

N° 5698B⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI**portant adaptations et modifications de la loi du 29 mars 1978
concernant la reconnaissance des droits sur aéronef pour
certaines catégories de biens aéronautiques**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES FINANCES
ET DU BUDGET**

(3.7.2008)

La Commission se compose de: M. Laurent MOSAR, Président; M. Norbert HAUPERT, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Ben FAYOT, Gast GIBERYEN, Charles GOERENS, Claude MEISCH, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Lucien THIEL et Michel WOLTER, Membres.

*

1. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 12 mars 2007 par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat du 19 février 2008 et à la demande de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration, la Conférence des Présidents a décidé en date du 13 mars 2008 de scinder le projet de loi 5698 en deux projets de loi distincts. L'approbation de la Convention du Cap fut maintenue dans la compétence de la Commission des Affaires étrangères, tandis que la partie portant sur l'adaptation et la modification de la loi du 29 mars 1978 a été renvoyée à la Commission des Finances et du Budget.

Lors de la réunion du 20 mars 2008, la Commission des Finances et du Budget a désigné M. Norbert HAUPERT comme rapporteur et a examiné le projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat.

Une série d'amendements parlementaires a été adoptée en date du 10 avril 2008. Le Conseil d'Etat a rendu le 6 mai 2008 son avis y afférent qui a été analysé par la Commission en date du 10 juin 2008.

L'amendement parlementaire adopté lors de cette dernière réunion a été avisé par le Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire du 1er juillet 2008.

Le projet de rapport a été analysé et adopté au cours de la réunion du 3 juillet 2008.

*

2. HISTORIQUE

La Convention relative à l'Aviation internationale civile, connue aussi sous le nom de **Convention de Chicago**, signée le **7 décembre 1944** à Chicago, a instauré l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), une agence spécialisée des Nations Unies chargée de la coordination et de la réglementation du transport aérien international. La convention établit les règles de l'air, de l'immatriculation des aéronefs et de la sécurité. Elle précise par ailleurs les droits et devoirs des pays signataires en matière de transport aérien international. Par la loi du 25 mars 1948, le Luxembourg a adhéré à la Convention de Chicago et instauré le registre des immatriculations en conformité avec cette convention.

L'hypothèque aérienne comme droit de gage sans transfert de possession a été consacrée par la **convention** relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à **Genève**, le **19 juin 1948**. Cette convention a été approuvée par le législateur luxembourgeois en vertu de la loi du 4 août 1975.

La loi du 19 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronef a ancré l'hypothèque aérienne dans la législation luxembourgeoise et a mis à la disposition des entreprises luxembourgeoises de transports aériens l'instrument indispensable pour assurer le financement d'appareils très coûteux.

L'hypothèque aérienne offre une garantie comparable à l'hypothèque immobilière. Elle a la même nature que l'hypothèque fluviale introduite dans la législation luxembourgeoise par la loi du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. Elle s'en différencie toutefois par certains détails, étant donné qu'il faut tenir compte non seulement de la mobilité plus grande d'un aéronef par rapport à un bateau de navigation intérieure, mais également des textes internationaux en la matière.

*

3. CONVENTION DU CAP

La Convention du Cap et le Protocole aéronautique ont été adoptés le 16 novembre 2001 sous les auspices conjoints de l'Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit) et de l'Organisation pour l'aviation civile internationale (OACI). Ces instruments sont entrés en vigueur le 1er mars 2006 et comptent aujourd'hui une vingtaine d'Etats contractants. La Chambre des Députés a approuvé la Convention et le Protocole aéronautique en date du 24 avril 2008.

L'objectif de la Convention est de garantir aux prêteurs impliqués dans une opération de financement d'un bien aéronautique la continuité d'exploitation du bien financé et des flux de revenus sur lesquels repose l'équilibre de l'opération. A cet effet, la Convention pose les règles pour la constitution et l'inscription d'une garantie internationale sur le bien financé alors qu'actuellement le régime de l'hypothèque aérienne est purement national et donc différent d'un Etat à l'autre. La Convention permet une unification du régime de l'hypothèque aérienne alors que la Convention de Genève permet uniquement la reconnaissance des hypothèques entre Etats contractants et ne se prononce pas quant à l'exécution de ces hypothèques.

Le principe cardinal de la Convention et du Protocole est celui de l'autonomie des parties. La Convention et le Protocole forment un cadre juridique dans lequel les parties à l'opération de financement anticipent clairement l'hypothèse d'une défaillance du débiteur. Celui-ci a normalement consenti, dès l'octroi du crédit, aux mesures susceptibles d'être exercées par le titulaire de la garantie internationale en cas de défaillance.

En cas de défaillance du débiteur, la Convention autorise le titulaire d'une garantie internationale inscrite à reprendre rapidement le contrôle du bien financé. A cet effet, elle oblige les autorités de l'Etat contractant à fournir rapidement coopération et assistance au créancier dans la mise en œuvre des mesures qui s'imposent, dans les limites bien sûr du respect des dispositions internationales applicables en matière de sécurité aérienne.

La Convention du Cap et le Protocole aéronautique, en facilitant à la fois la mobilité de l'investissement dans l'aviation civile et la reprise rapide du bien aéronautique par le créancier titulaire d'une garantie internationale en cas de défaillance du débiteur, entend établir un meilleur équilibre entre les intérêts des fournisseurs de crédits d'une part, et ceux des compagnies aériennes d'autre part, qui pourront profiter le cas échéant d'économies substantielles dans l'acquisition d'aéronefs nécessaires à l'exploitation de leur entreprise.

Signalons encore qu'un Protocole ferroviaire à la Convention du Cap a été négocié et adopté au Luxembourg en février 2007. Le registre international y prévu sera établi au Luxembourg.

*

4. OBJET DU PROJET DE LOI

L'adhésion du Luxembourg à la Convention du Cap implique des modifications de la loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronef. La loi révisée couvrira désormais trois régimes qui coexistent dans un même texte législatif et peuvent même, dans certains cas, s'appliquer simultanément.

4.1. Introduction de la notion de „bien aéronautique“

Il est introduit la notion de „bien aéronautique“ qui n'est pas à confondre avec celle d'„aéronef“. Les auteurs de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique ont souhaité faciliter le financement de certains avions, utilisés principalement dans le cadre du transport aérien commercial. Ainsi, les aéronefs d'Etat (avions militaires, des douanes et de la police) sont exclus du champ d'application du Protocole aéronautique. La qualification de „bien aéronautique“ est précisément réservée:

- aux cellules d'aéronef (d'une certaine capacité);
- aux moteurs d'aéronef (d'une certaine puissance) et
- aux hélicoptères.

Cette qualification laisse donc de côté un grand nombre d'aéronefs. Par ailleurs elle permet d'envisager la constitution de droits, donc aussi d'un droit de suite, sur un moteur d'aéronef indépendamment de la cellule qu'il propulse. Cette conception s'oppose au principe d'accession par incorporation qui veut que la propriété d'un moteur varie systématiquement avec la propriété de l'avion (aéronef) sur lequel ce moteur est monté. Il s'agit d'une modification substantielle de la loi de 1978 qui permet seulement de constituer une hypothèque sur les aéronefs.

4.2. Introduction de la notion de registre international

La notion de „registre international“ est une autre nouveauté apportée à la législation luxembourgeoise. Elle désigne le service international d'inscription établi par la Convention du Cap et son Protocole aéronautique. On distinguera donc dorénavant trois différents registres ayant chacun ses compétences propres, à savoir:

- le **registre des immatriculations** administré par la Direction de l'aviation civile auprès du Ministère des Transports. Il a été institué en 1948 pour l'immatriculation et la nationalité des aéronefs conformément à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944;
- le **registre des droits** tombant sous la compétence du Ministère des Finances est tenu par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines. Il a été institué en 1978 pour l'inscription des droits de propriété et d'hypothèque grevant un aéronef conformément à la Convention de Genève du 19 juin 1948;
- le **registre international** sis à Dublin pour l'inscription d'une garantie internationale en application de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique.

4.2.1. *Nécessité d'une double inscription sur le registre des droits et le registre international*

Compte tenu du fait que les aéronefs immatriculés au Luxembourg se trouvent plus souvent sur des territoires étrangers que sur le territoire luxembourgeois, il n'est pas question d'envisager la dénonciation de la Convention de Genève qui compte pour le moment plus d'adhérents que la Convention du Cap. Au contraire, il convient de poursuivre les engagements pris à ce titre à l'égard de tous les adhérents à la Convention de Genève dans la mesure où ils sont compatibles avec les engagements souscrits au titre de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique.

La Convention de Genève de 1948 permet notamment aux aéronefs immatriculés et inscrits sur les registres luxembourgeois de circuler sur les territoires de tous ses Etats contractants avec l'assurance que le droit de propriété de l'aéronef immatriculé au Luxembourg ainsi que les hypothèques qui sont régulièrement inscrites sur le registre des droits luxembourgeois seront reconnus par les autorités administratives et judiciaires de ces Etats. La Convention de Genève garantit ainsi la reconnaissance à l'étranger des droits inscrits sur le registre public de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé

et non des droits inscrits au Registre international mis en place par la Convention du Cap et son Protocole aéronautique. Si on refusait au titulaire d'une „garantie internationale“ portant sur un aéronef immatriculé au Luxembourg de procéder à l'inscription de l'hypothèque correspondante au registre national des droits, cela reviendrait à le priver des bénéfices de l'application de la Convention de Genève, bénéfices encore importants compte tenu du nombre d'Etats contractants à cette Convention, qui n'ont pas nécessairement adhéré à la Convention du Cap.

En pratique, les prêteurs conservent un intérêt à inscrire une hypothèque au registre national des droits en plus de l'inscription de la „garantie internationale“ correspondante auprès du Registre international. Ils n'auront en revanche aucun intérêt à se contenter de la seule inscription nationale. En effet, compte tenu de la priorité accordée à la „garantie internationale“ sur les inscriptions nationales par la Convention du Cap et le Protocole aéronautique (Article 29 de la Convention du Cap et Article 28(3) du projet de loi sous avis), un tel comportement serait absurde dans la mesure où le prêteur s'exposerait alors au risque de voir une „garantie internationale“ inscrite au Registre international par un créancier concurrent venir subordonner, voire priver de toute efficacité, cette inscription nationale. C'est la raison pour laquelle le projet de loi sous rubrique dispose dans son article 25(2) que „*les hypothèques ne sortent leurs effets à l'égard des tiers que du jour où elles ont été rendues publiques par l'inscription prise sur le registre du conservateur des hypothèques aériennes ou, pour ce qui concerne les biens aéronautiques, par l'inscription de la garantie internationale correspondante prise sur le registre international conformément à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique*“. L'effet de cette disposition sur les ordres juridiques internes des autres Etats contractants de la Convention de Genève n'étant pas garanti, les prêteurs qui voudront bénéficier de la combinaison de la Convention du Cap et de la Convention de Genève procéderont à la double inscription.

4.2.2. Les rapports entre systèmes international et national d'inscription

En instituant un Registre international, la Convention du Cap et le Protocole aéronautique posent la question de savoir comment ce nouveau registre s'articule avec les registres nationaux.

Quant à la nature même du Registre international, il s'agit ici d'indiquer que ce registre est un registre „déclaratif“ des droits et non un registre „constitutif“ des droits. Cela signifie d'un point de vue pratique que l'inscription des droits se fait sur la base des déclarations des parties constituantes et non sur la base de l'enregistrement d'un acte.

Notons que les mesures d'exécution extrajudiciaires prévues par la Convention du Cap et le Protocole aéronautique ne sont applicables que sur la base du consentement des parties et, le cas échéant, des personnes intéressées (Article 8 de la Convention du Cap). Par ailleurs, les mentions portées sur les certificats d'inscription émis par le Registre international n'ont valeur que de présomptions simples (Article 24 de la Convention du Cap), l'hypothèse dans laquelle une personne réussirait à se prévaloir d'un droit inexistant en simulant ou en manipulant le système international d'inscription devient plus qu'improbable.

En ce qui concerne l'articulation des différents registres, il convient d'insister ici sur différents aspects du dispositif législatif proposé.

(a) La Convention du Cap et le Protocole aéronautique ne portent pas atteinte aux droits régulièrement constitués en vertu du droit luxembourgeois avant leur entrée en vigueur

La prise d'effet de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique ne portera pas atteinte aux droits qui auront été préalablement inscrits sur le registre national. Cela résulte expressément de l'article 60 de la Convention du Cap. Les droits actuellement inscrits sur le registre luxembourgeois n'auront donc pas besoin de faire l'objet d'une transcription auprès du Registre international pour conserver à l'avenir leur opposabilité et leur rang de priorité. Les hypothèques aujourd'hui inscrites conservent leur rang.

(b) Une fois la Convention du Cap et le Protocole aéronautique entrés en vigueur, la seule inscription d'une hypothèque portant sur un bien aéronautique au registre national est insuffisante à produire des effets à l'égard des tiers dans l'ordre juridique interne

Cela résulte de l'article 25(2) du présent projet de loi cité au point 4.2.1 alinéa 3. Cette disposition contraint donc les créanciers hypothécaires à inscrire leur hypothèque sur les biens aéronautiques en tant que garantie internationale au Registre international. Cette disposition a été adoptée car le fait

d'inscrire seulement une hypothèque nationale sur un bien aéronautique revient à exposer le créancier hypothécaire à un risque d'inopposabilité et d'inefficacité de son hypothèque dans la mesure où l'article 29 de la Convention du Cap repris par l'article 28(3) du projet de loi sous avis prévoit expressément que „[t]oute garantie internationale inscrite sur un bien aéronautique auprès du registre international prime tout droit ayant fait l'objet d'une inscription auprès du bureau de la conservation des hypothèques aériennes, même si cette dernière inscription est antérieure à la date d'inscription de la garantie internationale“. Comme déjà relevé sous (a) ci-avant, cette règle de primauté de la garantie internationale première inscrite ne concerne pas les hypothèques qui auront été inscrites au registre national avant la prise d'effet de la Convention du Cap et de son Protocole aéronautique.

