

7808

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
à l'appui d'un projet de loi sur le registre des aéronefs**

(Du 13 mars 1959)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous remettre, avec le présent message, un projet de loi sur le registre des aéronefs.

Introduction

Dans les pays où l'ordre juridique s'oppose par principe à la constitution d'un droit de gage sur les choses mobilières sans remise du gage au créancier, il est naturel de songer à créer pour les aéronefs une institution juridique particulière, analogue à l'hypothèque sur les bateaux. La doctrine s'occupe depuis longtemps déjà des questions qui se posent à ce propos. Entre les deux guerres mondiales, une première réalisation a été tentée dans divers pays. De bonne heure aussi, on commença de préparer une unification sur le plan international.

En Suisse, la préparation d'une loi fédérale sur la navigation aérienne donna l'occasion d'aborder ces questions. Notre message du 23 mars 1945 (FF 1945, I, 325) ne les traite, il est vrai, que sommairement. Deux conditions importantes n'étant pas remplies, nous ne pouvions pas encore nous décider à recommander d'instituer un droit de gage sur aéronef sans transfert de possession. Le besoin d'une telle institution ne s'était pas encore fait suffisamment sentir, mais nous n'avions pas non plus la garantie que les droits ainsi constitués seraient reconnus à l'étranger. La loi du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne ne changea rien à la question de savoir si les dispositions du code civil relatives aux droits réels sur les choses mobilières doivent s'appliquer aux aéronefs.

Depuis lors, tout a changé. Les conditions qui n'étaient pas remplies autrefois, le sont maintenant. Sur l'initiative de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), une convention relative à la reconnaissance

internationale des droits sur aéronef (convention de Genève) fut signée à Genève le 19 juin 1948. Elle est le fondement de droit international indispensable pour qu'un droit de gage sans transfert de possession puisse être institué dans des conditions raisonnables. En outre, un besoin pratique se fait sentir. Rien ne le montra mieux, peu d'année après, que la façon toujours plus pressante dont la Swissair, notre entreprise nationale de transports aériens, demandait que l'on introduise au plus tôt l'hypothèque sur aéronef dans le droit suisse.

Dans ces conditions, il parut indiqué, au printemps de 1953, de demander une expertise pour déterminer s'il serait nécessaire et possible d'instituer en Suisse un droit de gage sur aéronef sans transfert de possession et quelle forme on devrait donner à ce droit. L'expertise nous fut livrée le 1^{er} août 1953 et fut remise, avec un premier projet de loi, à une commission de spécialistes; cette commission réunissait des représentants des offices fédéraux et milieux intéressés (aviation et économie). Les délibérations aboutirent à un second projet de loi, qui était au point en avril 1954. D'août 1954 à mars 1955, toute la matière fut étudiée en détail par un comité de juristes. La continuation des travaux subit alors un notable retard par suite de différentes circonstances. A la fin de 1958, la commission fédérale de la navigation aérienne approuva, à son tour, ce projet. Cette approbation était donnée à la condition que le nouveau projet donne au propriétaire de l'avion la liberté de soumettre ou non celui-ci à la loi et qu'on abandonne le principe adopté dans les projets précédents, le principe selon lequel les avions à partir d'un certain poids sont soumis à la loi.

Au cours de ces préliminaires, nous avons suivi avec attention les préparatifs des autres Etats en vue de la ratification de la convention de Genève de 1948 et de l'adaptation de leur législation nationale aux exigences de cette convention. Nos services ont pris contact avec les offices qui s'occupent de ces choses aux Pays-Bas et en Suède, pays où les préparatifs étaient particulièrement avancés. Cet échange de vues avec des administrations étrangères s'est révélé fécond et utile.

PREMIÈRE PARTIE

Généralités

A. LA NÉCESSITÉ ET LA POSSIBILITÉ D'UN RÉGIME SPÉCIAL

I. Le besoin économique

La navigation aérienne est une branche relativement récente des transports. Malgré son étonnante expansion, elle est encore loin de couvrir partout ses frais. Elle n'a ainsi guère pu constituer des réserves de capital vraiment importantes. Abstraction faite du besoin de capitaux qui tient à l'élargissement des entreprises dans une période d'expansion, il y a parfois

des montées brusques du besoin de fonds, par exemple lorsque des flottes entières d'avions anciens doivent faire place à de nouvelles unités. Or il résulte en premier lieu du progrès technique que chaque nouveau type d'avion a, jusqu'ici, coûté plus cher que celui qu'il était appelé à remplacer.

Tandis que, par exemple, l'avion de type DC-4 coûtait à peu près 1 700 000 francs, il était déjà nécessaire, quelques années plus tard, de payer 5 200 000 francs pour les DC-6B. Le prix des DC-7C est aujourd'hui voisin de 10 700 000 francs. Pour l'avion à réaction DC-8, on exige 24 500 000 francs.

En général, il n'est pas possible, en augmentant les amortissements des types d'avion en usage à un moment donné, de réunir les capitaux nécessaires au remplacement de ces appareils. Or il n'est pas toujours facile, dans la phase actuelle de l'évolution, d'accroître le capital social; des subventions de l'Etat ne peuvent pas toujours être obtenues. Elles ne sont d'ailleurs parfois pas souhaitables. La conséquence en est que dans toute l'économie des transports aériens, un vif besoin de faire appel aux capitaux d'autrui se fait sentir. Il va sans dire que si des sûretés réelles peuvent être offertes, cet apport sera facilité. Ici comme partout, la sûreté qu'il est tout naturel d'offrir, c'est la fortune investie dans l'entreprise. Or ce sont les valeurs investies dans le parc d'avions qui constituent le plus clair de la fortune d'une entreprise de transports aériens. Si l'on fait appel au crédit, c'est d'ordinaire pour renouveler ou agrandir ce parc d'avions. Et c'est dans ce parc d'avions que, pour la majorité des entreprises, se trouvent les éléments de fortune les plus considérables, les plus homogènes et les plus propres à servir de garantie à des créanciers.

Mais le parc d'avions ne peut être constitué en gage mobilier, parce que les avions sont des instruments de production et que le propriétaire ou l'exploitant ne peut s'en dessaisir. Ce qui doit être recherché, c'est la création d'un droit de gage sans remise de l'objet, pareil à celui qui s'est maintenu au cours des siècles en droit maritime.

A la Swissair, ce besoin est très net, même s'il ne se manifeste pas en ce moment de façon très pressante.

