

N° 173

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1986 - 1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 avril 1987

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (1)
sur le projet de loi relatif à la saisie conservatoire des aéronefs,

Par M. Jacques THYRAUD

Sénateur

(1) *Cette Commission est composée de* : MM. Jacques Larché, *président* ; Felix Ciccolini, Charles de Cuttoli, Paul Girod, Louis Virapoulle, *vice-présidents* ; Germain Authie, René-Luc Laurin, Charles Lederman, Pierre Salvi, *secrétaires* ; MM. Guy Allouche, Alphonse Arzel, Gilbert Baumet, Christian Bonnet, Raymond Bouvier, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Maurice Charretier, Henri Collette, Raymond Courrière, Etienne Dailly, Michel Darras, Marcel Debarge, Luc Dejoie, Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. François Giacobbi, Jean-Marie Girault, Jacques Grandon, Paul Graziani, Hubert Haenel, Daniel Hoeffel, Charles Jolibois, Bernard Laurent, Guy Male, Paul Masson, Hubert Peyou, Albert Ramassamy, Roger Romani, Marcel Rudloff, Michel Rufin, Jacques Thyraud, Jean-Pierre Tizon.

Voir le numéro :

SÉNAT : 143 (1986-1987)

Aéronefs.-

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	3
I - La nature juridique et les effets de la saisie conservatoire	3
II - Le champ d'application du projet de loi	4
Conclusion	7
TABLEAU COMPARATIF	9

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi, déposé en première lecture au Sénat, détermine les conditions particulières dans lesquelles la saisie conservatoire d'un aéronef peut s'envisager. Les difficultés surgies à l'occasion de l'immobilisation d'avions appartenant à des compagnies étrangères, rappelées dans l'exposé des motifs, et la disproportion entre les conséquences financières de la saisie et le montant des créances à couvrir ont incité le gouvernement à proposer cette modification du Code de l'Aviation civile.

L'analyse du projet de loi conduit à examiner successivement la nature juridique et les effets de la saisie conservatoire et la délimitation du champ d'application du projet de loi.

I - LA NATURE ET LES EFFETS DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

L'article 48 du Code de Procédure civile organise la saisie conservatoire de droit commun. Il autorise le président du tribunal de grande instance ou le juge d'instance à prendre une ordonnance autorisant la saisie conservatoire des meubles du débiteur, soit en cas d'urgence, soit lorsque le recouvrement de la créance semble en péril. Il convient en tout état de cause que la créance paraisse fondée en son principe.

La saisie des aéronefs considérés comme biens meubles est donc soumise à ces dispositions. En revanche, un régime particulier de saisie conservatoire des navires a été organisé par la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer et son décret d'application n° 67-967 du 27 octobre 1967 autorisant le président du

tribunal de commerce statuant en référé ou à défaut le juge d'instance à prononcer la saisie conservatoire sous réserve que le requérant justifie d'une créance certaine.

Les modifications apportées par le projet de loi n'altèrent pas le caractère judiciaire de la procédure, ce qui permet de la différencier des autres mesures d'immobilisation des aéronefs également prévues par le code précité.

Il existe en effet des mesures administratives d'immobilisation notamment :

- celle prévue à l'article L.123-2 du Code de l'Aviation civile à l'encontre des aéronefs qui ne satisfont pas aux conditions de la circulation aérienne, ou dont le pilote a commis une infraction ;

- celle prévue à l'article R.224-4 du même code applicable à l'encontre des aéronefs lorsque les redevances d'usage des installations aéroportuaires n'ont pas été réglées.

Il convient d'insister sur la différence fondamentale de nature juridique existant entre ces mesures purement administratives et la saisie conservatoire judiciaire. Si le projet de loi n'apporte aucune modification aux premières, il adapte la seconde au cas spécifique de la saisie d'un aéronef.

La différence entre les effets de ces deux procédures est en revanche moins nette. Dans les deux hypothèses, l'aéronef est immobilisé principalement en raison du refus d'autorisation de décollage.

Votre commission des Lois estime qu'il est essentiel de marquer très clairement que plusieurs types d'immobilisation peuvent intervenir et de limiter strictement le champ d'application du projet de loi à la seule procédure de saisie conservatoire judiciaire.

II - LE CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI

La méthode retenue par les auteurs du projet de loi consiste à définir un champ d'application assez restreint délimité en fonction de deux types de critères.

La saisie conservatoire n'est en effet applicable qu'à l'égard de certains types d'aéronefs dont il est nécessaire de définir les caractéristiques et il ne peut être recouru à cette procédure que pour couvrir un certain type de créance.

. Les caractéristiques des aéronefs susceptibles d'être saisis.

Deux éléments sont à prendre en considération : la nationalité et l'affectation de l'avion.

Seuls les aéronefs immatriculés peuvent circuler. Le lieu d'immatriculation lui-même fonction de la nationalité des propriétaires de l'avion détermine la nationalité de l'aéronef. Dans la mesure où le projet de loi a pour objet d'éviter à l'avenir des incidents diplomatiques pouvant survenir à l'occasion de la saisie conservatoire d'avions étrangers, les auteurs du projet n'ont visé que les avions de nationalité étrangère ou dont le propriétaire n'est pas domicilié en France. Pourraient donc être exclus des aéronefs appartenant à une personne physique ou morale française, (donc des avions français), mais domiciliée à l'étranger.