(c) *Une fois la Convention du Cap et le Protocole aéronautique entrés en vigueur, l'inscription d'une hypothèque au registre national des droits conserve un intérêt et des effets juridiques pour le titulaire de la „garantie internationale“ en dehors de l'ordre juridique interne*

En dépit de la règle qui vient d'être commentée, l'inscription d'une hypothèque au registre national des droits après la date de prise d'effet de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique continuera d'avoir des effets juridiques. Elle en aura bien entendu en ce qui concerne les aéronefs qui ne remplissent pas les critères permettant la qualification de „bien aéronautique“ et qui sont donc hors du champ d'application de la Convention du Cap et de son Protocole aéronautique. Elle en aura également en dehors de l'ordre juridique interne luxembourgeois en ce qui concerne les „biens aéronautiques“ dans la mesure où une inscription nationale peut être nécessaire à préserver les bénéfices tirés de l'application de la Convention de Genève et donc venir compléter utilement le dispositif nécessaire à la sécurité juridique des prêteurs impliqués dans le financement d'un bien aéronautique certes immatriculé au Luxembourg mais appelé à se déplacer ailleurs que sur le territoire luxembourgeois.

(d) *L'obligation d'inscription du droit de propriété de l'aéronef ne cesse pas avec l'entrée en vigueur de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique*

L'entrée en vigueur de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique ne porte pas non plus atteinte à l'obligation de procéder à l'inscription du droit de propriété de l'aéronef (dite „première inscription“) dans les dix jours de la délivrance du certificat d'immatriculation (Articles 5 et 6 de la loi de 1978 et du présent projet de loi). La constitution d'une garantie internationale sur un aéronef immatriculé au Luxembourg ainsi que l'inscription de cette garantie internationale au Registre international ne dispensent pas de l'obligation de procéder à sa première inscription au registre des droits luxembourgeois comme elle n'empêche pas l'inscription de l'hypothèque correspondante à la garantie internationale sur ce même registre pour les raisons évoquées plus haut.

(e) *Coopération des autorités administratives en cas de demande de radiation des immatriculations et des inscriptions produite conformément au Protocole aéronautique*

Le Protocole aéronautique oblige l'„autorité du registre“ ainsi que les „autres autorités administratives compétentes“ à radier l'immatriculation et à autoriser l'exportation ou le transfert physique de l'aéronef dans les cinq jours si la demande en est faite par le titulaire de la garantie internationale dans les conditions fixées notamment aux articles IX, X et XIII du Protocole aéronautique.

En droit luxembourgeois, la complexité de la procédure de radiation réside dans le fait qu'il existe deux registres nationaux. Le premier registre permet l'immatriculation de l'aéronef en application de la Convention de Chicago de 1944, registre administré par la Direction de l'aviation civile. Le second registre permet l'inscription des droits portant sur les aéronefs en application de la Convention de Genève de 1948 mis en place par la loi du 29 mars 1978 et administré par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Ainsi, lorsqu'une demande de radiation de l'immatriculation de l'aéronef est adressée à la Direction de l'aviation civile, un circuit administratif se met en place. Le certificat de radiation d'immatriculation ne peut être délivré par la Direction de l'aviation civile que sur le vu du „certificat de radiation d'inscription“ (art. 10 du présent projet de loi). Ce dernier certificat ne sera délivré par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qu'à la demande écrite du propriétaire s'il n'existe pas d'autre inscription ou, dans le cas contraire, avec le consentement de tous les créanciers inscrits et aux conditions acceptées par eux (article 9 du projet de loi).

L'„autorité du registre“ visée par le Protocole aéronautique correspondant à la Direction de l'aviation civile et les „autres autorités administratives compétentes“ correspondant à l'Administration de l'En-

registrement et des Domaines, l'article 61 du projet de loi reprend l'obligation prévue par le Protocole en obligeant ces deux administrations à délivrer dans le délai de cinq jours les certificats de radiation de l'immatriculation et d'inscription.

Il faut encore préciser ici que le créancier, titulaire de la „garantie internationale“, n'est pas maître de la radiation des inscriptions et de l'immatriculation. En effet, pour obtenir cette mesure, il aura dû au préalable obtenir non seulement le consentement du débiteur, mais aussi le consentement écrit de tout créancier bénéficiant d'une garantie d'un rang supérieur (Articles IX(2), IX(5)(b) du Protocole aéronautique et Article 61 premier tiret du projet de loi). Il aura dû également, s'il sollicite cette mesure autrement qu'en exécution d'une décision d'un tribunal, informer avec un préavis raisonnable toutes les personnes intéressées (le débiteur, les garants du débiteur, et toute personne ayant des droits sur l'aéronef).

(f) La situation de coexistence des inscriptions nationales et internationales commande une information appropriée de l'utilisateur

Il résulte de la faculté d'inscrire une même hypothèque sur le registre national d'abord et en tant que „garantie internationale“ auprès du registre international, et de la même faculté de procéder à l'une de ces inscriptions sans nécessairement procéder à l'autre, ainsi que des règles de priorité établies par la Convention du Cap et le Protocole aéronautique, qu'il est nécessaire que les informations résultant de la consultation du registre national en ce qui concerne un aéronef ou un bien aéronautique ne soient fournies que sous réserve des inscriptions faites au Registre international sur ce même bien. Cette précaution, nécessaire pour que soit préservée la sécurité juridique des usagers des différents registres, est expressément prévue à l'article 4 du texte du projet de loi qui invite l'utilisateur à consulter le Registre international en complément des résultats d'une consultation du registre national.

4.3. Introduction d'une obligation d'assistance de l'Etat luxembourgeois quant à l'exécution des mesures prévues par la Convention

Une modification ultime de la loi consiste dans la mise à l'écart des hypothèses d'immobilisation, de rétention et de saisie conservatoire pouvant interférer avec l'exercice des mesures prévues par la Convention du Cap et son Protocole aéronautique qui ne seraient pas justifiées par des motifs de sécurité ou de sûreté. Les autorités administratives de l'Etat contractant devront désormais prêter assistance à l'exécution des mesures prévues par la Convention du Cap et le Protocole aéronautique dans les délais prévus et notamment en ce qui concerne la radiation des immatriculations et inscriptions, l'exportation et le transfert physique du bien aéronautique. En cas de non-respect de cette disposition, la responsabilité de l'Etat pourrait être engagée.

*

5. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat s'est formellement opposé à l'article 58 qui dispose que l'ordonnance du Président du tribunal d'arrondissement prise en exécution d'une garantie internationale est exécutoire sur minute et n'est pas susceptible de recours. La Haute Corporation insiste sur la nécessité de prévoir un droit de recours sur l'ordonnance, car elle s'interroge sur la compatibilité de cette exclusion avec le droit à un recours juridictionnel effectif et le respect des droits de la défense prévus par la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

La Commission parlementaire est cependant d'avis que d'une part la Convention du Cap et la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales sont des textes situés au même niveau de la hiérarchie des normes et que d'autre part les mesures en cause sont octroyées dans le cadre de procédures contentieuses pendantes et dans lesquelles les contestations et arguments du débiteur sont donc entendus. Par ailleurs, il faut surtout insister sur le fait que les mesures avant règlement au fond du litige ne peuvent être mises en œuvre que si le débiteur y a lui-même consenti, ce consentement étant recueilli dans le cadre de négociations sophistiquées (art. 13(1) de la Convention du Cap). En tout état de cause, les intérêts du débiteur et des parties intéressées sont préservés par la faculté laissée au juge de faire consigner un dépôt de garantie (art. 13(2) de la Convention du Cap rappelé à l'art. 55(2) du présent projet de loi).

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a pas partagé l'avis de la Commission parlementaire selon lequel la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et la Convention du Cap se situent au même niveau de la hiérarchie des normes. Par conséquent, il a maintenu son opposition formelle à l'égard de l'article 58. Afin de tenir compte de cet avis, la Commission parlementaire a décidé d'amender l'article. Le nouveau libellé ne remet pas en cause le principe du caractère exécutoire sur minute de l'ordonnance rendue, mais ne déroge pas non plus au droit commun en ce qui concerne les délais dans lesquels un recours peut être formé. Le Conseil d'Etat a marqué son accord avec cet amendement par le biais de son deuxième avis complémentaire.

Une opposition formelle a également été prononcée par le Conseil d'Etat en ce qui concerne la radiation concomitante de l'immatriculation de l'aéronef et des droits réels constitués (article 61 initial; article 60 dans le texte final). Dans ce contexte, la Commission parlementaire renvoie au chapitre 4.2. du présent rapport qui fait état de l'opportunité et de la nécessité de préserver un système d'inscription au plan national, parallèlement aux inscriptions internationales. La radiation concomitante de l'immatriculation de l'aéronef et des droits réels constitués est une nécessité et doit donc être maintenue car la loi du 29 mars 1978 prévoit elle-même que la radiation de l'immatriculation n'est permise que sur le vu du certificat de radiation des inscriptions. Une nouvelle rédaction de cet article faisant expressément référence au concept de „*certificat de radiation d'inscription*“ visé à la fin de l'article 11 de la loi du 29 mars 1978 est néanmoins proposée, afin qu'il soit bien clair que la radiation dont il s'agit à l'article 61 (article 60 dans le texte final) concerne la „*première inscription*“ visée à la Section 2 du Chapitre 1er de la loi du 29 mars 1978.

En ce qui concerne les oppositions formelles soulevées à l'encontre des articles 63 à 66 (initiaux) du projet de loi et compte tenu notamment de la loi du 21 décembre 2007 instituant l'Administration de la navigation aérienne, il est donné droit aux oppositions du Conseil d'Etat. Les articles 63 à 66 et les Sections IV et V du Chapitre VI du texte du projet de loi sont donc supprimés. Ils auraient pu être remplacés par un seul article (60) faisant l'objet d'un des amendements parlementaires du 10 juin 2008. Ce nouvel article introduisait la Section III du Chapitre VI et ne faisait que réitérer l'obligation générale de coopération et d'assistance qui pèse sur les autorités administratives de l'Etat contractant en vertu notamment de l'article XIII(4) du Protocole aéronautique. Ce nouvel article confirmait également l'impossibilité pour ces autorités de retenir ou d'immobiliser un bien aéronautique faisant l'objet d'une mesure d'exécution conformément à la Convention du Cap et de son Protocole aéronautique si la mesure de rétention ou d'immobilisation n'était pas fondée sur la réglementation en vigueur en matière de sécurité et de sûreté. Compte tenu des critiques formulées sur ce nouvel article dans le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat du 1er juillet 2008, notamment en ce qui concerne la précision insuffisante de sa rédaction, la Commission parlementaire a décidé de ne pas le maintenir étant entendu que le retrait du texte final de ce nouvel article n'a pas pour effet de nuancer ou d'affaiblir les obligations de coopération et d'assistance qui pèsent sur les autorités luxembourgeoises dans l'exercice des mesures de reprise de contrôle du bien aéronautique mise en œuvre conformément à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique (voir également point 6 du présent rapport).

Finalement, la Commission parlementaire fait suite à l'opposition formelle formulée par le Conseil d'Etat à l'égard de l'article 68 (initial) du présent projet de loi en supprimant cet article dans son intégralité. L'administration de la preuve et le régime de la constatation des infractions en la matière sont donc renvoyés au droit commun, la qualité d'officier de police judiciaire n'étant plus reconnue en vertu de ce texte de loi aux agents et fonctionnaires du bureau de la conservation des hypothèques.

6. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Suite à l'avis du Conseil d'Etat, ce chapitre entend donner des compléments d'informations à certains articles du projet de loi.

Article 1er

L'article 1er reproduit une partie des définitions figurant à l'article 1er de la Convention du Cap et à l'article 1er du Protocole aéronautique. Le Conseil d'Etat propose de faire l'économie du présent article. La Commission parlementaire est cependant d'avis qu'il convient de prendre en considération le fait que les expressions „biens aéronautiques“, „certificat de consultation du registre international“, „confirmation d'inscription“, „convention de Genève“ ne sont pas des expressions définies dans la Convention du Cap et le Protocole aéronautique.

Article 2

L'affirmation du Conseil d'Etat selon laquelle „*Les droits constitués sur les biens aéronautiques doivent être inscrits sur le registre international et ne sont opposables aux tiers que par cette inscription*“ est exacte pour autant qu'elle se fait l'écho de l'article 25(2) du présent projet de loi et se limite à l'ordre juridique interne luxembourgeois. Néanmoins, l'opposabilité aux tiers des droits constitués sur un bien aéronautique peut résulter d'une inscription au registre national dans la mesure où une telle inscription est nécessaire à l'application de la Convention de Genève de 1948.

La Haute Corporation conclut par ailleurs que „*Selon le projet de version coordonnée, une inscription parallèle sur le registre national reste facultative. Elle n'a toutefois aucun effet juridique „per se*“.

La Commission parlementaire est cependant d'avis qu'une inscription nationale doit conserver un effet juridique. D'une part, ce ne sont pas les mêmes droits qui peuvent être l'objet d'une inscription sur le Registre international et sur le registre national (notamment le droit de propriété). D'autre part, l'inscription d'une hypothèque au registre national reste nécessaire pour la raison évoquée au chapitre 4.2. du présent rapport et qui est que la reconnaissance internationale des droits constitués sur un aéronef relève désormais de deux textes internationaux, la Convention de Genève de 1948 et la Convention du Cap de 2001. Si le second de ces textes a vocation de supplanter à plus ou moins brève échéance le premier, il existera une période transitoire durant laquelle certaines situations seront régies par la Convention de Genève alors que d'autres le seront par la Convention du Cap.