A l'assemblée générale du 5 mai 1954, le président du conseil d'administration, M. Rudolf Heberlein, décédé depuis lors, le décrivait ainsi: «Les décisions relatives à des investissements doivent être, le moment venu, prises sans délai. Seul le recours aux capitaux privés offre la garantie de pouvoir agir d'urgence. C'est pourquoi il y a un intérêt vital à ce que notre législation suisse prévoie, elle aussi, le recours au crédit par l'hypothèque sur aéronef.»

Ce besoin n'est pas moindre pour les autres entreprises du trafic aérien suisse, lorsqu'elles font usage de grosses unités. En revanche, il ne s'est pas montré de façon aussi sensible chez les exploitants de petits avions. Mais ici encore, des nécessités semblables pourraient se manifester un jour.

II. L'aptitude de l'avion à servir de gage

Pour qu'un objet soit propre à être constitué en gage, il faut que, par rapport à la créance, il ait une valeur suffisante, mesurable, permanente et aisée à réaliser. Ces conditions sont certainement remplies à l'heure actuelle, au moins en ce qui concerne les avions modernes de transport.

La valeur initiale de ces appareils est considérable. Nous illustrons ce fait en indiquant le prix d'achat actuel (sans les pièces de rechange) de quelques avions commerciaux de types connus :

<i>Avions avec moteur à pistons:</i>		Fr.
— DC-6B		6 500 000
— DC-7C		10 700 000
— Constellation 1649		10 800 000
<i>Avions avec turbopropulseur:</i>		
— Viscount 840		7 100 000
— Comet IV		14 100 000
— Boeing 720		16 600 000
— DC-8		24 500 000
<i>Hélicoptères:</i>		
— Sikorsky S-58		1 100 000
— Vertol 44		1 300 000

La possibilité d'évaluer un avion neuf avant son achat est donc évidente. Mais elle subsiste pour le temps qui suit, quand l'avion est en service, car il existe, au moins pour les types d'avions les plus courants, un marché international, encore sujet, à vrai dire, à des fluctuations très sensibles.

Pour la même raison, on peut répondre affirmativement à la question de savoir si la valeur du gage est aisée à réaliser. Il faut reconnaître qu'en cas de vente forcée d'un grand avion commercial suisse, on ne trouverait vraisemblablement que peu ou pas d'acheteurs suisses. Mais il est presque certain que des intéressés viendraient d'autres pays, de sorte que l'on pourrait compter sur une vente à l'étranger.

Enfin, la question de savoir si un avion conserve sa valeur se présente tout différemment depuis l'entre-deux guerres. Certes, la durée pendant laquelle un avion commercial reste utilisable n'est pas encore aussi longue que pour un navire ou le matériel des chemins de fer. On peut néanmoins compter sur une durée de vie s'étendant déjà à un bon nombre d'années. Les types DC-2, DC-3 et C-47 ont été en service une vingtaine d'années; on peut penser que les DC-4 seront en usage quinze à vingt ans, et les types DC-6, DC-7 et DC-8 dix à quinze ans. Naturellement, il faut considérer la possibilité d'accidents, et ceux-ci causent généralement des dégâts plus graves que dans le cas d'autres véhicules. Mais des précautions juridiques et des contrats d'assurance peuvent remédier dans une large mesure à cet inconvénient.

III. Les fondements juridiques

1. *La situation en droit suisse*

Le législateur fédéral est habilité à instituer, pour les aéronefs, un droit de gage sans transfert de possession. Cela résulte de son pouvoir général de légiférer en matière de navigation aérienne (art. 37 Cst.) et du fait que le droit civil est du domaine de la Confédération (art. 64 Cst.).

Ajoutons que les conceptions sur lesquelles repose une telle réglementation spéciale ont trouvé depuis longtemps d'autres applications en droit suisse. Lorsqu'un besoin pressant de pouvoir mettre en gage des catégories déterminées d'objets sans transfert de possession s'est fait sentir, notre droit a dû, lui aussi, admettre des exceptions au principe général régissant l'engagement des choses mobilières. Certes, l'hypothèque sur les choses mobilières, telle que la prévoyaient encore les avant-projets du code civil, a été restreinte à l'engagement du bétail (art. 885 CC.). En dehors du code civil, nous trouvons cependant l'hypothèque générale de la loi du 25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises (RS 7, 253). Les principes de celle-ci ont été déclarés applicables aux entreprises de trolleybus par la loi du 29 mars 1950 (RO 1951, 663). Enfin, le droit suisse sur la navigation intérieure et la navigation maritime, en consacrant l'hypothèque sur les bateaux, a fait un large accueil à des principes empruntés aux droits réels sur les immeubles (loi du 28 septembre 1923 sur le registre des bateaux (RS 7, 305); arrêté du Conseil fédéral du 9 avril 1941 concernant la navigation maritime sous pavillon suisse (RS 7, 503); loi du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse (RO 1956, 1395).

2. *La situation en droit international*

La convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, signée à Genève le 19 juin 1948, tend à garantir que les droits de gage sans transfert de possession qui existent conformément à la législation d'un Etat contractant seront reconnus par les autres Etats contractants et exécutoires sur leur territoire. Cette convention n'apporte donc pas une unification du droit matériel, bien que celle-ci eût été recherchée entre les deux guerres mondiales.

Les Etats contractants s'obligent à reconnaître les droits de propriété, les droits d'émption attachés à la possession, les droits d'usage si un bail a été conclu pour plus d'un semestre et les droits contractuels constitués en garantie d'une dette, si la législation de l'Etat d'immatriculation permet de les constituer et qu'ils soient inscrits dans un registre public de cet Etat. La reconnaissance des hypothèques légales qui, on le sait, jouent un si grand rôle en droit maritime n'est prévue dans la convention que dans une mesure très restreinte.

La convention est aujourd'hui en vigueur entre les Etats suivants: Argentine, Brésil, Chili, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, Laos, Mexique (avec une réserve), Norvège, Pakistan, Salvador, Suède. Dans beaucoup d'autres Etats, les préliminaires de la ratification sont en cours.

IV. Le caractère de privilège

Actuellement, le besoin de voir créer un droit de gage sur aéronef sans transfert de possession n'existe, à proprement parler, que pour la navigation aérienne commerciale. Pour l'aviation privée, on ne saurait parler d'un besoin notable ni d'un véritable intérêt.