La différence ainsi établie en fonction de la nationalité de l'avion ou de la domiciliation de son propriétaire ne semble pas fondée et pourrait même être considérée comme contraire au principe d'égalité.

Votre commission des Lois vous propose de considérer que le critère de nationalité ne joue pas à cet égard et que tous les aéronefs doivent être placés dans la même situation.

Il ne suffit pas d'avoir déterminé la nationalité des aéronefs susceptibles ou non d'être saisis conservatoirement, mais il est également nécessaire de prendre en considération leur affectation.

Le projet de loi mentionne deux catégories d'avions : ceux affectés à un service d'Etat, et ceux affectés à des transports publics de passagers, de marchandises ou de poste.

Cette dernière notion correspond à une définition précise figurant à l'article L.330-1 du Code de l'Aviation civile : "le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste à titre professionnel ou contre rémunération".

Il est donc superflu de reprendre dans le projet de loi certains des éléments de la définition qui figurent par ailleurs dans le code.

La notion de service d'Etat n'est en revanche pas définie par le code précité. Il est néanmoins vraisemblable que les activités de compagnies nationales de transport aérien sont ainsi visées, de même que celles tenant à l'organisation des déplacements des personnalités officielles.

. Les caractéristiques de la créance à recouvrer

Le projet de loi définit très précisément le type de créances pouvant être garanties par la saisie conservatoire d'un aéronef en fonction de deux critères : la qualité du débiteur et l'objet de la créance.

Seules les sommes dues par le propriétaire de l'aéronef peuvent être ainsi recouvrées. Il s'agit de la transposition pure et simple du droit commun. Cette disposition est néanmoins très importante dans la mesure où le crédit-bail et les autres méthodes d'acquisition à moyen terme se développent sur le marché aérospatial en raison de l'ampleur des sommes à engager. Ainsi, la saisie conservatoire ne pourra être prononcée à l'encontre d'une compagnie titulaire d'un contrat de crédit-bail et donc locataire de l'appareil, si la société de crédit-bail propriétaire légal de l'aéronef, ne désintéresse pas ses créanciers.

La limite résultant de la qualité du débiteur n'est pas la seule posée. Elle est complétée par plusieurs indications relatives à l'objet de la créance. A cet égard, les auteurs du projet de loi ont tenu à maintenir une certaine proportionnalité entre les effets financiers de l'immobilisation et le montant des créances à couvrir.

Ces dernières ne peuvent découler que des frais engagés à l'occasion de l'acquisition de l'appareil ou des contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

Il s'agit évidemment des créances dont le montant est significatif et de nature à justifier les garanties financières importantes. Seraient donc exclues par exemple les créances salariales (qui avaient motivé dans le passé la saisie d'un appareil), les créances résultant de l'achat de carburant (dont le paiement en cas de difficultés prévisibles de règlement peut être exigé immédiatement et éventuellement en liquide).

Au titre des créances de maintenance, il faut considérer toutes les opérations permettant le maintien du bon fonctionnement de l'appareil dans son état initial. Il n'est cependant pas possible d'intégrer dans cette catégorie les opérations de transformation de l'aéronef, telles, par exemple, le changement complet des moteurs et leur remplacement par un modèle différent plus moderne et plus performant.

Quant aux opérations de formation, elles concernent le personnel.

Votre commission des Lois vous propose une nouvelle rédaction du projet de loi destinée :

- à clairement marquer la différence entre la procédure de saisie conservatoire judiciaire des autres procédures d'immobilisation administratives qui sont maintenues par ailleurs ;

- à étendre le champ d'application de la loi à tous les aéronefs français et étrangers ;

- à éviter le rappel de définitions qui figurent par ailleurs dans le Code de l'Aviation civile.

* *
*

Sous le bénéfice de ces observations et sous réserve de l'adoption de l'amendement qu'elle vous suggère, votre commission des Lois vous demande d'adopter le présent projet de loi soumis en première lecture à l'examen du Sénat.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
	<p align="center">Article unique.</p> <p>Il est ajouté au code de l'aviation civile (première partie législative, livre premier, chapitre III) un nouvel article L. 123-3 ainsi rédigé :</p> <p>" Art. L. 123-3 - Les aéronefs de nationalité étrangère ou dont le propriétaire n'est pas domicilié en France, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics de passagers, de marchandises ou de poste, ne peuvent faire l'objet d'une saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation. "</p>	<p align="center">Article unique</p> <p><i>I - L'article L-123-2 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :</i></p> <p><i>"Art. 123-2 - Sans préjudice des procédures spéciales prévues par le présent code, les aéronefs français et étrangers, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation."</i></p> <p><i>II - Après l'article L-123-2 du code de l'aviation civile, il est inséré un article nouveau L-123-3 ainsi rédigé :</i></p> <p><i>"Art. 123-3 - En outre, l'autorité publique a le droit de retenir tout aéronef français ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent livre pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens du présent code".</i></p>