possession du débiteur. Il s'agit, en réalité, d'un accord pour la prise d'hypothèques qui seront constituées au moment où le propriétaire aura le droit d'entrer en possession des biens visés.

Cette forme de gage ne s'applique guère dans la pratique aux personnes physiques, mais elle est fort utile aux sociétés anonymes dont elle garantit l'émission d'obligations. La „floating charge" n'empêche pas la société de disposer de ses droits de propriété jusqu'à ce que les porteurs d'obligations prennent les mesures nécessaires pour faire valoir leur garantie. Dès la mise en liquidation de la société, la garantie cesse d'être „une floating charge" et assume le caractère d'une charge spécifique, grevant les objets qui se trouvent à ce moment en la propriété de la débitrice.

La „floating charge" apparaît tout à fait appropriée au crédit aérien. Nous dirons même qu'elle constitue le seul moyen réellement efficace pour réaliser l'engagement des aéronefs. Mais cette question ne figure pas encore parmi les problèmes de l'heure. L'importance des subsides versés par les Etats aux compagnies de navigation aérienne diminue le besoin pour ces dernières de recourir à l'emprunt. C'est pourquoi, il nous paraît encore prématuré d'entrer dans les détails de l'application de la „floating charge".

En Suisse, il existe déjà un droit de gage analogue sur les chemins de fer et les entreprises de navigation[4]). Mais Mr. Burckhardt estime qu'il n'y aurait pas lieu d'adopter cette institution à laquelle il préfère l'hypothèque spéciale sur les aéronefs. Nous nous trouvons donc une fois encore en opposition avec cet auteur.

§ 3. Les projets de réglementation internationale.

Les controverses qui règnent au sujet de la légitimité de l'hypothèque aérienne n'ont pas empêché le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C. I. T. E. J. A.), préposé à l'unification internationale du droit privé aérien, d'établir deux avant-projets de Conventions sur la matière. L'un, relatif à la propriété des aéronefs et au registre aéronautique, intéresse indirectement l'hypothèque aérienne en ce sens qu'il subordonne la validité des constitutions et cessions de droits réels à une inscription dans le registre établi pour la publicité de ces droits. L'autre régit les conditions de la reconnaissance à l'étranger des hypothèques sur les aéronefs.

Terminés déjà en 1931, ces deux projets attendent que les autres problèmes plus urgents du droit aérien aient été résolus par les Conférences Internationales de droit privé aérien.

Il a semblé étonnant à quelques uns que l'on n'ait pas fusionné ces deux textes. Mais, l'examen de leur contenu révèlera la sagesse de cette mesure.

I. L'avant-projet de Convention sur la propriété et le registre aéronautique.

Ce projet rompt avec la tradition suivie par le C. I. T. E. J. A. en manière d'unification. Au lieu de se borner à résoudre les difficultés d'ordre proprement inter-

---

[4]) Loi du 23 septembre 1917 sur l'engagement et la liquidation forcée des chemins de fer et entreprises de navigation.

national, il tend à l'élaboration d'un droit uniforme. Or, comme nous allons le constater, cette législation ne répond pas à un réel besoin.

En vertu de l'article 1 du texte proposé, les Etats contractants s'engagent à établir dans leurs lois nationales que tout aéronef immatriculé selon ces lois soit inscrit sur un registre pour la publicité des droits, tenu en vue de l'inscription de la propriété et des droits réels par l'autorité compétente du dit Etat. Son article 9 dispose: „Tous transferts de propriété entre vifs, constitutions, cessions de droits réels et renonciations à ces droits ne sont valables à l'égard des tiers que par l'inscription au registre et ne produisent effet qu'à la date de cette inscription."

Nous avons insisté dans le paragraphe précédent sur les inconvénients nombreux qu'entraîne l'organisation d'un semblable registre. Les formalités et les frais, occasionnés par les inscriptions et leurs conditions, apportent une entrave au développement de l'aéronautique et provoquent l'immobilisation des aéronefs.

D'ailleurs, seuls les Etats qui ont institué l'hypothèque aérienne ont un intérêt à l'application de ce projet. Aucune raison ne justifie sa ratification par ceux qui se refusent à reconnaître l'hypothèque aérienne. Au contraire, certains pays, comme l'Allemagne, ont manifesté nettement leur opposition à ce projet et l'International Air Traffic Association s'est déclarée hostile à son application. On peut prévoir le refus probable de la Conférence Internationale de sanctionner une semblable réglementation.