Le nombre des cas et celui des sujets du droit pour lesquels l'hypothèque aérienne doit être instituée paraissent donc relativement petits. On pourrait être ainsi porté à penser qu'il y a là un privilège indûment créé au profit de certains et qu'il est contraire aux principes du droit de prendre des mesures spéciales au profit de quelques-uns.

Ce serait cependant une erreur, même si l'application de la nouvelle législation devait être pratiquement restreinte à la Swissair, sans qu'on pût prévoir pour l'avenir son extension à d'autres sujets du droit. Comme nous l'avons dit, le législateur fédéral a depuis longtemps adopté des dispositions spéciales permettant à toutes les entreprises de transports publics d'engager leurs installations sans devoir s'en dessaisir. Le régime de droit commun du code civil ne s'applique plus qu'aux transports aériens. Si, pour répondre à des besoins concrets et adapter la situation juridique de l'avion à celle des autres moyens de transport, on crée un régime spécial, il n'est donc guère possible de parler sérieusement d'un privilège injustifié.

B. QUESTIONS PRÉALABLES DE TECHNIQUE JURIDIQUE

I. Le système d'hypothèque

Si l'on considère le besoin décrit plus haut, on voit que la question de l'institution d'un droit de gage sur aéronef sans transfert de possession peut être résolue de deux façons: ou bien d'après le système du droit de gage spécialisé, grevant des avions déterminés, ou bien d'après le système de l'hypothèque générale, qui s'étend globalement à tout le matériel d'exploitation. Le droit positif de la Suisse connaît les deux systèmes. L'hypothèque générale fut instituée en 1874 pour les chemins de fer et étendue, pendant la première guerre mondiale, aux entreprises de navigation concessionnées et, en 1950, aux entreprises de trolleybus. Les entreprises de navigation intérieure non concessionnées et celles de navigation maritime connaissent le système de l'hypothèque spéciale.

Les besoins de notre entreprise nationale de transports aériens, qui doivent en tout premier lieu être pris en considération, n'excluent d'emblée

ni l'une ni l'autre de ces possibilités. On serait certainement tenté d'étendre l'hypothèque ferroviaire à la navigation aérienne. Mais il serait faux de croire que la chose pourrait se faire d'un trait de plume, comme dans le cas des trolleybus. La nature particulière de la navigation aérienne et les exigences du droit international excluent une procédure aussi simple; une loi spéciale faite tout exprès pour l'aviation est en tout cas nécessaire. Même si cette loi doit être conçue en premier lieu en fonction des besoins de la Swissair, on doit veiller à ce qu'elle soit aussi propre à rendre service, dans une juste mesure, au reste de l'aviation suisse. Un système d'engagement reposant sur le principe de l'hypothèque générale conviendrait cependant fort mal à ce second but. Et l'on peut répéter ici ce qu'exprime déjà le message du 31 octobre 1922 concernant le projet de loi sur le registre des bateaux: «Ce droit de gage général . . . rend sans doute de bons services aux entreprises concédées, tandis qu'il se révèle inutilisable pour les entreprises libres, attendu que celles-ci ne présentent pas ce caractère de réunion des bateaux et des autres objets d'exploitation en un tout unique, tel que le veut le système de la concession et grâce auquel seul se justifie l'application du droit de gage en matière de chemins de fer. En conséquence, les entreprises libres ne peuvent envisager qu'un système qui permette de constituer en gage chaque bateau isolément.» (FF 1922, III, 1053.)

Notre projet se place donc sur le terrain du droit de gage spécial, et cela aussi pour des raisons sur lesquelles il n'y a plus lieu de s'étendre ici.

II. La publicité

Le principe de la publicité, tel qu'il a triomphé de façon générale dans le droit suisse et tel qu'il est statué expressément sur le plan international par la convention de Genève de 1948, appelle la création d'un registre public dans lequel puissent être inscrits les droits de gage constitués sans transfert de possession.

Il n'y a donc plus lieu d'examiner si l'on aurait pu se contenter du vieux système de la remise symbolique du gage (cf. encore à ce propos le message du 31 octobre 1922 concernant le projet de loi sur le registre des bateaux, FF 1922, III, 1053). Mais il reste à savoir quels seront les effets de l'inscription. Le registre sera-t-il un simple procès-verbal des constitutions de gage, n'influant que sur les relations entre les parties et les tiers? L'inscription jouera-t-elle, au contraire, un rôle constitutif aussi entre les parties?

Si l'on songe à l'importance des valeurs qui peuvent être en jeu et se représente les complications qui pourraient se produire sur le plan du droit international privé dans le cas où, sous le régime de la convention de Genève, le registre n'aurait que la portée d'un simple procès-verbal, la réponse est facile à donner. Le principe selon lequel les règles juridiques doivent, si possible, concorder entre elles, dispose en faveur de la solution adoptée

lorsque fut créé le registre des bateaux. Cette solution, c'est l'adoption de règles fort voisines de celles qui régissent le registre foncier ; c'est le principe de l'inscription ayant des effets à la fois positifs et négatifs.

III. La délimitation de la matière

Le régime spécial à créer doit répondre au besoin de disposer d'un droit de gage particulier. Il s'agit, pour l'essentiel, de régler les rapports résultant de la constitution du gage. Suffit-il de se limiter aux règles essentielles, en laissant subsister, pour le reste, les dispositions applicables aux choses mobilières ? Les autres droits réels sur aéronef doivent-ils, au contraire, être réglés d'après les mêmes principes que le droit de gage ? C'est ce qu'il convient d'examiner.

Pour pouvoir soumettre un même objet aux règles concernant les droits réels mobiliers et immobiliers, il faudrait délimiter minutieusement les frontières de ces deux domaines, ce qui pourrait d'ailleurs susciter des questions embarrassantes. Mais on peut instaurer un régime clair et sans failles si l'on étend aux autres droits réels les règles concernant les droits réels immobiliers. Dans la législation suisse sur la navigation intérieure et la navigation maritime, il n'y a pas non plus concurrence des formes de publicité des droits réels sur les bateaux. La publicité est assurée par le registre des bateaux pour l'ensemble de ces droits.

IV. Le champ d'application

De grandes divergences d'opinions se manifestèrent au cours des discussions sur la question de savoir si la législation spéciale s'appliquerait à tous les aéronefs suisses ou seulement à certaines catégories de ces appareils et s'ils seraient soumis obligatoirement ou facultativement à cette réglementation.