A moins d'envisager la dénonciation de la Convention de Genève il faut donc maintenir en fonction les systèmes nécessaires à l'efficacité de ces deux textes. Pour mémoire, aux fins d'application de la Convention de Genève, „*Les Etats contractants s'engagent à reconnaître: a) le droit de propriété d'un aéronef (...) d) l'hypothèque, (...) et tout droit similaire sur un aéronef créé conventionnellement en garantie du paiement d'une dette, à condition que de tels droits soient (...) (ii) régulièrement inscrits sur le registre public de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé.*“

La coexistence des régimes implique la coexistence des systèmes nationaux et internationaux d'inscription. Les titulaires d'une hypothèque portant sur un aéronef seront obligés de continuer à passer par le système d'inscription nationale tant que tous les Etats contractants de la Convention de Genève ne seront pas devenus des Etats membres de la Convention du Cap. C'est en ce sens que le projet de loi préserve la faculté d'une inscription nationale, inscription „facultative“ en ce qui concerne les hypothèques car supposée être d'un intérêt de plus en plus réduit au fur et à mesure que le nombre d'Etats contractants de la Convention du Cap augmentera.

Par souci de clarification, la Commission parlementaire réécrit l'article 2.2 de la façon suivante:

2. L'inscription dans le registre des droits sur aéronefs est obligatoire pour tous les aéronefs dont le poids maximum autorisé au décollage excède 5.700 kg. Elle est en revanche facultative pour les aéronefs d'un poids inférieur et pour les biens aéronautiques en ce qui concerne la publicité des droits énumérés au point (c) du paragraphe précédent.

Article 28

Le Conseil d'Etat est d'avis que le paragraphe 2 de cet article est à omettre, dès lors qu'il n'appartient pas à la législation luxembourgeoise ni de donner des explications ni, a fortiori, de déterminer le rang des priorités des garanties internationales. La Commission parlementaire ne partage pas cet avis et considère nécessaire que le projet de loi fasse référence aux règles de priorité de la Convention du

Cap et du Protocole aéronautique. En effet, dans la mesure où ces instruments comportent un certain nombre de règles particulières déterminant les rangs de priorité (art. 29 de la Convention du Cap) et qu'il existe une probabilité pour que deux hypothèques inscrites sur un même aéronef sur le registre national se retrouvent également inscrites en tant que „garanties internationales“ sur le registre international, si l'aéronef en cause peut également être considéré comme un „*bien aéronautique*“, il appartient à la loi nationale, dans un souci de clarté et de respect des principes de transparence et de prévisibilité, de réaffirmer la prévalence des règles internationales. La Commission parlementaire a donc décidé de maintenir le paragraphe 2.

Par ailleurs, la Haute Corporation écrit que „*Le seul cas de conflit envisageable est celui (...) d'un aéronef hypothéqué au titre du droit national dont le moteur ou la cellule ferait ultérieurement l'objet d'une garantie internationale.*“ La Commission parlementaire tient à préciser que ce postulat n'est pas exact, car il peut y avoir intérêt à procéder à une double inscription. Dans ce cas, le fait que l'ordre des inscriptions nationales soit inopposable à l'ordre des inscriptions internationales impose que, en ce qui concerne les „*biens aéronautiques*“ et conformément aux principes de transparence et de prévisibilité, soit clairement écrit dans la nouvelle loi que l'inscription internationale et les règles de priorité qui lui sont associées prévalent sur l'inscription nationale.

Le Conseil d'Etat note également que „*la primauté donnée à l'inscription internationale postérieure reviendrait à mettre à néant un droit constitué préalablement au niveau national, ce qui n'est pas sans soulever de sérieux problèmes au niveau des principes de bonne foi, du respect des droits acquis ou de la sécurité juridique*“. La remarque du Conseil d'Etat peut être comprise à deux niveaux.

La première hypothèse est celle dans laquelle un droit est constitué au niveau national avant la prise d'effet de la Convention et du Protocole aéronautique à l'égard du Grand-Duché. Dans cette hypothèse, il est clair que la prise d'effet de la Convention et du Protocole aéronautique ne peut venir bouleverser la priorité antérieurement acquise. Sur ce point, la Commission parlementaire renvoie au commentaire des articles du document parlementaire 5698 selon lequel: „*Soucieux de ne pas créer une course à l'inscription, les auteurs de la Convention du Cap ont prévu que sauf déclaration contraire d'un Etat contractant, la Convention du Cap ne s'applique pas à un droit ou garantie préexistant qui conserve la priorité qu'il avait en vertu de la loi applicable avant la date de „prise d'effet“ de la Convention.*“

La seconde hypothèse est celle dans laquelle un droit est constitué au niveau national après la prise d'effet de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique, et notamment pour préserver les droits des prêteurs dans la sphère d'application géographique de la Convention de Genève. Sur ce point, la Commission parlementaire insiste sur le fait que le projet de loi indique clairement que l'ordre des inscriptions faites auprès du registre international doit prévaloir sur l'ordre des inscriptions faites auprès du registre national, y compris dans les cas où celui qui procède à l'inscription internationale avait eu, ou aurait pu avoir, connaissance d'une hypothèque nationale préalablement existante. C'est ce que prévoit la Convention du Cap (art. 29) et ce qui est justifié dans le commentaire officiel de l'instrument qui précise qu'„*une garantie inscrite prime une garantie antérieure non inscrite même si le titulaire de la garantie inscrite avait connaissance au moment de l'inscription de l'existence de cette dernière. Le but de cette règle est (...) d'éviter les litiges de fait quant à savoir si le deuxième créancier connaissait ou non l'existence de la première garantie*“. Ainsi, „*(...) l'inscription d'une garantie sur un registre national n'est pas, en vertu de l'article 29, prise en compte dans l'ordre des priorités*“ (voir, Roy Goode, Commentaire officiel, p. 115).

Article 52

L'article 52 vise à protéger le titulaire d'une garantie internationale de toute interférence qui pourrait résulter de l'exercice d'une saisie conservatoire.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur la question de savoir si le premier alinéa de cet article signifie „*qu'une procédure de saisie d'un aéronef en tant que tel par un créancier, en application de la loi nationale, est impossible, dès lors qu'un moteur de l'aéronef fait l'objet d'une garantie internationale*“. La Commission parlementaire tient à préciser qu'il est impossible en vertu du projet de loi de porter atteinte, au travers d'une procédure de saisie, aux droits du titulaire d'une „*garantie internationale*“ portant sur un „*bien aéronautique*“. En effet, si un moteur monté sur un aéronef fait l'objet d'une „*garantie internationale*“, la procédure de saisie de l'aéronef ne pourra porter atteinte aux droits du titulaire de cette „*garantie internationale*“.

Si on envisage l'hypothèse posée par le Conseil d'Etat, c'est-à-dire la situation dans laquelle un créancier fait saisir un aéronef sur lequel est monté un moteur éligible à la qualification de „*bien aéronautique*“ et sur lequel une „*garantie internationale*“ est constituée et inscrite auprès du „*registre international*“, cette procédure ne pourra pas porter atteinte aux droits du titulaire de la garantie internationale. Cela ne veut pas dire que la procédure est bloquée et que l'aéronef est insaisissable. En pratique, la mise en œuvre de la procédure nécessitera seulement l'accord du titulaire de la garantie internationale ou, selon les instructions qu'il donnera, l'enlèvement du moteur grevé afin que la conservation et la garde en soient assurées par une personne désignée en attendant l'affectation de ce moteur à un autre aéronef. La saisie et la procédure de réalisation de vente concernera seulement l'assiette de l'aéronef indemne de la „*garantie internationale*“.

L'illustration donnée ci-dessus éclaire davantage l'articulation des droits du titulaire de la garantie internationale avec ceux du titulaire d'un droit de saisie en vertu de la loi luxembourgeoise. Dans l'hypothèse où un aéronef est composé, totalement ou partiellement, d'éléments susceptibles d'être qualifiés de „*biens aéronautiques*“, la procédure de saisie prévue au Chapitre V ne peut porter atteinte aux droits du titulaire de la „*garantie internationale*“ inscrite sur ces éléments.

Article 53

Le présent article s'inspire largement du libellé de l'article 48 de la loi de 1978. La Commission parlementaire partage l'appréciation du Conseil d'Etat selon laquelle les règles de la circulation aérienne ne s'appliquent qu'aux „*aéronefs*“. Cependant, l'extension proposée par les auteurs du projet de loi résulte uniquement de la volonté de bien marquer le fait que les prérogatives des autorités publiques en la matière sont parfaitement opposables aux titulaires d'une „*garantie internationale*“.

Quant à l'omission de l'article proposée par le Conseil d'Etat, la Commission parlementaire formule trois remarques. La première concerne le fait que le projet de loi n'a pas pris en compte la transposition de la directive 2004/36/CE car le texte du présent projet de loi a été déposé avant le projet de transposition de la directive. La seconde est qu'il faut indiquer que le champ d'application de la disposition précitée est a priori plus large que celui de la directive transposée. En effet la directive européenne précise elle-même dans son article premier qu'elle: „*(...) établit une approche harmonisée en matière d'application efficace des normes internationales de sécurité et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports situés dans les Etats membres.*“ En d'autres termes, cette directive concerne seulement les aéronefs des pays tiers à la Communauté et non ceux immatriculés dans les Etats membres de la Communauté. Or, la disposition critiquée s'applique à tout aéronef ou bien aéronautique. Enfin, troisième remarque, il faut encore souligner l'intérêt de produire un texte législatif qui envisage toutes les hypothèses d'interférences auxquelles pourrait se heurter le titulaire de la „*garantie internationale*“ dans le cadre de la mise en œuvre de mesures de reprise de contrôle du bien aéronautique. Cela est conforme avec les objectifs de prévisibilité et de sécurité juridique promus par les instruments internationaux auxquels le Luxembourg se propose d'adhérer.

Article 54

La Commission parlementaire se rallie à la proposition du Conseil d'Etat visant à substituer les termes „*se trouve*“ à l'expression „*est situé*“.

Suite aux remarques de la Haute Corporation sur le terme „*défaillance*“, la Commission parlementaire souligne que ce terme est un concept plus large que celui d'„*inexécution*“. Il est utilisé dans le présent texte afin de couvrir à la fois les situations d'„*inexécution*“ et les situations d'„*insolvabilité*“ qui sont visées par le présent article.

Selon le Commentaire officiel, „*les mesures extra-judiciaires sont seulement disponibles dans la mesure où les parties en conviennent*“ (voir Roy Goode, Commentaire officiel p. 74). Ce sont donc bien les mesures qui font l'objet d'un accord entre les parties et non les modalités de leur mise en œuvre, le consentement pouvant être donné pour „*une ou plusieurs des mesures*“ énumérées à l'article 8, paragraphe 1er.

La Commission parlementaire adopte le libellé suivant de l'article:

„*Sous réserve de la mise en œuvre de mesures d'exécution convenues par les parties conformément à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique, le Président du tribunal d'arrondissement ou le juge qui le remplace, est seul compétent pour connaître de toute demande d'un créancier visant à l'octroi des mesures prévues aux articles 8, 9, 10 et 13 de la Convention du Cap et IX, X,*

XI, XII du Protocole aéronautique lorsque survient une défaillance de son débiteur, pour autoriser ou ordonner, suivant le cas et la nature des mesures sollicitées, leur exercice lorsque;

- *le bien aéronautique objet des mesures se trouve sur le territoire luxembourgeois; ou*
- *le bien aéronautique objet des mesures est inscrit au registre des droits sur aéronefs; ou*
- *le débiteur auquel s'adressent les mesures est domicilié, réside ou est établi au Grand-Duché.*

En ce qui concerne la question du Conseil d'Etat sur l'intervention d'un juge en cas de litige entre les parties sur la portée de leur accord et sur l'exécution des mesures, la Commission parlementaire renvoie à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique prévoyant l'exercice de mesures de reprise de contrôle du bien aéronautique convenues par les parties à l'opération. Ces mesures peuvent être mises en œuvre en dehors de toute contestation (articles 8, 9 et 10 de la Convention du Cap) ou dans le cadre d'une contestation si, par exemple, il est considéré que la mise en œuvre des mesures ne respecte pas le standard de ce qui est considéré comme „commerciallement raisonnable“. Ce sont alors les mesures avant règlement au fond du litige qui vont s'appliquer (article 13 de la Convention du Cap). Le débiteur est donc parfaitement en position de contester la mise en œuvre d'une mesure prévue en vertu des articles 8, 9 et 10. Dans ces cas, une instance est formée auprès de la juridiction désignée par la loi ou par les parties et seul l'exercice des mesures provisoires prévues par l'article 13 de la Convention du Cap et convenues par les parties est alors envisageable.

(voir également le commentaire de l'article 57)

Article 55

Le Conseil d'Etat fait la remarque que le paragraphe 1 de l'article 55 du projet contient une lettre e) dont il n'identifie pas la provenance. Cette lettre e) provient en réalité du Protocole aéronautique et de son article X paragraphe 3 qui prévoit: „*Le paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention s'applique en insérant la disposition suivante immédiatement après l'alinéa d): „e) si, à tout moment, le débiteur et le créancier en conviennent expressément ainsi, la vente et l'attribution des produits de la vente“, et le paragraphe 2) de l'article 43 s'applique en remplaçant les mots „l'alinéa d)“ par les mots „les alinéas d) et e)“* “. La lecture combinée de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique n'est parfois pas très aisée et il est donc pertinent, compte tenu des objectifs de transparence et de prévisibilité, de procéder à une réitération de ces dispositions dans le texte du projet de loi.

De même, les mesures prévues à l'article X(6) du Protocole aéronautique finissent la liste des mesures énumérées dans cet article. La rédaction de l'article 55 ne se conforme donc qu'à ce que prévoit le Protocole aéronautique.