II. L'avant-projet de Convention relative aux hypothèques, autres sûretés réelles et privilèges aériens.

Ce projet devrait porter le titre de Convention relative aux conflits de lois en matière de droits réels aériens, car tel est son objet. En effet, il n'impose pas l'hypothèque

aérienne, mais assure simplement la reconnaissance à l'étranger des garanties réelles régulièrement établies dans un Etat contractant. Il résoud les conflits de lois en désignant comme ordre juridique applicable la loi d'immatriculation.

Il est parfaitement légitime de la part des Etats qui ont institué l'hypothèque aérienne d'invoquer la courtoisie et la solidarité internationale, afin que les sûretés réelles constituées sur leurs territoires soient reconnues dans les autres pays. Sinon, les garanties ainsi consenties n'ont qu'une valeur contestable, car il est difficile d'intervenir pour empêcher un débiteur malhonnête de frustrer le créancier hypothécaire par une vente ou une mise en gage de l'aéronef grevé. Il faut encore assurer que, en cas de réalisation forcée à l'étranger, le créancier hypothécaire soit désintéressé avant les autres créanciers.

L'hypothèque aérienne est un fait; cinq Etats la reconnaissent et la réglementent. C'est pourquoi nous estimons que le projet du C. I. T. E. J. A. doit être adopté et cela d'abord en raison de son but, puis aussi en raison de l'excellence de ses différentes dispositions dont nous allons rapidement passer en revue les principales.

Les auteurs du texte se sont inspirés de la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, et de la Convention de Genève du 9 décembre 1930 concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et les droits réels sur ces bateaux.

Le projet comporte 15 articles répartis en cinq chapitres. Le premier, qui a pour titre „Des hypothèques et autres sûretés réelles", donne tout d'abord la notion de l'hypothèque aérienne qu'il définit: „une sûreté réelle, quels que soient son nom et son origine, qui est inscrite au registre pour la publicité des droits et qui affecte l'aéronef au paiement d'une dette dont le montant y est également inscrit."

L'hypothèque est prise ici au sens large du mot. Elle diffère de l'hypothèque du droit commun, car elle vise tout droit réel de garantie, tout droit de gage ou privilège conventionnel. Il y a lieu de remarquer, en outre, que le projet admet l'hypothèque judiciaire et l'hypothèque légale, si l'inscription en est effectuée dans le registre. Les auteurs du projet n'ont pas voulu prévoir l'hypothèque générale dite „floating charge", mais ils ne l'excluent pas non plus. Ils ont préféré laisser la question en dehors de la Convention. Si, par la définition de l'article 1, le principe de spécialité de la créance et de l'objet de gage sont consacrés, rien n'empêche, cependant, d'engager plusieurs aéronefs pour une seule et même créance; chaque appareil garantit alors toute la dette.

L'article 2 pose la règle fondamentale de la reconnaissance dans tout Etat contractant d'une hypothèque aérienne régulièrement établie et non éteinte d'après la loi de l'Etat au registre duquel l'aéronef est inscrit.

Il importe que les droits du créancier gagiste soient déterminés avec précision: les articles suivants fixent l'étendue de la garantie et le rang des hypothèques aériennes entre elles.

Dans un second chapitre le projet donne la liste des créances privilégiées payées par préférence aux créances hypothécaires aériennes. Comme les droits de privilège diminuent la garantie du créancier hypothécaire, il est indispensable de diminuer leur nombre. C'est le but de l'article 7 du projet.

Le troisième chapitre traite de l'exécution forcée. La vente après saisie peut avoir lieu dans tous pays: il fallait donc prescrire les mesures à prendre par les autorités compétentes au sujet de l'établissement de l'état des charges grevant l'aéronef; il fallait, en outre, fixer une procédure d'exécution uniforme, et déterminer, enfin, les effets de la vente par autorité de justice.

Le chapitre suivant s'attache à la protection du créancier hypothécaire en cas de saisie conservatoire. Le

cinquième chapitre contient deux dispositions qui se rapportent à l'application de la Convention. On y trouve une prescription intéressante au point de vue du droit administratif international. Le projet autorise les autorités judiciaires et administratives compétentes des Parties contractantes à correspondre directement entre elles en vue de l'application de la Convention.