Considérant qu'un droit de gage sans transfert de possession ne répond vraiment à un besoin que dans la navigation aérienne commerciale, qui fait usage de grands aéronefs, le comité d'experts était arrivé à la conclusion qu'il fallait adopter une solution analogue à celle de la loi de 1923 sur le registre des bateaux : exclusion de tous les petits avions d'un poids en vol inférieur à 1000 kg, inscription obligatoire de tous les grands avions pesant plus de 3500 kg, admission facultative des avions de la catégorie intermédiaire, entre 1000 et 3500 kg.

Avec la commission de la navigation aérienne, nous vous proposons de ne pas adopter le principe de l'application obligatoire et de prévoir la possibilité de l'inscription pour tous les aéronefs portés dans le registre matricule suisse. On tient ainsi largement compte des besoins actuels ou futurs, sans adopter pour autant une solution moins claire que celle de la loi sur le registre des bateaux.

C. LE CONTENU ET LA FORME DU PROJET

I. Sa structure

Notre projet a pour fondement la réponse donnée aux différentes questions que nous avons traitées tout à l'heure. Il est conçu selon les principes généralement admis pour les réglementations spéciales de ce genre et qui sont les suivants :

- 1^o Ne s'écarter des dispositions du droit commun en matière immobilière que dans la mesure où les faits, et en particulier les besoins économiques, le rendent indispensable. N'introduire aucune notion juridique étrangère au droit suisse lorsqu'il est possible d'atteindre le but en recourant à des instruments juridiques qui nous sont déjà familiers.
- 2^o Chercher à établir un équilibre des intérêts en jeu, qu'il s'agisse de sujets du droit privé ou de collectivités publiques. Considérer avant tout que le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef a intérêt à conserver un maximum de liberté dans l'usage de son appareil et à avoir du crédit, et que le créancier gagiste a intérêt à une grande sécurité financière.
- 3^o Afin de rendre aussi efficace que possible la protection recherchée par la convention de Genève de 1948, adapter largement le droit national aux dispositions de la convention.
- 4^o En considération des besoins nouveaux qui peuvent se produire dans un avenir rapproché ou lointain, donner une certaine flexibilité au nouveau régime, pour réduire l'effort d'adaptation que pourraient exiger les circonstances modifiées.

Il est facile de voir que ces principes sont en partie contradictoires, de sorte que la réponse à donner à une question concrète n'apparaîtra pas toujours immédiatement.

II. Les questions de technique législative

1. La réception des normes du droit commun

En préparant la loi sur le registre des bateaux, on débattit la question de savoir dans quelle mesure la loi pouvait renvoyer simplement à des articles du code civil. On adopta finalement un compromis. La préparation du présent projet a suscité des discussions analogues.

La solution que nous proposons répond aux considérations suivantes :

Les dispositions de la loi seront aussi applicables aux aéronefs suisses à l'étranger et, dans une certaine mesure, aux aéronefs étrangers se trouvant en Suisse. Il faudra donc que le juriste étranger puisse se retrouver dans la loi suisse sans trop de peine.

Dans l'état présent du droit aérien, les études de droit comparé ont une importance pratique considérable. Or ces études sont grandement facilitées si la loi qu'on examine règle ces choses d'une façon claire et complète.

C'est pourquoi, le projet ne recourt en principe pas au système du renvoi à des articles. Il n'y a un renvoi général à d'autres dispositions qu'en ce qui concerne la tenue du registre des aéronefs (renvoi aux dispositions sur le registre foncier et le registre des bateaux, art. 7) et l'exécution forcée (renvoi aux règles relatives aux immeubles, art. 52). Pour le droit matériel, on s'est efforcé d'établir des normes susceptibles d'être comprises sans recours à d'autres textes de loi. Ce droit spécial ne doit cependant pas être considéré comme un domaine à part, détaché des dispositions du code civil sur les droits réels. Au contraire, il importe qu'on ait clairement conscience de l'étroite liaison entre le droit commun et ce droit spécial, lequel ne peut être bien compris et interprété qu'à la lumière du code civil. C'est pour cela que le projet a repris autant que possible la terminologie du code civil.

2. La réception des normes de droit international

Nous avons déjà relevé qu'il était nécessaire d'adapter la législation suisse à la convention de Genève de 1948, de façon à pouvoir protéger le plus efficacement possible, à l'étranger, les droits réels constitués sur des aéronefs suisses en application du droit suisse.

Comme il n'est pas rare que des avions étrangers soient importés en Suisse ou que des avions suisses soient vendus à l'étranger, la législation suisse doit, de toute façon, contenir des dispositions réglant suffisamment le passage d'un ordre juridique à un autre. Pour cela aussi, elle doit suivre de très près les normes de la convention. Des dispositions largement semblables doivent cependant encore être applicables aux aéronefs étrangers venus en Suisse pour un temps limité. Pour simplifier les choses, le projet traite les questions que pose ce cas. Cela permettra de renoncer, au moment de la ratification de la convention, à édicter des dispositions spéciales d'exécution. Le projet règle donc, ici aussi, la matière d'une façon claire et complète.

3. L'agencement du projet

L'agencement du projet pose surtout la question des rapports entre les règles de droit matériel et des règles concernant la publicité. Dans le code civil, les dispositions de droit matériel précèdent celles sur la possession et le registre foncier. La loi sur le registre des bateaux présente l'ordre inverse.

La solution du code civil répond mieux aux exigences de la logique. Des raisons pratiques commandent d'appliquer un autre système lorsqu'il s'agit d'une législation spéciale du genre de celle qui nous occupe et qui — comme la loi sur le registre des bateaux — se détache en quelque sorte du droit commun pour régler avant tout les questions particulières que pose

la publicité. Il n'est pas nécessaire d'insister sur le fait que les règles sur l'exécution forcée ne peuvent figurer dans les premiers articles. Il ne semble pas non plus qu'on puisse discuter s'il est juste du point de vue de la systématique que la loi commence par des dispositions relatives à son champ d'application. Et il est tout naturel que les derniers chapitres contiennent les dispositions sur le for, le droit pénal et les dispositions finales.