La réitération du paragraphe 2 de l'article 13 dans le texte de loi est essentielle. Cette disposition permet de garantir un certain équilibre entre les prérogatives du titulaire de la garantie internationale et les intérêts du débiteur constituant. Il faut noter ici que l'effet de cette disposition peut, en vertu de l'article X du Protocole aéronautique, être neutralisé par la seule volonté des parties qui „*peuvent convenir par écrit d'exclure l'application du paragraphe 2 de l'article 13 de la Convention*“ (voir Article X(5) du Protocole aéronautique). Cette faculté a été exclue par le Luxembourg dans une déclaration produite à cet effet. Il est en effet prévu dans cette déclaration que „*aux fins de l'article XXX(2) du Protocole aéronautique, le Grand-Duché de Luxembourg déclare qu'il appliquera son article X dans son intégralité mais à l'exclusion de son paragraphe (5) (...)*“ (voir commentaire des articles). Il est important que l'option choisie par les auteurs du projet de loi au niveau des déclarations trouve une traduction claire dans le texte même de la loi. Il est donc décidé de maintenir l'article 55 du projet de loi en l'état.

Article 56

La Commission parlementaire se rallie à la proposition de texte du Conseil d'Etat portant sur le paragraphe 1 de l'article 56 qui se lit donc comme suit: „*1. La demande est formée par requête déposée par le créancier au greffe du tribunal d'arrondissement.*“

Sur la valeur probatoire des certificats visés au troisième tiret du paragraphe 2, il doit être indiqué que l'article 24 de la Convention du Cap prévoit qu'„*Un document qui satisfait aux conditions de forme prévues par le règlement et qui se présente comme un certificat émis par le Registre international, constitue une présomption simple: a) du fait qu'il a été émis par le Registre international; et b) des mentions portées sur ce document, y compris la date et l'heure de l'inscription.*“. En ce qui concerne

l'observation terminologique, la Commission a décidé de rédiger le troisième tiret de la façon suivante: „– l'inventaire des documents de nature à prouver l'existence d'une inexécution par le débiteur de l'une de ses obligations vis-à-vis du créancier garanti ou d'un montant de créance impayé;“.

La structure choisie par les auteurs du projet de loi résulte de la prise en compte du fait que, selon les différentes mesures sollicitées, les documents à fournir seront différents.

C'est pour cette raison que le tronc commun que représente le paragraphe 2 ne s'attache qu'à exiger les documents justifiant simplement de l'intérêt à agir du titulaire de la garantie internationale, à savoir: (i) le fait qu'il est en effet titulaire d'une „garantie internationale“ et (ii) le fait qu'il existe, *prima facie*, une inexécution susceptible d'emporter l'exercice des mesures sollicitées.

Les éléments listés au paragraphe 3 ne sont que des éléments facultatifs dans la mesure où leur production dépendra soit des circonstances dans lesquelles la demande est introduite par le titulaire de la garantie internationale soit de la mesure sollicitée.

Ainsi le premier tiret vise à couvrir les hypothèses dans lesquelles un tribunal a déjà été saisi d'un différend entre les parties et le Président du tribunal d'arrondissement n'agit alors que comme „juge d'appui“ du règlement au fond du litige.

Le second tiret vise à permettre l'identification des personnes et entités appelées à intervenir dans la mise en œuvre des mesures sollicitées. Il pourra s'agir des personnes en charge de reprendre le contrôle du bien aéronautique, comme des personnes en charge d'en assurer provisoirement la garde et la conservation.

Les troisième et quatrième tirets visent les hypothèses dans lesquelles il est envisagé, avant règlement au fond du litige ou non, de vendre le bien aéronautique concerné. Dans ces hypothèses, le tribunal aura besoin pour statuer non seulement du consentement du débiteur et des personnes intéressées (lesquelles doivent être mentionnées à l'article 56) mais aussi du montant des obligations garanties et d'une estimation de la valeur du bien aéronautique.

Le cinquième tiret vise les hypothèses dans lesquelles la radiation de l'immatriculation est sollicitée. Dans ces cas, l'article IX(2) du Protocole aéronautique exige soit le consentement écrit et préalable du titulaire de toute garantie inscrite primant celle du créancier garanti qui sollicite la mesure, soit qu'il ait été donné mainlevée de toute garantie la primant (hypothèse visée à l'article IX(5)(b) qui n'est pas expressément reprise à l'article 56).

Le principe de la régularisation est adopté par respect des engagements pris par le Luxembourg au titre de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique. En effet, au titre de ces instruments, les autorités compétentes doivent assister la reprise de contrôle rapide de l'aéronef et il semble que la sanction d'une requête incomplète par sa nullité serait de nature à retarder inutilement le déroulement des mesures mises en œuvre, une procédure de régularisation de la requête semblant mieux adaptée.

Compte tenu des observations qui précèdent, l'article 56 prend la teneur suivante:

1. *La demande est formée par requête déposée par le créancier au greffe du tribunal d'arrondissement.*

2. *La requête contient à peine de nullité:*

- *les nom, prénoms, profession et domicile ou résidence du créancier garanti et du débiteur;*
- *l'identification du bien aéronautique visé par la requête (nom du constructeur, désignation du modèle, numéro de série et, éventuellement, immatriculation et marques de nationalité);*
- *copie de la confirmation électronique d'inscription de la garantie internationale dont l'exécution est demandée ainsi qu'un certificat de consultation émis par le registre international conformément à l'article 22 de la Convention du Cap et établissant que le créancier est titulaire d'une garantie internationale sur ce bien aéronautique au jour de la demande;*
- *l'inventaire des documents de nature à prouver l'existence d'une inexécution par le débiteur de l'une de ses obligations vis-à-vis du créancier garanti ou d'un montant de créance impayé.*

3. *La requête contient également:*

- *l'indication du tribunal appelé par les parties au contrat à régler le différend au fond et, le cas échéant, les décisions de ce tribunal ordonnant des mesures avant règlement au fond du litige;*
- *toute indication utile à l'identification des personnes et entités devant participer à l'exercice des mesures sollicitées;*

- pour les requêtes visant à obtenir la vente du bien aéronautique et l'attribution du produit de la vente conformément à l'article 13(1)(e) de la Convention du Cap et X(3) du Protocole aéronautique, l'indication des documents pouvant justifier de l'accord exprès du débiteur et des personnes intéressées à l'octroi de cette mesure;
- l'indication des documents attestant du montant des obligations garanties ainsi qu'une estimation de la valeur de marché du bien aéronautique au jour de la requête;
- pour les requêtes visant à la radiation de l'immatriculation et à l'exportation du bien aéronautique, le consentement écrit du titulaire de toute garantie inscrite primant celle du créancier ou les documents attestant que mainlevée a été donnée en ce qui concerne une telle garantie.

4. En l'absence des éléments requis en vertu du paragraphe (3) qui précède, le Président du tribunal d'arrondissement ou le juge qui le remplace peut demander au créancier de régulariser sa requête et sursoit à statuer jusqu'à obtention des documents manquants.

Article 57

Suite à l'interrogation du Conseil d'Etat, la Commission parlementaire tient à préciser que l'article 54 vise sans distinction toutes les mesures qui peuvent être octroyées par le juge en vertu des textes internationaux. Cet article vise tout à la fois les mesures de repossession mises en œuvre lorsqu'il n'existe pas de contestation du débiteur constituant, (voir l'article 8(2) de la Convention précisant que „le créancier garanti peut également demander une décision d'un tribunal autorisant ou ordonnant l'une des mesures énoncées au paragraphe précédent“, et les articles 9(2) et 10(b)), comme celles mises en œuvre dans le cadre d'une contestation (article 13 de la Convention et X du Protocole aéronautique) et dans le cadre d'une situation d'insolvabilité (article XI du Protocole aéronautique).

En ce qui concerne les hypothèses de mise en œuvre des mesures par le titulaire de la garantie internationale en dehors de toute contestation du débiteur constituant, il n'est pas *a priori* nécessaire de fixer de délai, et, en tout cas, les textes internationaux n'en font pas obligation aux Etats contractants. Le seul délai applicable à cette situation est celui dans lequel est encadrée l'action des autorités compétentes en matière de radiation de l'immatriculation et d'autorisation d'exportation des aéronefs. Ce délai est de cinq jours et sa computation est décrite à l'article 61 du projet de loi.

Pour sa part, l'article 57 n'est applicable qu'aux mesures provisoires et non aux autres mesures. La justification de délais différents en ce qui concerne les mesures provisoires est donnée dans le commentaire des articles. Le second délai est plus long car les mesures concernées „sont des mesures d'administration et de disposition du bien aéronautique dont l'octroi nécessite une analyse plus complexe“ du juge. Ces délais ont fait l'objet d'une déclaration et ont été déterminés en prenant en considération, notamment, les déclarations produites sur ces mêmes points par les autres Etats contractants de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique et les déclarations recommandées par l'*Aviation Working Group* (lequel recommande d'ailleurs des délais à peu près équivalents en jours ouvrables, respectivement cinq et vingt jours).

Sur la question de l'emploi d'une référence aux jours ouvrables ou calendaires pour qualifier les délais indiqués dans les déclarations, la Commission parlementaire préfère, contrairement au Conseil d'Etat, les jours calendaires. En effet, il existe aujourd'hui un consensus pour considérer que le recours à des jours calendaires pour computer des délais est préférable dans les opérations transnationales car il permet d'ignorer les différences qui peuvent exister entre les différents calendriers, le concept de jour ouvrable variant d'un Etat à l'autre. En ce sens, l'option choisie par le projet de loi est conforme avec la recherche d'une meilleure prévisibilité pour le titulaire de la garantie internationale.

Article 58

Suite aux oppositions formelles du Conseil d'Etat, la Commission parlementaire lui a soumis un amendement portant sur l'article 58. Le Conseil d'Etat a donné son accord à cet amendement par le biais de son deuxième avis complémentaire (voir également le chapitre 5 du présent rapport).

Article 59

L'article 59 reprend les dispositions de l'article XI du Protocole aéronautique dans sa variante A, conformément à la déclaration que le Luxembourg entend faire en application de l'article 2 du projet de loi A.

Sur le fond, le Conseil d'Etat note des divergences entre l'article sous rubrique et le Protocole. Compte tenu des difficultés d'interprétation, la Commission parlementaire a décidé de reformuler le présent article comme suit:

1. Au moment de l'ouverture d'une procédure d'insolvabilité, le débiteur ou l'administrateur d'insolvabilité dispose d'une période de 60 jours pour évaluer si, compte tenu de sa situation commerciale et financière, il peut continuer à remplir les obligations qui sont couvertes par la garantie internationale.

2. Durant cette période de 60 jours:

- a) aucune des obligations du débiteur en vertu du contrat ne peut être modifiée sans le consentement du créancier;*
- b) le débiteur, ou l'administrateur d'insolvabilité, préserve et entretient le bien aéronautique et en conserve la valeur conformément au contrat.*

3. A l'expiration de ce délai de 60 jours:

- a) si le débiteur, ou l'administrateur d'insolvabilité, considère qu'il peut continuer d'exécuter les obligations qui le lient au créancier, il peut garder la possession et l'usage du bien aéronautique à la condition d'avoir remédié aux manquements survenus dans la période qui précède l'ouverture de la procédure et la suspension des paiements et des poursuites individuelles et de s'être engagé à exécuter toutes les obligations à venir. Un second délai d'attente ne s'applique pas en cas de manquement dans l'exécution de ces obligations à venir;*
- b) si le débiteur, ou l'administrateur d'insolvabilité, considère qu'il ne peut plus remplir ses obligations envers le créancier titulaire d'une garantie internationale, ou s'il n'a pas remédié aux manquements survenus dans la période qui a précédé l'ouverture de la procédure, il doit restituer le bien aéronautique au créancier ou à la personne désignée par celui-ci.*

4. Avant restitution, le créancier peut, par voie de requête, demander au Président du tribunal d'arrondissement ou au juge qui le remplace d'ordonner toute mesure conservatoire ou provisoire appropriée pour que soit préservé et entretenu le bien aéronautique et conservée sa valeur, conformément au contrat.

5. Aux fins de restitution, le créancier peut, par voie de requête, demander au Président du tribunal d'arrondissement ou au juge qui le remplace d'autoriser ou d'ordonner, selon le cas, l'exercice de l'une des mesures prévues à la Section I du présent Chapitre.

Ancien article 60 (supprimé)

L'article 60, paragraphe 1er, exclut le délai d'attente en cas de faillite; or, le Protocole ne fait pas de distinction entre les différentes procédures d'insolvabilité. Le commentaire des articles ne fournit aucune explication à cet égard. Le Conseil d'Etat rappelle qu'une faillite peut toujours être rapportée sur demande du failli, s'il s'avère que les conditions n'étaient pas remplies. Le droit luxembourgeois autorise d'ailleurs le curateur à continuer à poser certains actes dans l'intérêt tant du failli que de la masse des créanciers.

Le paragraphe 2 prévoit la saisine du juge si la restitution d'office en cas de faillite n'est pas opérée. Le Conseil d'Etat considère qu'il y a lieu d'harmoniser la formulation de ce paragraphe et celle du paragraphe 8 (supprimé par la suite) de l'article 59. Il aurait également été possible de prévoir un texte unique.

La Commission parlementaire partage les observations du Conseil d'Etat et décide d'omettre cet article et de ne pas différencier les situations de faillite des situations traitées à l'article 59.