DEUXIÈME PARTIE

Les différents articles du projet

Chapitre premier

CHAMP D'APPLICATION

I. Aéronefs suisses

Article premier. Comme la loi prend pour critère l'inscription dans le registre matricule suisse et que l'obligation de l'immatriculation ne s'étend qu'aux aéronefs privés (art. 4 du règlement d'exécution de la loi sur la navigation aérienne), les aéronefs d'Etat suisses non immatriculés restent en dehors du champ d'application de la loi spéciale.

Les grands avions faisant en général, au moment de la commande, l'objet d'un contrat de livraison, la question de l'hypothèque du constructeur a une certaine portée pratique. Les avant-projets la prévoyaient encore. Mais on y a finalement renoncé parce qu'il aurait fallu établir des dispositions relativement compliquées et qu'on ne pourrait garantir à l'étranger, où sont fabriqués la plupart des aéronefs destinés à la Suisse, une protection absolument efficace du créancier.

Le règlement d'exécution prescrira que l'annonce d'un aéronef et son inscription au registre des aéronefs devront être annotées également dans le registre matricule et sur les papiers de bord; le parallélisme de deux régimes auxquels le même aéronef peut être soumis ne risque donc pas, semble-t-il, d'entraîner de grands inconvénients pratiques.

II. Aéronefs étrangers

Art. 2: Le premier alinéa règle les conditions à remplir pour que la loi s'applique aux aéronefs étrangers. Les rapports entre l'Etat où l'aéronef est enregistré et la Suisse doivent être réglés par la convention de Genève; il est donc indispensable que celle-ci soit en vigueur entre les deux Etats. La publicité des droits réels doit être conforme aux dispositions de la convention. La convention de Genève et la nature des choses montreront quelles règles de la loi doivent s'appliquer par analogie aux aéronefs étrangers. Il s'agira avant tout des règles sur les hypothèques légales (art. 27 s.), sur l'exclusion d'autres sûretés (art. 51) et sur l'exécution forcée (art. 54 s.).

Ce premier alinéa, qui, pris isolément, serait en somme superflu, est moins important que le second, qui indique le droit applicable aux cas qui ne sont pas soumis au régime de la convention, soit que l'Etat d'enregistrement ne l'ait pas ratifiée, soit que les prescriptions de publicité imposées par la convention n'aient pas été observées. Dans ces cas, on doit se demander s'il y a lieu d'appliquer la loi du pavillon, comme on le ferait pour les bateaux, ou le droit commun du lieu où la chose est située, comme pour les objets mobiliers ordinaires. Jusqu'ici, cette question n'avait reçu aucune réponse, et l'on ne pouvait guère compter sur la jurisprudence pour dissiper à bref délai l'incertitude qui en résultait. C'est pourquoi la convention a adopté expressément la solution du droit maritime, et notre projet de loi en fait de même. Les droits réels sur un aéronef seront interprétés d'après la législation de l'Etat d'enregistrement. Telle sera désormais la norme suisse de droit international privé qui sera applicable à tous les aéronefs étrangers. Pour mettre à l'abri d'un dommage celui qui aura acquis de bonne foi un droit en Suisse, ce projet apporte cependant une restriction à ce principe. La situation, dans son ensemble, est à peu près la même qu'en droit maritime, où il est prévu que les navires sont en général soumis à la loi du port d'attache, mais que les intéressés peuvent demander qu'un navire qui se trouve dans des eaux territoriales étrangères soit traité en application de la législation locale.

Chapitre deuxième

LE REGISTRE DES AÉRONEFS

I. Principe

Art. 3: Un registre des aéronefs est créé et correspond, comme registre public, au registre foncier; il est par conséquent destiné à montrer quels droits réels ont été constitués sur les aéronefs soumis à la loi. Le registre matricule de droit public où doivent être immatriculés tous les aéronefs privés suisses subsiste à côté de lui. La situation n'est donc pas la même que pour les bateaux, puisque le registre des bateaux remplit les deux fonctions à la fois. Bien que les deux registres aéronautiques soient distincts, leurs contenus sont en étroite corrélation. On tient compte de cette circonstance en confiant également à l'office fédéral de l'air la tenue du registre des aéronefs.

II. Contenu

Art. 4: La propriété et les droits de gage sont les seuls droits réels qui puissent être inscrits. L'usufruit a dû être laissé de côté parce que la convention ne le protège pas; cela ne présentait pas d'inconvénient, ce droit ne jouant en pratique aucun rôle. Dans les rares cas d'usufruit légal, il subsiste naturellement comme tel, mais n'acquiert pas le caractère d'un droit réel. C'est là une divergence d'avec l'usufruit légal, non inscrit, sur un bien-fonds (art. 747 CC).

Art. 5: Les lettres *a* et *b* correspondent aux articles 960 et suivants du code civil, la lettre *c*, au troisième alinéa de l'article 814 du code civil. La lettre *d* permet d'annoter le droit d'utiliser l'aéronef, si ce droit fait l'objet d'un contrat de location ou d'affrètement pris en considération par la convention. Faute de protection par la convention (voir son article 1^{er}), tous autres droits personnels (art. 959 CC) sont exclus de l'annotation.

Art. 6: Nous renvoyons sur ce point à la règle du 2^e alinéa de l'article 946 du code civil.

III. Tenue du registre

Art. 7: Cette clause générale est destinée à combler les lacunes que la pratique pourrait faire constater dans la loi et son règlement d'exécution; elle se réfère avant tout aux articles 975 à 977 du code civil et aux dispositions de l'ordonnance sur le registre foncier.

Art. 8: Le règlement d'exécution entrera dans le détail de la procédure d'inscription, en se fondant, par analogie, sur les articles 7 à 16 de la loi sur le registre des bateaux.

Art. 9 à 12: L'expression «radiation» a été choisie, par analogie à la terminologie de la loi sur le registre des bateaux, pour désigner le fait qu'un aéronef n'est plus soumis au régime résultant de son inscription au registre des aéronefs. Elle permet d'éviter toute confusion avec l'exmatriculation (exclusion du registre matricule) et avec la suppression d'une inscription au registre des aéronefs. Une cause générale de radiation d'un aéronef est donnée par son exmatriculation, que celle-ci soit requise par le propriétaire ou qu'il y soit procédé d'office (cf. art. 9 du règlement d'exécution de la loi sur la navigation aérienne). Dans ce dernier cas, les autres titulaires de droits réels doivent être protégés par des mesures spéciales (art. 10 à 11 et 44), car, sauf le cas spécial du changement d'Etat d'immatriculation (art. 12, 2^e al.), l'aéronef radié retombe sous le régime du droit commun applicable aux choses mobilières; la propriété subsiste, mais la possession reprend la fonction du registre en ce qui concerne la publicité. Les droits hypothécaires s'éteignent, mais des droits de gage avec nantissement peuvent de nouveau être constitués (art. 12, 1^{er} al.).

IV. Publicité

Art. 13: Vu la publicité illimitée prescrite par la convention (art. III, 2^e al.), notre projet n'exige pas de celui qui veut prendre connaissance du registre qu'il fasse valoir un intérêt (art. 970 CC).

V. Effets

Art. 14: Cette disposition correspond au 1^{er} alinéa de l'article 971 du code civil.

Art. 15: Ces normes sont reprises de l'article 972 du code civil.

Art. 16: Le premier alinéa correspond à l'article 973 du code civil. L'aéronef étant une chose mobile au sens le plus plein du terme, il a cependant été nécessaire, à la différence de ce qui est prévu pour le registre foncier, de prendre en considération l'éventualité d'un enregistrement multiple, opéré notamment dans un dessein frauduleux. Le second alinéa tranche en faveur de celui qui peut invoquer l'inscription la plus ancienne le conflit qui peut naître entre intéressés de bonne foi.

VI. Surveillance

Art. 17: Le rôle d'autorité de recours de première instance, qui est dévolu, pour le registre foncier, à l'autorité cantonale de surveillance, est assumé ici par le département fédéral des postes et des chemins de fer. Mais comme dans les autres cas d'enregistrement, le recours de droit administratif au Tribunal fédéral doit demeurer possible. Les intéressés étant souvent domiciliés à l'étranger, le délai de recours sera de trente jours, même en première instance.

VII. Responsabilité

Art. 18: La responsabilité primaire incombe à l'Etat, conformément à la règle de l'article 955, 1^{er} alinéa, du code civil.

VIII. Emoluments

Art. 19: La compétence de la Confédération de percevoir des émoluments doit être expressément statuée par la loi.

Chapitre troisième

Les droits réels sur les aéronefs

A. LE DROIT DE PROPRIÉTÉ

I. Etendue

Art. 20: Le principe est celui de l'article 642, 1^{er} alinéa, du code civil.

Art. 21: Le premier alinéa correspond à l'article 644, 1^{er} alinéa, du code civil. Si le second alinéa diffère notablement de l'article 644, 2^e alinéa, cela tient à ce que l'exploitation des transports aériens, telle qu'elle se pratique aujourd'hui, oblige de ne pas employer sur un seul et même avion les pièces interchangeables qui sont juridiquement des accessoires, mais de les faire passer d'un appareil à l'autre. Des accessoires précieux, comme par exemple un appareil de radio, sont employés un certain temps sur un avion; le temps réglementaire étant passé ou une défectuosité étant constatée, ils sont

ensuite démontés en vue d'une révision, puis mis en réserve, et finalement installés sur un autre avion, après quoi tout le processus recommence. Cela étant, le créancier gagiste serait trop peu protégé si la notion d'accessoire telle que la connaît le droit commun n'était pas modifiée.

Art. 22: Cet article repose sur le même fait de la rotation des accessoires dans l'exploitation aéronautique actuelle. A cela s'ajoute que les unités de propulsion (se composant du moteur et des hélices dans le cas des avions avec moteurs à pistons, d'un groupe motopropulseur complet dans le cas des avions à réaction) sont les pièces interchangeable les plus volumineuses et les plus précieuses qu'il y ait sur un avion. Suivant les circonstances, on peut être embarrassé de dire si ces objets doivent être considérés comme des accessoires ou comme des parties intégrantes. C'est pourquoi le projet de loi offre la possibilité d'inscrire au registre des aéronefs des unités de propulsion nommément désignées comme parties intégrantes d'un certain aéronef, par une fiction *juris et de jure*. Quant aux unités de propulsion non inscrites au registre, le second alinéa spécifie qu'elles ne sont pas des parties intégrantes, mais peuvent constituer tout au plus des accessoires.

La nouvelle loi ouvre ainsi des possibilités dont on parle occasionnellement aujourd'hui mais qui s'étaient heurtées jusqu'ici à des obstacles, surtout de nature juridique: on pourra désormais se borner à acheter la cellule des avions commerciaux, tandis que le groupe motopropulseur resterait la propriété du fabricant ou serait attribué à un pool de moteurs constitué par différentes entreprises.

II. Acquisition

Art. 23: Le premier alinéa correspond à l'article 656 du code civil. Le second dispose que la forme écrite simple suffira pour le contrat. On renonce ainsi à la forme authentique, pour réduire les frais, et parce que l'on peut admettre de façon générale que les parties auront une expérience suffisante des affaires.

Art. 24: Cet article prévoit la prescription acquisitive dans les conditions indiquées par l'article 661 du code civil, mais déjà après le délai fixé par l'article 728 de ce code pour les choses mobilières.

III. Perte

Art. 25: Nous renvoyons au principe établi par le 1^{er} alinéa de l'article 666 du code civil.

B. L'HYPOTHÈQUE SUR AÉRONEF

I. But

Art. 26: Cet article reprend et réunit les critères principaux de l'hypothèque immobilière (art. 794, 824, 825 CC).

II. Hypothèque globale et emprunts par obligations

Art. 27: Ces dispositions sont celles des articles 798, 1^{er} alinéa, et 875 du code civil.

III. Constitution

Art. 28: Comme pour le transfert de propriété, on a renoncé à exiger la forme authentique (art. 799 CC) pour le contrat constituant un droit de gage (cf. art. 23).

IV. Extension aux pièces de rechange

Les conditions techniques et économiques dans lesquelles le trafic aérien est exploité aujourd'hui obligent d'entretenir en permanence de grands stocks de pièces de rechange. Dans nombre de cas, ces entrepôts sont répartis le long des lignes exploitées, en dehors du pays dont l'entreprise possède la nationalité.

Dans le bilan de la Swissair au 31 décembre 1957 figurent à l'actif les valeurs d'assurance suivantes pour le matériel de la société: avions 139 millions de francs, pièces de rechange 32 millions, matières servant à l'exploitation 20 millions. En même temps que les six DC-6B qu'elle acquit de 1951 à 1953, la Swissair dut acheter des pièces de rechange pour un prix égal à 45 pour cent de celui des avions eux-mêmes. Dans le cas des quatre avions DC-7, cette proportion s'est élevée à 40 pour cent. Ce pourcentage diminue un peu à mesure que le parc d'avions d'un type donné s'accroît, mais on ne saurait s'attendre qu'il tombera au-dessous de 30 pour cent, même pour de très grandes flottes.