Ancien article 61, article 60 dans le texte final

Le Conseil d'Etat remarque que le premier alinéa de l'article sous rubrique vise les ministères, alors que le deuxième tiret vise les services techniquement compétents. Le deuxième alinéa, pour sa part, parle des autorités luxembourgeoises. Le Conseil d'Etat suggère de respecter une approche uniforme et de faire référence, à chaque fois, concrètement aux services administratifs compétents dont il est par ailleurs question dans d'autres dispositions de la loi en projet. Le Conseil d'Etat rappelle que l'autorité administrative compétente pour la tenue du registre des droits sur aéronef est le „bureau de la conservation des hypothèques aériennes“ et l'autorité compétente pour le registre d'immatriculation est la

„Direction de l’aviation civile“. L’incidente „dans les limites des compétences qui leur sont dévolues“ énonce une évidence et peut être omise.

Afin de tenir compte de ces observations et pour mieux préciser dans le présent article que les conditions requises pour obtenir la radiation de l’immatriculation de l’aéronef seront différentes suivant que le titulaire de la garantie internationale basera sa demande sur la décision d’un tribunal ou sur une inexécution alléguée de son débiteur, la Commission parlementaire a adopté un nouveau libellé de l’article. Il convient à cet égard de mieux faire ressortir les conditions posées à l’article IX(6) du Protocole aéronautique et la nécessaire information préalable des personnes intéressées par la mesure et, notamment, le débiteur, ses garants et toute autre personne ayant des droits sur l’aéronef. L’article 61 aura alors la teneur suivante:

„Dans la limite du respect dû aux réglementations en vigueur en matière de sécurité et de sûreté aériennes, la Direction de l’aviation civile et le bureau de la conservation des hypothèques aériennes procèdent à la radiation de l’immatriculation et des inscriptions, délivrent les certificats de radiation de l’immatriculation et d’inscription et autorisent l’exportation du bien aéronautique dans un délai de cinq jours à compter:

- *du jour du dépôt devant ces autorités par le titulaire de la garantie internationale de l’ordonnance rendue par le Président du tribunal d’arrondissement octroyant ces mesures si les conditions qui suivent sont réunies:*
 - a) la demande a été soumise par le titulaire de la garantie internationale, partie autorisée en vertu d’une autorisation enregistrée conformément à l’article XIII(2) du Protocole aéronautique auprès de la Direction de l’aviation civile;*
 - b) si les autorités des registres l’exigent, la partie autorisée a certifié que (i) il a été donné mainlevée des droits inscrits ayant priorité sur sa garantie ou que (ii) les titulaires de ces droits ont donné leur consentement à la radiation de l’immatriculation et des inscriptions ainsi qu’à l’exportation.*
- *du jour de la demande du titulaire de la garantie internationale autrement qu’en exécution d’une décision prise par le Président du tribunal d’arrondissement si les conditions visées aux points a) et b) du tiret précédent sont remplies et si le titulaire de la garantie internationale peut également attester avoir informé par écrit les personnes intéressées, avec un préavis raisonnable, de son intention de solliciter la radiation de l’immatriculation du bien aéronautique.“*

Ancien article 62, article 61 dans le texte final

Comme pour l’article précédent, le Conseil d’Etat critique une certaine incohérence des termes utilisés à l’article 62 (61 dans le texte final). La Commission parlementaire a adopté en conséquence le libellé suivant de cet article:

„La radiation de l’inscription des droits d’un créancier par le conservateur des hypothèques aériennes aux fins de radiation par la Direction de l’aviation civile de l’immatriculation d’un bien aéronautique en application de la Convention du Cap et de son Protocole aéronautique n’a pas pour effet de porter atteinte à la validité des garanties internationales constituées conformément à la Convention du Cap et inscrites auprès du registre international sur ce même bien aéronautique.“

Anciens articles 63 à 66 (nouvel article 60, supprimé par la suite)

Le Conseil d’Etat s’interroge sur la pertinence des articles sous rubrique et renvoie aux missions de l’Administration de la navigation aérienne, créée par la loi du 21 décembre 2007. Par ailleurs, il exprime ses plus sérieuses réserves quant à l’exclusion de l’application des articles 38 et 39 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

La Commission parlementaire a d’abord décidé d’abandonner les articles 63 à 65 et 66 et de supprimer les Sections IV et V du Chapitre VI pour les remplacer par un seul article 60 en ouverture de la Section III de ce même Chapitre se limitant à reprendre les obligations posées dans le Protocole aéronautique envers les autorités administratives luxembourgeoises avant que ne soit précisée à l’article 61 l’obligation concernant plus spécifiquement les autorités des registres.

Il faut rappeler ici que le paragraphe 4 de l’article XIII du Protocole aéronautique prévoit par exemple que *„l’autorité du registre et les autres autorités administratives dans les Etats contractants devront prêter promptement leurs concours et leur aide à la partie autorisée pour mettre en œuvre les mesures prévues à l’article IX“*.

On peut ajouter que cette obligation d'assistance dans la mise en œuvre des mesures est présente également dans le contexte plus particulier des procédures d'insolvabilité. En effet, le point b) du paragraphe 8 de la Variante A de l'article XI du Protocole aéronautique prévoit que „*les autorités compétentes doivent fournir rapidement coopération et assistance au créancier dans la mise en œuvre des mesures conformément aux lois et aux réglementations applicables en matière de sécurité aérienne*“.

A cette réitération, il semblait devoir être précisé que l'obligation d'assistance qui pèse sur les autorités administratives luxembourgeoises implique que ces autorités s'abstiennent d'exercer toute mesure de rétention ou d'immobilisation du bien aéronautique si l'exercice de ces mesures ne peut être fondé sur la réglementation en vigueur en matière de sécurité et de sûreté, alors même que le Grand-Duché n'avait produit aucune déclaration au titre de l'article 39 de la Convention du Cap et, donc, qu'il était clairement établi qu'aucun droit de rétention ou d'immobilisation ne pouvait être opposé au titulaire d'une garantie internationale mettant en œuvre des mesures de reprise de contrôle du bien aéronautique si ce droit de rétention ou d'immobilisation ne trouvait pas sa base juridique dans une réglementation relative à la sécurité ou la sûreté aérienne.

Considérant qu'il apparaissait donc pertinent de maintenir la disposition en vertu de laquelle les frais en rapport avec la mise en œuvre des mesures sont à la charge de la partie requérante, la Commission parlementaire avait proposé de donner le libellé suivant à l'article 60:

„Sans préjudice du respect dû aux réglementations en vigueur en matière de sécurité et de sûreté aériennes, les autorités compétentes prêtent leurs concours et assistance à l'exécution des mesures sollicitées en application de la Convention du Cap et de son Protocole aéronautique et s'abstiennent d'exercer toute mesure de rétention ou d'immobilisation. Les frais en rapport avec la mise en œuvre de ces mesures sont à la charge de la partie requérante.“

Dans ses avis complémentaires, le Conseil d'Etat a semblé considérer que les dispositions en cause de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique ne semblaient concerner que les autorités responsables de l'immatriculation et de l'enregistrement des droits, et en conséquence, a considéré l'article 60 proposé comme étant dépourvu de toute signification propre. Par ailleurs, il a réitéré ses réserves par rapport à une disposition qui prévoit une mise en charge des frais à la partie requérante alors que la nature de ces frais, les montants et les modalités de paiement ne sont pas précisés et, dans ces conditions, a insisté sur l'abandon du nouvel article 60.

La Commission parlementaire tient à confirmer le fait que les autorités compétentes concernées par l'article 60 proposé n'étaient pas seulement les autorités des registres, mais également les autres autorités administratives (Police grand-ducale, Administration des Douanes et des Accises, Administration de la navigation aérienne, ...) susceptibles d'exercer à un moment ou à un autre un contrôle quelconque sur le bien aéronautique concerné et que cette approche est justifiée au regard de ce que prévoit la Convention du Cap et le Protocole aéronautique. En effet, s'il est vrai que l'obligation de coopération et d'assistance des autorités luxembourgeoises mentionnée aux articles X (6)(b), XI(8) (b) et XIII(4) du Protocole aéronautique se réfère toujours aux „mesures prévues à l'article IX“, ce dernier article ne vise pas seulement la radiation des inscriptions sur le bien aéronautique et l'exportation du bien aéronautique concerné, mais également le transfert physique de l'aéronef du territoire où il se trouve. Pour cette dernière mesure, il est évident que d'autres autorités sont susceptibles d'intervenir et notamment, les autorités en charge de la navigation aérienne ou de la police à l'aéroport de Luxembourg.

Compte tenu du fait que cette obligation dérive directement de différentes dispositions du texte de la Convention du Cap et de son Protocole aéronautique et qu'il résulte de l'absence de déclaration produite au titre de l'article 39 de la Convention du Cap qu'aucun droit de rétention ou d'immobilisation ne sera opposable au titulaire de la garantie internationale, la Commission parlementaire a décidé que si la réitération dans le texte de loi d'une obligation générale de coopération et d'assistance issue de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique pouvait sembler utile, elle n'était pas néanmoins nécessaire.

La Commission parlementaire décide ainsi de renoncer au nouvel article 60. Par conséquent, il y a lieu de procéder à une renumérotation des articles à partir de l'article 60 (inclus).

Ancien article 67, article 62 dans le texte final

La Commission parlementaire reprend la proposition de texte du Conseil d'Etat.

Ancien article 68 (supprimé)

Cet article reprend les dispositions de l'article 51 de la loi 1978. Le Conseil d'Etat est d'avis que cet article peut être omis, car il ne renvoie qu'au droit commun. La Commission parlementaire se rallie à l'argumentation du Conseil d'Etat et supprime par conséquent l'article sous rubrique.

Ancien article 69, article 63 dans le texte final

La Haute Corporation propose de renoncer au renvoi à l'arrêté du 24 prairial de l'an XI. Elle suggère par contre d'énoncer simplement que les actes à enregistrer peuvent être passés en langues française, allemande et anglaise. La Commission parlementaire se rallie à cette suggestion et le nouvel article 63 se lit dès lors comme suit:

„1. Les actes entre vifs, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels et les baux sur des biens aéronautiques ou des aéronefs sont exempts des droits proportionnels d'enregistrement et de transcription.

L'inscription d'une hypothèque aérienne est exempte de tous droits à l'exception toutefois du salaire du conservateur des hypothèques.

Il en est de même, en ce qui concerne les droits proportionnels d'enregistrement des actes de crédit, s'il est établi par les dispositions du contrat qu'ils sont destinés au financement, avec constitution d'hypothèque ou de garantie internationale, de biens aéronautiques ou d'aéronefs.

2. Les actes translatifs ou déclaratifs de droits réels, de prise de garanties ou de bail sur un bien aéronautique ou d'autres actes relatifs à l'une de ces opérations peuvent être présentés à la formalité de l'enregistrement, et le bordereau d'inscription établi, en langues française, allemande et anglaise.“

*

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Finances et du Budget recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI 5698B

portant adaptations et modifications de la loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronef pour certaines catégories de biens aéronautiques

Article unique.— Il est substitué à la loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronef la version coordonnée suivante:

„Loi du 29 mars 1978 concernant la reconnaissance des droits sur aéronef telle que modifiée par la loi du [Date]

Chapitre préliminaire – Définitions

Art. 1.— Aux fins de la présente loi,

1. „administrateur d'insolvabilité“ désigne une personne autorisée à administrer le redressement ou la liquidation du débiteur, y compris à titre provisoire, et peut également comprendre un „débiteur en possession“ du bien si la loi applicable le permet.
2. „biens aéronautiques“ désigne des cellules d'aéronef, des moteurs d'avion ou des hélicoptères tels que définis par le Protocole aéronautique à la Convention du Cap qui ne sont pas utilisés pour les services militaires, de la douane ou de la police.
3. „certificat de consultation du registre international“ désigne un certificat délivré par le Registre international conformément à l'article 22 de la Convention du Cap.

4. „confirmation d’inscription“ désigne la confirmation d’inscription électronique de la garantie internationale émise par le registre international conformément au règlement publié par l’Organisation de l’Aviation Civile Internationale (OACI).
5. „contrat“ désigne un contrat constitutif de sûreté, un contrat réservant un droit de propriété ou un contrat de bail sur la base duquel est constituée une garantie internationale.
6. „Convention de Genève“ désigne la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs signée à Genève le 19 juin 1948.
7. „Convention du Cap“ désigne la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d’équipement mobiles, signée au Cap le 16 novembre 2001.
8. „créancier“ désigne (i) un créancier garanti en vertu d’un contrat constitutif de sûreté, (ii) un vendeur conditionnel en vertu d’un contrat réservant un droit de propriété ou (iii) un bailleur en vertu d’un contrat de bail.
9. „débiteur“ désigne (i) un constituant en vertu d’un contrat constitutif de sûreté, (ii) un acheteur conditionnel en vertu d’un contrat réservant un droit de propriété, (iii) un preneur en vertu d’un contrat de bail ou (iv) une personne dont le droit sur un bien est grevé par un droit ou une garantie non conventionnel susceptible d’inscription.
10. „garantie internationale“ désigne le droit constitué sur un bien aéronautique en vertu de la Convention du Cap (i) par le constituant en vertu d’un contrat constitutif de sûreté au bénéfice du créancier garanti, (ii) par un acheteur conditionnel en vertu d’un contrat réservant un droit de propriété au bénéfice du vendeur conditionnel, (iii) par un preneur en vertu d’un contrat de bail au bénéfice du bailleur.
11. „garantie internationale future“ désigne une garantie que l’on entend créer dans le futur sur un bien en tant que garantie internationale, lors de la survenance, que celle-ci soit certaine ou non, d’un événement déterminé (notamment l’acquisition par le débiteur d’un droit sur le bien).
12. „personnes intéressées“ désigne i) le débiteur, ii) toute personne qui, en vue d’assurer l’exécution de l’une quelconque des obligations au bénéfice du créancier, s’est portée caution, a donné ou émis une garantie sur demande ou une lettre de crédit stand-by ou toute autre forme d’assurance crédit, iii) toute autre personne ayant des droits sur le bien.
13. „procédures d’insolvabilité“ désigne la faillite, la liquidation ou d’autres procédures collectives judiciaires ou administratives, y compris des procédures provisoires, dans le cadre desquelles les biens et les affaires du débiteur sont soumis au contrôle ou à la surveillance d’un tribunal aux fins de redressement ou de liquidation.
14. „Protocole aéronautique“ désigne le Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens d’équipement aéronautiques, signé au Cap le 16 novembre 2001.
15. „registre international“ désigne le service international d’inscription établi par la Convention du Cap et le Protocole aéronautique.