Cela étant, il est clair que ces réserves de pièces de rechange peuvent jouer un rôle considérable comme sûreté réelle, et l'on comprend bien pourquoi les auteurs de la convention de Genève ont attaché tant de prix à étendre aux pièces de rechange l'hypothèque sur aéronef.

Notre projet donne à cette hypothèque le caractère d'un droit de gage accessoire. Envisagée sous l'angle de l'unité du droit, et du point de vue des créanciers non gagistes, elle pourrait éveiller certaines craintes. Mais nous la tenons pour nécessaire, en considération des exigences de l'avenir, car il faut que la navigation aérienne puisse fonder son crédit financier sur une base aussi large et aussi solide que possible. En outre, nous ne pourrions nous dispenser, après l'entrée en vigueur de la convention, de reconnaître des droits analogues constitués sur les réserves de pièces des entreprises étrangères en Suisse.

Art. 35: Nous renvoyons à ce propos aux dispositions des articles 832 et 834 du code civil.

2. Prescription

Art. 36: Cette disposition correspond à l'article 807 du code civil.

3. Droit du créancier

Art. 37: Le premier alinéa reprend le principe de l'article 805, 1^{er} alinéa, du code civil. Le second règle le conflit d'intérêts qui pourrait se produire entre le créancier gagiste de bonne foi et les tiers de bonne foi qui élèveraient des prétentions sur certains accessoires de l'aéronef. La solution adoptée favorise nettement ces tiers. Une autre solution aurait des conséquences intolérables pour l'exploitation, parce que les entreprises de transports aériens ne pourraient plus s'entraider en raison des risques auxquels elles s'exposeraient de ce fait. Notons que le droit du créancier — à la différence de ce que prévoient le droit commun (art. 806 CC) et la loi sur le registre des bateaux (art. 44) — ne s'étend pas aux revenus provenant de la location ou de l'affrètement, ni, à plus forte raison, aux recettes résultant des contrats de transport. L'engagement de ces recettes compliquerait gravement l'exploitation commerciale d'une entreprise; quant aux contrats de location ou d'affrètement, ils sont assez exceptionnels dans la catégorie d'entreprises pour laquelle la loi spéciale a été créée et où elle sera appliquée. La restriction apportée sur ce point aux règles du droit commun se justifie d'autant plus aisément qu'elle profite aux créanciers non gagistes, qui, sans cela, se heurteraient partout à des droits préférentiels.

Art. 38: Cette disposition est spécialement adaptée aux besoins de l'exploitant, qui doit, abstraction faite de la rotation des pièces de rechange, pouvoir adapter continuellement ses avions au développement technique et commercial. Si le propriétaire fait usage de la faculté que lui donne l'article 39, il en résultera donc normalement un accroissement de la valeur du gage. Les droits du créancier au cas où le gage serait déprécié, sont statués aux articles 42 et suivants.

4. Droit de gage subsidiaire

Les droits de gage subsidiaires qui sont largement accordés au créancier par les articles suivants découlent de la considération que l'exploitation aéronautique entraîne naturellement des risques beaucoup plus graves que ceux qu'il y a à posséder un immeuble, de sorte que la simple application du droit commun en matière d'hypothèques immobilières ne couvrirait pas suffisamment le titulaire d'un droit de gage sur aéronef.

Art. 39: La subrogation hypothécaire est étendue aux prétentions d'assurance, ce qui résulterait déjà de l'article 57 de la loi sur le contrat d'assurance, et à toutes les prétentions subsidiaires qui peuvent être élevées contre des tiers. A cet égard, la situation du créancier gagiste est donc analogue à celle de l'usufruitier d'après le 3^e alinéa de l'article 750 du code civil.

Art. 40: Vu le taux élevé des primes d'assurance casco, l'aéronautique, aussi bien commerciale que privée, tend de plus en plus à se faire son propre assureur. Il est nécessaire de tenir compte de cette tendance, car même si

l'on peut se demander, ici et là, si cette façon de procéder est appropriée on doit reconnaître qu'il n'y a là, en principe, rien de malsain. Si l'on rejetait cette disposition, le propriétaire d'un appareil serait pratiquement empêché de se faire son propre assureur et obligé de s'assurer auprès de tiers, s'il veut pouvoir hypothéquer l'appareil.

Il n'y a pas de difficulté à distinguer la réserve de biens affectée à l'assurance du reste de la fortune du débiteur, parce que l'auto-assurance ne peut atteindre son but que si la réserve constituée à ce titre est maintenue liquide pour un montant correspondant au risque couru et conservée séparément du reste du capital d'exploitation. Si plusieurs sinistres se succèdent à de courts intervalles, le partage peut cependant n'être pas tout à fait simple. Le cas est prévu par les 2^e et 3^e alinéas. Un exemple illustrera les choses :

- La réserve constituée est de 9 000 000 francs. Les dommages suivants surviennent à de courts intervalles : 6 000 000 francs au premier avion, 4 000 000 francs au deuxième avion, 5 000 000 francs au troisième avion.
- Le premier avion est grevé de deux hypothèques de premier rang, de 4 000 000 et 3 000 000 francs, la première étant amortie jusqu'à un solde de 2 000 000 francs ; le deuxième avion est grevé de deux hypothèques de rangs postérieurs de 5 000 000 et 2 000 000 francs ; le troisième avion est grevé, dans les mêmes conditions, d'hypothèques de 3 000 000 et de 2 000 000 francs.
- Le résultat de la présente disposition consiste en ce que les créances de 2 000 000 et 3 000 000 francs sur le premier avion sont couvertes, de même que la créance de 4 000 000 francs en 1^{er} rang sur le deuxième avion. Toutes les autres créances restent découvertes.

Art. 41 : Cette disposition correspond à l'article 822, 2^e alinéa du code civil.

VII. Sûretés

Art. 42 : Cet article reprend l'idée directrice de l'article 808 du code civil, mais adaptée aux articles 39 et suivants et 47 du projet.

Art. 43 : Cette disposition correspond à l'article 809 du code civil.