Chapitre premier – Du registre des droits sur aéronef

Section I – Dispositions générales

Art. 2.– 1. Il est institué un registre des droits sur aéronefs à côté du relevé des immatriculations des aéronefs, prévu par la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ainsi que par la convention relative à l’aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, approuvée par la loi du 25 mars 1948.

Les opérations qui donnent lieu à inscription, transcription ou mention sont les suivantes:

- a) propriété d’un aéronef ou d’un bien aéronautique;
- b) mutation de propriété d’un aéronef ou d’un bien aéronautique;
- c) constitution d’hypothèque ou autres droits réels sur un aéronef ou un bien aéronautique;
- d) saisie d’un aéronef ou d’un bien aéronautique;
- e) radiation des inscriptions énumérées ci-dessus.

2. L’inscription dans le registre des droits sur aéronefs est obligatoire pour tous les aéronefs dont le poids maximum autorisé au décollage excède 5.700 kg. Elle est en revanche facultative pour les

aéronefs d'un poids inférieur et pour les biens aéronautiques en ce qui concerne la publicité des droits énumérés au point (c) du paragraphe précédent.

Art. 3.– La tenue du registre est confiée au conservateur du premier bureau des hypothèques à Luxembourg, dénommé ci-après: „Bureau de la conservation des hypothèques aériennes“.

L'adresse du Bureau de la conservation des hypothèques aériennes à Luxembourg est indiquée sur le certificat d'immatriculation.

Art. 4.– Le registre des droits sur aéronef est public.

Le conservateur des hypothèques aériennes est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, soit copie des actes transcrits sur le registre et celle des inscriptions subsistantes, soit des extraits certifiés conformes sur l'état des inscriptions ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

Le conservateur des hypothèques aériennes ne fournit les informations relatives aux droits portant sur un bien aéronautique ou sur un aéronef que sous réserve de toute garantie internationale ou garantie internationale future pouvant être inscrite auprès du registre international sur ce bien.

Section II – De la première inscription des aéronefs et biens aéronautiques

Art. 5.– La transcription du droit de propriété de l'aéronef dans le registre des droits sur aéronef est subordonnée à son immatriculation préalable au relevé des immatriculations des aéronefs tenu par la Direction de l'aviation civile.

Art. 6.– La première inscription dans le registre des droits sur aéronef s'opère sur demande écrite et signée du propriétaire. La demande est accompagnée:

1. pour les aéronefs, du certificat d'immatriculation délivré par la Direction de l'aviation civile;
2. des actes authentiques, des jugements, des actes sous seing privé ou des autres pièces établissant la qualité de propriétaire du requérant. A défaut d'écrit, il y sera suppléé par des déclarations détaillées et estimatives, soumises aux formalités prévues à l'article 26 s'il s'agit d'une opération transcritible.

Dans les cas où elle est obligatoire, la première inscription doit être demandée dans les dix jours de la délivrance du certificat d'immatriculation, visé ci-dessus sub 1).

Art. 7.– La demande d'inscription mentionne:

1. si le propriétaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date et lieu de naissance, nationalité, profession, domicile et résidence et, éventuellement, son domicile élu;
2. si le propriétaire est une personne morale, la dénomination, le siège social, le lieu et la date de constitution, les nom, prénoms, nationalité, domicile et résidence des associés solidaires, administrateurs ou gérants ayant une signature sociale;
3. si plusieurs personnes physiques ou morales ont sur l'aéronef ou le bien aéronautique des droits en propriété ou en usufruit, la demande indique la nature et la quotité de ceux-ci, et porte pour chacune d'elles, les mentions énumérées ci-dessus.

Art. 8.– L'aéronef ou le bien aéronautique sont inscrits sur le registre des droits sur aéronef avec un numéro d'ordre d'une série continue. L'inscription indique tous les renseignements exigés par les articles 6 et 7 qui précèdent.

Pour les aéronefs, le conservateur des hypothèques aériennes notifie toute inscription dans le registre des droits sur aéronef à la Direction de l'aviation civile qui en fait mention au relevé des immatriculations.

Un certificat d'inscription est délivré au propriétaire.

Le conservateur des hypothèques aériennes peut délivrer des duplicata de ce certificat à charge de le désigner comme tels et de faire mention de leur délivrance sur le certificat d'inscription.

En cas de dépossession involontaire du certificat d'inscription, le conservateur des hypothèques aériennes peut le remplacer sur le vu du certificat d'immatriculation.

Section III – De la radiation de la première inscription

Art. 9.– 1. Le conservateur des hypothèques aériennes procède à la radiation de la première inscription sur demande écrite du propriétaire, s'il n'existe pas d'autre inscription. Dans le cas contraire, la radiation ne peut avoir lieu qu'avec le consentement de tous les créanciers inscrits et aux conditions acceptées par eux.

Lorsqu'elle concerne un aéronef, cette demande est accompagnée du certificat d'inscription ou de ses duplicata.

2. Toute radiation d'inscription opérée sur demande et concernant un aéronef est notifiée par le conservateur des hypothèques aériennes à la Direction de l'aviation civile qui en fait mention au relevé des immatriculations.

Art. 10.– Lorsque la Direction de l'aviation civile procède à la radiation de l'immatriculation d'un aéronef, inscrit dans le registre des droits sur aéronef, il ne peut délivrer le certificat de radiation de l'immatriculation que sur le vu du certificat de radiation d'inscription.

Art. 11.– La Direction de l'aviation civile notifie au conservateur des hypothèques aériennes toute radiation d'immatriculation d'office d'un aéronef inscrit. Après réception d'une telle notification, le conservateur procède à la radiation de l'inscription sous les conditions fixées à l'article 9(1) ci-dessus et la notifie au propriétaire et à l'usufruitier inscrits.

Chapitre II – Privilèges et hypothèques sur aéronef et bien aéronautique

Section I – Des privilèges

Art. 12.– Sont seules privilégiées sur aéronef, 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. 13.– 1. Les privilèges visés à l'article 12 qui précède suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

2. Ils s'éteignent trois mois après l'évènement qui leur a donné naissance, à moins qu'auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au bureau de la conservation des hypothèques aériennes, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, introduit une action en justice à son sujet. Ils s'éteignent encore, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges:

- 1) en cas de vente forcée;
- 2) en cas de vente volontaire s'il n'a pas été fait opposition entre les mains de l'acquéreur dans un délai de trois mois après la transcription prévue par l'article 25 de la présente loi à moins que la créance n'ait été rendue publique à la conservation des hypothèques aériennes.

Art. 14.– Les créances visées à l'article 12 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 aux numéros 2 et 3, sont payées dans l'ordre inverse de celui des évènements qui leur ont donné naissance.

Art. 15.– Sans préjudice de l'article 40(2), prennent rang après les hypothèques dûment inscrites tous privilèges autres que ceux énumérés à l'article 12.

Art. 16.– Les dispositions des articles 12 à 15 sont applicables aux créances nées du fait de l'exploitation d'un aéronef par une personne autre que le propriétaire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Art. 17.– Les garanties internationales inscrites auprès du registre international ne sont primées par aucun privilège, y compris ceux réservés à l'article 12.

Section II – De l'hypothèque aérienne

Art. 18.– 1. Les aéronefs et les biens aéronautiques ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties, sauf le cas prévu par l'article 22(2).

2. 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.

3. Une hypothèque peut être constituée en faveur d'une personne agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, d'un fiduciaire ou d'un trustee pour garantir les créances de tiers bénéficiaires, présents ou futurs, à condition que ces tiers bénéficiaires soient déterminés ou déterminables. Les personnes agissant pour le compte des bénéficiaires de l'hypothèque, le fiduciaire ou le trustee, bénéficient des mêmes droits que ceux revenant aux bénéficiaires directs de l'hypothèque visée par la présente loi, sans préjudice de leurs obligations face aux tiers bénéficiaires de la garantie financière.

Art. 19.– L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef ou du bien aéronautique, tous les accessoires, pièces et équipements qui y sont posés, intégrés ou fixés, ainsi que tous les manuels, les données et les registres y afférents et les moteurs d'avions sauf si ces moteurs sont inscrits séparément.

Art. 20.– 1. L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type de l'aéronef ou du bien aéronautique hypothéqué, à condition que lesdites pièces soient individualisées. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs ou biens aéronautiques auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

2. Les pièces de rechange comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils 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 ou le bien aéronautique, sous réserve de leur individualisation.

3. Une publicité appropriée, effectuée sur place, par voie d'affiches, doit 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.

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

Art. 21.– L'hypothèque constituée sur des parts indivises de l'aéronef ou du bien aéronautique est assimilée à l'hypothèque grevant l'aéronef ou le bien aéronautique lui-même.

Art. 22.– 1. L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par acte authentique. Cet acte doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque.

L'hypothèque destinée uniquement à la constitution d'une garantie internationale peut être valablement constituée par acte sous seing privé et n'est pas soumise aux formalités prévues pour les hypothèques constituées par acte authentique telles que reprises au Chapitre III de la présente loi.

2. La mention dans l'acte de vente d'un aéronef ou d'un bien aéronautique 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 au registre des droits sur aéronefs ou au registre international.

Cette hypothèque s'étend aux pièces de rechange mentionnées à l'article 19 de cette loi, si elles ont été acquises avec l'aéronef ou le bien aéronautique dans un seul et même acte de vente.

Art. 23.– L'hypothèque est rendue publique par l'accomplissement des formalités prévues au Chapitre III de la présente loi.

**Chapitre III – De la publicité des actes translatifs, constitutifs ou déclaratifs
de droits réels sur les aéronefs et biens aéronautiques**

Art. 24.– L’acquisition d’un aéronef ou d’un bien aéronautique doit être constatée par écrit.

Art. 25.– 1. Tous les actes et jugements faisant preuve d’une convention constitutive, translatif, ou déclarative d’un droit réel autre que les privilèges et hypothèques sur les aéronefs ou biens aéronautiques sont rendus publics par une transcription faite au bureau de la conservation des hypothèques aériennes; ils n’ont d’effet à l’égard des tiers qu’à dater de cette transcription.

L’article 17 de la loi du 25 septembre 1905 sur la transcription des droits réels immobiliers est applicable.

2. Les hypothèques ne sortent leurs effets à l’égard des tiers que du jour où elles ont été rendues publiques par l’inscription prise sur le registre du conservateur des hypothèques aériennes ou, pour ce qui concerne les biens aéronautiques, par l’inscription de la garantie internationale correspondante prise sur le registre international conformément à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique.

Art. 26.– La transcription des actes et jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels autres que les privilèges et les hypothèques, s’opère sur demande par le dépôt au bureau de la conservation des hypothèques aériennes:

- 1) pour les actes authentiques et les jugements, d’une expédition de l’acte ou du jugement écrite sur timbre de transcription;
- 2) pour les actes sous seing privé et les déclarations supplétives, d’un exemplaire de l’acte ou de la déclaration couchés sur timbre de transcription.

Il est produit de plus pour les actes authentiques et les jugements une expédition sur timbre ordinaire et pour les actes sous seing privé et les déclarations supplétives un exemplaire sur timbre ordinaire.

Les jugements rendus en pays étrangers ne sont admis à la transcription que lorsqu’ils ont été rendus exécutoires dans le Grand-Duché.

Les actes authentiques passés en pays étrangers doivent être revêtus du visa du Président du tribunal d’arrondissement de Luxembourg.

La demande contient les renseignements prescrits par les articles 6 et 7.

Art. 27.– 1. Pour opérer l’inscription de l’hypothèque conventionnelle, il est présenté à la conservation des hypothèques une expédition du titre constitutif d’hypothèque.

2. Pour opérer l’inscription de l’hypothèque légale du vendeur visée à l’article 22(2), il est présenté soit une expédition de l’acte authentique soit les pièces sous signature privée établissant la mutation.

3. S’il s’avère nécessaire d’inscrire une créance privilégiée visée à l’article 12, il est présenté une ampliation de la reconnaissance à l’amiable ou de l’acte introduisant l’action en justice.

4. Il est joint deux bordereaux dont l’un peut être porté sur le titre ou le document présenté. L’autre est écrit sur timbre d’inscription; il reste déposé, le cas échéant avec l’inventaire visé à l’article 20(3), au bureau de la conservation des hypothèques aériennes et tient lieu d’inscription.

Dans le cas où l’hypothèque grève plusieurs aéronefs ou biens aéronautiques, il est produit deux bordereaux pour chaque aéronef ou bien aéronautique.

Les bordereaux contiennent:

- 1) si le créancier ou le débiteur est une personne physique, ses nom, prénoms, date et lieu de naissance, profession, domicile et, s’il y a lieu son prénom usuel; si le créancier ou le débiteur est une personne morale, la dénomination, le siège social, et, s’il y a lieu, les nom, prénoms, profession et domicile des associés solidaires, administrateurs ou gérants qui la représentent;
- 2) la date et la nature du titre;
- 3) le montant de la créance comme aussi le montant des intérêts et autres accessoires de cette créance, le taux des intérêts et les conditions d’exigibilité de la somme principale et des intérêts;

4) la désignation exacte de l'aéronef ou du bien aéronautique, le cas échéant d'après le certificat d'immatriculation;

5) élection de domicile par le créancier dans un lieu quelconque du Grand-Duché.

L'expédition du titre constitutif d'hypothèque ou l'ampliation du document faisant connaître la créance privilégiée est remise au requérant ainsi que l'un des bordereaux au bas duquel il est certifié que l'inscription a été faite.

Art. 28.– 1. S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même aéronef ou bien aéronautique, leur rang est déterminé par l'ordre chronologique de leur inscription.

2. Le rang de priorité entre deux droits concurrents inscrits sur un même bien aéronautique auprès du registre international est établi conformément aux règles de priorité de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique.

3. Toute garantie internationale inscrite sur un bien aéronautique auprès du registre international prime tout droit ayant fait seulement l'objet d'une inscription auprès du bureau de la conservation des hypothèques aériennes, même si cette dernière inscription est antérieure à la date d'inscription de la garantie internationale.

Art. 29.– L'inscription conserve l'hypothèque ou le privilège 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 sur les registres du conservateur des hypothèques aériennes.

L'inscription prise en renouvellement ne vaut que comme inscription première si elle ne contient pas l'indication précise de l'inscription renouvelée, mais il n'est pas nécessaire d'y rappeler les autres inscriptions précédentes.

Art. 30.– L'inscription garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts sans préjudice des inscriptions particulières à prendre, portant hypothèque à compter de leur date, pour les intérêts et arrérages ultérieurs.

Elle ne peut être valablement effectuée que pour une somme déterminée quant au principal et aux accessoires, lesquels, somme principale et accessoires, sont évalués au besoin.

Art. 31.– Les inscriptions sont radiées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, soit en vertu d'une ordonnance présidentielle prise en application du Chapitre VI de la présente loi.

Dans l'un et l'autre cas, ceux qui requièrent la radiation déposent au bureau du conservateur l'expédition de l'acte portant consentement à radiation ou l'expédition du jugement ou de l'ordonnance présidentielle.

La radiation d'une hypothèque par le créancier hypothécaire peut se faire par acte sous seing privé.

Art. 32.– Les créanciers ayant une hypothèque inscrite sur un aéronef ou un bien aéronautique ou sur une part indivise de celui-ci le suivent en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et avant ou après les créanciers privilégiés suivant les distinctions établies aux articles 12 à 17.

Art. 33.– Les hypothèques consenties à l'étranger par acte authentique sont valables nonobstant l'article 2128 du Code civil et n'ont d'effet qu'à l'égard des tiers comme celles consenties dans le Grand-Duché, que du jour de leur inscription sur le registre du conservateur des hypothèques aériennes.

Chapitre IV – De la purge des privilèges et hypothèques

Art. 34.– Le nouveau propriétaire d'un aéronef ou de pièces de rechange, qui veut se garantir des poursuites d'un créancier privilégié ou hypothécaire inscrit est tenu, soit avant les poursuites, soit dans le délai d'un mois au plus tard à compter de la première sommation qui lui est faite de notifier à tous

les créanciers inscrits sur le registre du conservateur des hypothèques aériennes aux domiciles par eux élus dans leurs inscriptions:

- 1) un extrait de son titre contenant seulement la date et la nature du titre, le nom et la désignation précise du vendeur ou du donateur, la marque d'immatriculation, le type d'aéronef, son numéro de série ainsi que le prix et les charges faisant partie du prix de la vente ou de l'évaluation de l'aéronef s'il a été donné;
- 2) un tableau sur trois colonnes dont la première contient la date des privilèges ou hypothèques et celle des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites;
- 3) la déclaration qu'il est prêt à acquitter sur le champ les dettes et charges privilégiées et hypothécaires jusqu'à concurrence seulement du prix ou de l'évaluation de l'aéronef sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles;
- 4) l'indication du lieu où l'aéronef se trouve et doit rester bloqué, jusqu'à l'expiration du délai donné aux créanciers, pour requérir la mise aux enchères, et, en outre, si cette mise aux enchères est requise, jusqu'à l'adjudication qui suit;
- 5) constitution de l'avocat près le tribunal d'arrondissement dans le ressort duquel se trouve l'aéronef. Un avis signé de l'huissier instrumentaire et contenant les indications ci-dessus énumérées est inséré dans deux journaux, dont un au moins est publié dans le Grand-Duché. Il est en outre déclaré dans cet avis que tous ceux qui possèdent sur l'aéronef des créances privilégiées peuvent en requérir la mise aux enchères en se conformant aux articles 36, 37 et 38 ci-après.

Art. 35.— Le nouveau propriétaire est tenu, à peine de nullité de la notification prévue à l'article précédent, de maintenir l'aéronef au lieu indiqué.

En cas de déplacement momentané pour cause de force majeure, en exécution d'un ordre administratif, les délais visés à l'article précédent sub 4 cessent de courir pendant le temps que l'aéronef passe hors du lieu indiqué.

Art. 36.— Tout créancier privilégié ou hypothécaire peut requérir la mise aux enchères de l'aéronef, en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

Art. 37.— La réquisition de mise aux enchères doit être signée du créancier et signifiée à l'acquéreur dans les quinze jours au plus tard de la notification ou de l'insertion aux journaux.

Elle contient assignation devant le tribunal d'arrondissement du lieu où se trouve l'aéronef pour voir ordonné qu'il sera procédé aux enchères requises.

Art. 38.— La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes ou saisies.

Art. 39.— 1. L'acheteur d'un bien aéronautique en vertu d'une vente inscrite auprès du registre international acquiert son droit sur ce bien libre de tout droit inscrit postérieurement et de toute garantie internationale non inscrite, même s'il a connaissance du droit non inscrit.

2. Un acheteur d'un bien aéronautique acquiert son droit sur ce bien sous réserve d'une garantie internationale inscrite antérieurement.

Chapitre V – De la saisie et de la vente forcée

Art. 40.— 1. Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention de Genève ou à ses pièces de rechange, 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.

La saisie ne prive pas les créanciers privilégiés de l'exercice de leurs droits d'exécution conformément aux termes de la présente loi.

2. Lorsqu'un aéronef grevé d'un privilège ou d'une hypothèque cause un dommage aux tiers à la surface sur le territoire luxembourgeois et 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) les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus sont sans effet à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit créanciers saisissants;
- b) les droits prévus à l'article 1 de la Convention de Genève, garantissant une créance et grevant l'aéronef saisi ne sont opposables aux victimes ou à leurs ayants droit qu'à concurrence de 80% de son prix de vente.

Toutefois, les dispositions ci-dessus sub (1) et (2) 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 d'une entreprise d'assurance d'un Etat quelconque.

3. La saisie et la vente forcée des aéronefs sont effectuées dans les formes prévues par la présente loi.

Art. 41.– Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer, fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

Art. 42.– L'huissier énonce dans le procès-verbal de saisie:

- 1) les nom, prénoms, profession et domicile du créancier pour qui il agit;
- 2) le titre en vertu duquel il procède;
- 3) la somme dont il poursuit le paiement;
- 4) l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où l'aéronef saisi est bloqué;
- 5) le nom, les prénoms, et, s'il y a lieu, le prénom usuel, la date et le lieu de naissance, la profession et le domicile du propriétaire, les marques de nationalité et d'immatriculation, le type d'aéronef, le bureau d'immatriculation et le numéro d'immatriculation.

Il fait l'énonciation et la description des objets qui, sans faire partie intégrante de l'aéronef, y sont attachés à demeure par leur destination, à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire. Le cas échéant, il décrit les pièces de rechange saisies. Il établit un gardien.

Art. 43.– Le saisissant doit, dans le délai de cinq jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal d'arrondissement pour voir dire qu'il est procédé à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le Grand-Duché, les significations et citations lui sont données en la personne du commandant de bord, ou, en son absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le commandant de bord.

Si le propriétaire est domicilié à l'étranger et non représenté, les citations ou significations sont données ainsi qu'il est prescrit par le Nouveau Code de procédure civile, sous réserve de toutes autres dispositions des traités internationaux.

Dans tous les cas, copies des notifications et citations sont signifiées aux autorités de l'aéroport où est stationné l'aéronef. Les autorités de l'aéroport en informent par la voie la plus rapide l'autorité aéronautique du pays où l'aéronef est immatriculé, ainsi que, dans la mesure du possible, le propriétaire ou le commandant de bord.

Art. 44.– Le procès-verbal de saisie d'un aéronef ou d'un bien aéronautique inscrit au registre des droits sur aéronefs est transcrit dans le délai de cinq jours au bureau de la conservation des hypothèques aériennes.

La transcription des exploits de saisie s'opère par le dépôt au bureau de la conservation des hypothèques aériennes d'une copie de l'exploit couchée sur timbre de transcription.

Le dépôt s'opère par la remise au conservateur des hypothèques aériennes de l'original de l'exploit de saisie et d'une copie couchée sur le timbre spécial ci-dessus, signée et certifiée par l'huissier instrumentaire.

Le jour même du dépôt le conservateur fait sur les pièces déposées mention des heure, jour, mois et an où la remise lui en a été faite ainsi que du numéro sous lequel les pièces ont été inscrites au registre de dépôt prévu par la loi du 25 mars 1896 concernant la conservation des registres hypothécaires et reconstitution partielle.

Le montant des salaires est également annoté sur chaque pièce. L'original est restitué à l'huissier dans la quinzaine à partir de la date du dépôt.

En cas de précédente saisie, le conservateur refuse de transcrire toute saisie subséquente et constate son refus en marge de cette dernière.

A partir de la transcription, la partie saisie ne peut ni aliéner ni hypothéquer l'aéronef ou les pièces de rechange saisis à peine de nullité et sans qu'il soit besoin de faire prononcer cette nullité. A partir de ce moment aucune inscription ne peut plus être prise sur l'aéronef et sur les pièces de rechange.

Dans la huitaine, le conservateur des hypothèques délivre un état des inscriptions et dans les cinq jours qui suivent, la saisie est dénoncée par le poursuivant aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions avec l'indication du jour de la comparution devant le tribunal d'arrondissement.

Le délai de comparution est de cinq jours pour les créanciers domiciliés dans le Grand-Duché et des délais indiqués à l'article 167 du Nouveau Code de procédure civile pour ceux connus qui sont domiciliés à l'étranger.

Art. 45.— Le tribunal d'arrondissement fixe par son jugement les conditions, date et lieu de la vente et désigne un notaire ou un autre officier public, par le ministère duquel la vente publique a lieu.

La date et le lieu de la vente sont fixés six semaines au moins à l'avance.

Art. 46.— Le créancier saisissant ou l'officier ministériel commis remet au tribunal un extrait certifié conforme des inscriptions dans le registre des droits sur aéronef. Il doit, un mois au moins avant le jour fixé par la vente, 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 privilégiés, mentionnés audit registre, de la date et du lieu de la vente. Il fait insérer dans le délai d'un mois dans deux journaux dont l'un au moins est publié au Grand-Duché un extrait de l'annonce de la vente signé de lui et contenant:

- 1) la date de la saisie et de sa transcription;
- 2) les nom, prénoms, profession et domicile du saisissant et du saisi;
- 3) l'élection de domicile faite par le saisissant dans le lieu où siège le tribunal d'arrondissement et dans le lieu où l'aéronef saisi est bloqué;
- 4) les caractéristiques de l'aéronef portées au certificat d'immatriculation;
- 5) le lieu où se trouve l'aéronef;
- 6) les jour, lieu et heure de l'adjudication.

Il est en outre déclaré dans l'extrait que tous ceux qui possèdent sur l'aéronef des créances privilégiées sont tenus de déclarer leurs créances par lettre recommandée à la poste à l'office ministériel chargé de la vente, avant l'expiration du délai de surenchère dont il est question ci-après, ou au juge commis pour procéder à la distribution du prix dans le délai accordé aux créanciers hypothécaires.

Egalement dans le délai d'un mois au moins avant l'adjudication, des placards contenant les mêmes indications que le prédit extrait sont affichés:

- 1) sur la partie la plus apparente de l'aéronef saisi;
- 2) aux lieux destinés à recevoir les affiches publiques dans la commune où l'aéronef saisi se trouve;
- 3) à la porte et dans la salle d'audience du tribunal d'arrondissement et à la porte de l'officier ministériel chargé de la vente;
- 4) à la porte du bureau de la conservation des hypothèques aériennes;
- 5) à l'aéroport où l'aéronef est bloqué.

Suivant l'importance de l'aéronef saisi, d'autres affiches et annonces peuvent être faites en vertu de l'ordonnance ou d'une autorisation du Président du tribunal d'arrondissement.

Toute vente effectuée en contravention aux dispositions de l'article 45 et du présent article peut être annulée sur demande introduite dans les délais de six mois à compter de la vente par toute personne qui en subit un préjudice du fait de cette inobservation.

Art. 47.— Les créanciers privilégiés peuvent à tout moment entre le jour où ils sont avertis de la saisie et le dixième jour précédant l'adjudication notifier au créancier saisissant leur intention de procéder eux-mêmes à l'exécution de leurs droits, auquel cas la procédure d'adjudication sera suspendue.

Le créancier privilégié devra procéder à l'exécution de ses droits dans les trois mois de la notification, faute de quoi le créancier saisissant recouvre ses droits d'exécution.

Art. 48.– Dans les huit jours qui suivent l'adjudication toute personne, sauf le saisi, a le droit de surenchérir en donnant caution pour le paiement du prix fixé par la surenchère.

La surenchère qui ne peut pas être inférieure au sixième du prix de l'adjudication est faite par l'exploit d'huissier notifié à l'officier ministériel chargé de la vente, au poursuivant et à l'adjudicataire.

Le jour de la nouvelle adjudication est fixé par le Président du tribunal d'arrondissement endéans la seconde huitaine qui suit et l'officier ministériel la fait annoncer au moins un mois d'avance par affiches et insertions dans deux journaux, dont un au moins est publié dans le Grand-Duché.

Art. 49.– L'adjudicataire est tenu, sous peine de folle enchère, de verser son prix, sans frais, à la caisse de consignation dans les vingt-quatre heures de l'expiration du délai de surenchère ou de l'adjudication sur surenchère.

Art. 50.– La distribution du prix est faite conformément à la procédure de l'ordre entre créanciers.

Toutefois, pour les créanciers domiciliés à l'étranger, le délai de comparution en vue d'un règlement amiable est au moins d'un mois entre le jour de la convocation et le dernier jour où la déclaration de leurs créances peut être faite utilement.

Le dernier jour utile est indiqué dans la lettre de convocation.

L'adjudicataire remet au juge commissaire avec l'état des inscriptions hypothécaires les lettres adressées à l'officier ministériel chargé de la vente par les créanciers privilégiés visés à l'article 46.

Art. 51.– 1. Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié au Luxembourg ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du président du tribunal d'arrondissement du lieu où l'appareil se trouve.

2. Le juge saisi doit donner mainlevée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette mainlevée en fixant le montant du cautionnement à fournir en cas de contestation sur l'étendue de la créance. Ce cautionnement est déposé à la caisse des dépôts et consignations ou aux mains d'un tiers commis à cet effet.

3. En cas de dommages causés à la surface par la chute d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger comme aussi en cas d'infraction à la présente loi par un étranger, tant les agents chargés de l'exécution des dispositions législatives et réglementaires en matière d'aviation civile que le bourgmestre de la commune d'atterrissage, peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit heures, afin de permettre au juge compétent de commettre, s'il y a lieu, des experts et d'évaluer à titre provisionnel le montant des dommages causés, montant qui doit faire état non seulement des dommages causés, mais aussi, en cas d'infraction, des amendes et frais encourus.

Art. 52.– Il ne peut être procédé à une saisie sur un bien aéronautique grevé d'une garantie internationale que par le titulaire de cette garantie.

La procédure de saisie et de vente décrite sous le présent Chapitre est sans préjudice pour le titulaire d'une garantie internationale de l'exercice des mesures prévues par la Convention du Cap et le Protocole aéronautique telles que complétées par les dispositions du Chapitre VI suivant.

Art. 53.– L'autorité publique conserve le droit de saisir conservatoirement, de retenir ou d'immobiliser un aéronef ou un bien aéronautique qui ne remplit pas les conditions prévues par les dispositions légales et réglementaires pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction.

Chapitre VI – Du concours des autorités luxembourgeoises à l'exécution d'une garantie internationale

Section I – De l'ordonnance présidentielle

Art. 54.– Sous réserve de la mise en œuvre de mesures d'exécution convenues par les parties conformément à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique, le Président du tribunal d'arrondissement ou le juge qui le remplace, est seul compétent pour connaître de toute demande d'un créancier

visant à l'octroi des mesures prévues aux articles 8, 9, 10, et 13 de la Convention du Cap et IX, X, XI, XII du Protocole aéronautique lorsque survient une défaillance de son débiteur, pour autoriser ou ordonner, suivant le cas et la nature des mesures sollicitées, leur exercice lorsque:

- le bien aéronautique objet des mesures se trouve sur le territoire luxembourgeois; ou
- le bien aéronautique objet des mesures est inscrit au registre des droits sur aéronefs; ou
- le débiteur auquel s'adressent les mesures est domicilié, réside ou est établi au Grand-Duché.

Art. 55.- 1. Les mesures pouvant être ordonnées par le Président du tribunal d'arrondissement ou le juge qui le remplace, en cas d'inexécution par le débiteur et conformément aux articles 13 de la Convention du Cap et X de son Protocole aéronautique sont:

- a) la conservation du bien et de sa valeur (article 13(1) (a) de la Convention du Cap);
- b) la mise en possession, le contrôle ou la garde du bien (article 13(1) (b) de la Convention du Cap);
- c) l'immobilisation du bien (article 13(1) (c) de la Convention du Cap);
- d) le bail ou, à l'exception des cas visés aux alinéas a) à c), la gestion du bien et les revenus du bien (article 13(1) (d) de la Convention du Cap);
- e) la vente et l'attribution des produits de la vente, si le débiteur et le créancier y ont expressément consenti (article 13(1) (e) de la Convention du Cap et X (3) du Protocole aéronautique);
- f) la radiation de l'immatriculation et de la première inscription (article X (6) du Protocole aéronautique);
- g) l'exportation ou le transfert physique du bien aéronautique vers le territoire d'un autre Etat (article X(6) du Protocole aéronautique).

2. Le Président du tribunal d'arrondissement ou le juge qui le remplace, peut subordonner l'octroi des mesures visées au paragraphe précédent aux conditions qu'il estime nécessaires afin de protéger les personnes intéressées lorsque a) le créancier n'exécute pas, dans la mise en œuvre de cette mesure, l'une de ses obligations à l'égard du débiteur en vertu de la Convention du Cap ou du Protocole aéronautique; ou b) le créancier est débouté de ses prétentions, en tout ou en partie, au moment du règlement au fond du litige.

Art. 56.- 1. La demande est formée par requête déposée par le créancier au greffe du tribunal d'arrondissement.

2. La requête contient à peine de nullité:

- les nom, prénoms, profession et domicile ou résidence du créancier garanti et du débiteur;
- l'identification du bien aéronautique visé par la requête (nom du constructeur, désignation du modèle, numéro de série et, éventuellement, immatriculation et marques de nationalité);
- copie de la confirmation électronique d'inscription de la garantie internationale dont l'exécution est demandée ainsi qu'un certificat de consultation émis par le registre international conformément à l'article 22 de la Convention du Cap et établissant que le créancier est titulaire d'une garantie internationale sur ce bien aéronautique au jour de la demande;
- l'inventaire des documents de nature à prouver l'existence d'une inexécution par le débiteur de l'une de ses obligations vis-à-vis du créancier garanti ou d'un montant de créance impayé.

3. La requête contient également:

- l'indication du tribunal appelé par les parties au contrat à régler le différend au fond et, le cas échéant, les décisions de ce tribunal ordonnant des mesures avant règlement au fond du litige;
- toute indication utile à l'identification des personnes et entités devant participer à l'exercice des mesures sollicitées;
- pour les requêtes visant à obtenir la vente du bien aéronautique et l'attribution du produit de la vente conformément à l'article 13(1)(e) de la Convention du Cap et X(3) du Protocole aéronautique, l'indication des documents pouvant justifier de l'accord exprès du débiteur et des personnes intéressées à l'octroi de cette mesure;

- l'indication des documents attestant du montant des obligations garanties ainsi qu'une estimation de la valeur de marché du bien aéronautique au jour de la requête;
- pour les requêtes visant à la radiation de l'immatriculation et à l'exportation du bien aéronautique, le consentement écrit du titulaire de toute garantie inscrite primant celle du créancier ou les documents attestant que mainlevée a été donnée en ce qui concerne une telle garantie.

4. En l'absence des éléments requis en vertu du paragraphe (3) qui précède, le Président du tribunal d'arrondissement ou le juge qui le remplace peut demander au créancier de régulariser sa requête et sursoit à statuer jusqu'à obtention des documents manquants.

Art. 57.– 1. Le Président du tribunal d'arrondissement, ou le juge qui le remplace, statue sur les mesures sollicitées en application des articles 13 de la Convention du Cap et X du Protocole aéronautique ainsi que sur toute autre mesure qu'il trouve appropriée dans un délai de 10 jours à compter du jour du dépôt de la requête ou de la requête régularisée par le créancier garanti.

2. Ce délai est porté à 30 jours pour les mesures concernées par l'article 13(1)(d) et (e) de la Convention du Cap et X(3) du Protocole aéronautique.

Art. 58.– L'ordonnance présidentielle rendue conformément au présent Chapitre est exécutoire sur minute.

*Section II – De la restitution des biens aéronautiques
dans les situations d'insolvabilité*

Art. 59.– 1. Au moment de l'ouverture d'une procédure d'insolvabilité, le débiteur ou l'administrateur d'insolvabilité dispose d'une période de 60 jours pour évaluer si, compte tenu de sa situation commerciale et financière, il peut continuer à remplir les obligations qui sont couvertes par la garantie internationale.

2. Durant cette période de 60 jours:

- a) aucune des obligations du débiteur en vertu du contrat ne peut être modifiée sans le consentement du créancier;
- b) le débiteur ou l'administrateur d'insolvabilité préserve et entretient le bien aéronautique et en conserve la valeur conformément au contrat.

3. A l'expiration de ce délai de 60 jours:

- a) si le débiteur, ou l'administrateur d'insolvabilité, considère qu'il peut continuer d'exécuter les obligations qui le lient au créancier, il peut garder la possession et l'usage du bien aéronautique à la condition d'avoir remédié aux manquements survenus dans la période qui précède l'ouverture de la procédure et la suspension des paiements et des poursuites individuelles et de s'être engagé à exécuter toutes les obligations à venir. Un second délai d'attente ne s'applique pas en cas de manquement dans l'exécution de ces obligations à venir;
- b) si le débiteur, ou l'administrateur d'insolvabilité, considère qu'il ne peut plus remplir ses obligations envers le créancier titulaire d'une garantie internationale, ou s'il n'a pas remédié aux manquements survenus dans la période qui a précédé l'ouverture de la procédure, il doit restituer le bien aéronautique au créancier ou à la personne désignée par celui-ci.

4. Avant restitution, le créancier peut, par voie de requête, demander au Président du tribunal d'arrondissement ou au juge qui le remplace d'ordonner toute mesure conservatoire ou provisoire appropriée pour que soit préservé et entretenu le bien aéronautique et conservée sa valeur, conformément au contrat.

5. Aux fins de restitution, le créancier peut, par voie de requête, demander au Président du tribunal d'arrondissement ou au juge qui le remplace d'autoriser ou d'ordonner, selon le cas, l'exercice de l'une des mesures prévues à la Section I du présent Chapitre.

Section III – De la coopération des autorités administratives compétentes

Art. 60.– Dans la limite du respect dû aux réglementations en vigueur en matière de sécurité et de sûreté aériennes, la Direction de l’aviation civile et le bureau de la conservation des hypothèques aériennes procèdent à la radiation de l’immatriculation et des inscriptions, délivrent les certificats de radiation de l’immatriculation et d’inscription et autorisent l’exportation du bien aéronautique dans un délai de cinq jours à compter:

- du jour du dépôt devant ces autorités par le titulaire de la garantie internationale de l’ordonnance rendue par le Président du tribunal d’arrondissement octroyant ces mesures si les conditions qui suivent sont réunies:
 - a) la demande a été soumise par le titulaire de la garantie internationale, partie autorisée en vertu d’une autorisation enregistrée conformément à l’article XIII (2) du Protocole aéronautique auprès de la Direction de l’aviation civile;
 - b) si les autorités des registres l’exigent, la partie autorisée a certifié que (i) il a été donné mainlevée des droits inscrits ayant priorité sur sa garantie ou que (ii) les titulaires de ces droits ont donné leur consentement à la radiation de l’immatriculation et des inscriptions ainsi qu’à l’exportation.
- du jour de la demande du titulaire de la garantie internationale autrement qu’en exécution d’une décision prise par le Président du tribunal d’arrondissement si les conditions visées aux points a) et b) du tiret précédent sont remplies et si le titulaire de la garantie internationale peut également attester avoir informé par écrit les personnes intéressées, avec un préavis raisonnable, de son intention de solliciter la radiation de l’immatriculation du bien aéronautique.

Art. 61.– La radiation de l’inscription des droits d’un créancier par le conservateur des hypothèques aériennes aux fins de la radiation par la Direction de l’aviation civile de l’immatriculation d’un bien aéronautique en application de la Convention du Cap et de son Protocole aéronautique n’a pas pour effet de porter atteinte à la validité des garanties internationales constituées conformément à la Convention du Cap et inscrites auprès du registre international sur ce même bien aéronautique.

Chapitre VII – Dispositions pénales

Art. 62.– L’infraction à l’obligation d’inscription prévue par l’article 2(2) de la présente loi est punie d’une amende de 250 euros à 2.500 euros.

Elle est prononcée par le tribunal de police de Luxembourg.

Tout fait tendant à détourner frauduleusement un aéronef grevé d’une hypothèque ou d’un privilège régulièrement inscrits sur le registre des droits sur aéronefs ou d’une garantie internationale inscrite au registre international est puni des peines portées à l’article 491 du Code pénal. Toutefois, le maximum de l’amende est porté jusqu’à 25.000 euros.

Chapitre VIII – Dispositions finales

Art. 63.– 1. Les actes entre vifs, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels et les baux sur des biens aéronautiques ou des aéronefs sont exempts des droits proportionnels d’enregistrement et de transcription.

L’inscription d’une hypothèque aérienne est exempte de tous droits à l’exception toutefois du salaire du conservateur des hypothèques.

Il en est de même, en ce qui concerne les droits proportionnels d’enregistrement des actes de crédit, s’il est établi par les dispositions du contrat qu’ils sont destinés au financement, avec constitution d’hypothèque ou de garantie internationale, de biens aéronautiques ou d’aéronefs.

2. Les actes translatifs ou déclaratifs de droit réels, de prise de garanties ou de bail sur un bien aéronautique ou d’autres actes relatifs à l’une de ces opérations peuvent être présentés à la formalité de l’enregistrement, et le bordereau d’inscription établi, en langues française, allemande et anglaise.

Art. 64.– La législation en matière hypothécaire immobilière est applicable pour autant que la présente loi ne dispose pas autrement.

Art. 65.– Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'application de la présente loi et notamment:

- 1) l'organisation et le fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques aériennes;
- 2) le mode suivant lequel les registres sont tenus et les rétributions auxquelles les opérations d'inscription, la délivrance de copies et certificats peuvent donner lieu.“

Luxembourg, le 3.7.2008

Le Rapporteur,
Norbert HAUPERT

Le Président,
Laurent MOSAR