Art. 44 : Cette garantie accordée au créancier est nécessaire pour les cas où, l'exmatriculation de l'aéronef devant être prononcée d'office, elle a pour conséquence obligée la radiation du registre des aéronefs (cf. art. 9).

VIII. Garantie hypothécaire

Art. 45 : Cette définition de l'étendue de la garantie correspond à l'article 818 du code civil, mais avec adaptation à la convention, qui n'accorde aucune sûreté réelle pour les intérêts moratoires (convention, art. V).

Art. 46: Vu les difficultés de droit international qui pourraient résulter d'une réalisation à l'amiable, sans collaboration de l'autorité, seule une exécution forcée peut entrer en considération.

C. HYPOTHÈQUES LÉGALES

I. Conditions

Art. 47: Dans l'intérêt du crédit financier des entreprises de navigation aérienne, la convention ne protège les hypothèques légales que dans les cas très peu nombreux (en comparaison du droit maritime) où les actes qui ont donné naissance à l'hypothèque légale étaient aussi dans l'intérêt du créancier gagiste. Sur ce point encore, notre projet adopte la solution de la convention (art. IV, 1^{er} al.).

II. Constitution et effets

Art. 48: A la différence du droit maritime, qui connaît une multiplicité de « privilèges » cachés, non soumis à l'obligation de l'enregistrement, la convention de Genève refuse, même dans le cadre étroit des hypothèques légales qu'elle reconnaît, sa protection à toutes les créances de ce genre qui n'auront pas été, dans les trois mois qui suivront le moment où elles auront pris naissance, l'objet de mesures destinées soit à élucider la situation, soit à en assurer la publicité par l'intermédiaire du registre des aéronefs (art. IV, 4^e al.).

Art. 49: Cette disposition est conforme à la nature particulière de l'hypothèque légale (art. IV, 2^e al.).

Art. 50: L'institution de l'hypothèque légale, telle qu'elle est prévue par le projet, ne signifie pas que son bénéficiaire doit être assimilé à un créancier hypothécaire ordinaire en ce qui concerne le droit de gage subsidiaire (art. 38 s.). Il y a de bonnes raisons d'adopter une solution différente. Celle que nous vous proposons est dans l'intérêt des créanciers hypothécaires, qui seront suisses pour la plupart.

D. EXCLUSION D'AUTRES SÛRETÉS

Art. 51: Bien que la loi spéciale les assimile à des immeubles, les avions n'en restent pas moins, matériellement, des choses mobilières. Faute d'une disposition expresse, ils demeureraient donc soumis, au moins subsidiairement, aux règles du droit de gage mobilier. La sécurité juridique commande qu'il en soit autrement. C'est ce que la loi sur le registre des bateaux (art. 53) a expressément prévu.

Chapitre quatrième

L'exécution forcée portant sur des aéronefs

I. En général

Art. 52: Comme dans la loi sur le registre des bateaux (art. 54, 1^{er} al.), les dispositions relatives à l'exécution forcée commencent par renvoyer, de façon générale, aux règles de l'exécution forcée en matière d'immeubles, car elles doivent être en harmonie avec le droit matériel. Mais l'application intégrale de la procédure d'exécution forcée en matière d'immeubles satisfait aussi peu dans le cas des aéronefs que dans celui des bateaux. Des dérogations sont donc indispensables, et il s'y ajoute encore celles qu'imposent diverses dispositions de la convention. Pour plus de simplicité, nous avons simplement reporté ces règles de la convention à titre de droit interne.

II. Compétence

Art. 53: Cet article s'inspire des dispositions de l'article 51 de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite et de l'article 55 de la loi sur le registre des bateaux. Le texte de l'article et la nature des choses commandent implicitement que l'office des poursuites du domicile du propriétaire soit aussi compétent lorsque l'aéronef se trouve dans un autre lieu de la Suisse ou de l'étranger. Il n'est donc pas nécessaire de le dire expressément.

Art. 54: Pour le créancier, dont il faut se préoccuper surtout, la compétence de l'office des poursuites du lieu où se trouve la chose représentée, dans le cas d'aéronefs étrangers, la solution la plus simple et la plus sûre. Elle le dispense en particulier de rechercher si le débiteur a fait ou non élection de domicile en Suisse.

III. Procédure

1. Poursuite, saisie, administration

Art. 55: Le délai de paiement est celui de l'exécution forcée en matière de choses mobilières (art. 152, 1^{er} al., LP).

Art. 56: L'administration du gage par l'office des poursuites commence déjà à la notification du commandement de payer. C'est avant tout pour permettre d'immobiliser l'appareil en Suisse, si cela paraît nécessaire. Les motifs ne sont donc pas tout à fait ceux qui ont conduit le législateur à adopter l'article 59 de la loi sur le registre des bateaux. Comme le créancier ne peut élever aucune prétention sur le produit des locations et affrètements, son intérêt n'exige pas que des dispositions spéciales instituent une procédure accélérée pour élucider le problème de la validité de la poursuite; il était donc inutile que notre projet reprît les dispositions de l'article 59, 2^e alinéa, de la loi sur le registre des bateaux, ou celles de l'article 93 de

l'ordonnance sur la réalisation forcée des immeubles. Le second alinéa est une conséquence des règles applicables à l'exécution forcée en matière mobilière (art. 98 LP).

2. Réalisation

Art. 57: Cet article correspond aux articles 58 et 59, 3^e alinéa, de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite. Les délais sont ceux des articles 116 et 154 de cette loi.

Art. 58: La prolongation à trois mois du délai de réalisation (contre un mois pour les choses mobilières, art. 122 LP, et deux mois pour les biens-fonds, art. 133 LP) répond au désir, voire à la nécessité, d'attirer des étrangers à la vente aux enchères d'aussi gros objets.

Art. 59: D'après l'article 134 de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite, les conditions de la vente doivent être déposées au moins dix jours avant les enchères. La prolongation de ce délai à un mois est imposée par une prescription de la convention de Genève (art. VII, 2^e al.), dont le détail devra être repris par le règlement d'exécution. Pour la réalisation elle-même (2^e al.), le projet reprend partiellement, à l'instar de la loi sur le registre des bateaux (art. 61), les règles de l'exécution forcée en matière mobilière: il renonce à mettre à la charge de l'adjudicataire les créances hypothécaires non échues et qui sont couvertes par le prix d'adjudication; au lieu de cela, il prescrit la liquidation au comptant, sauf arrangement contraire entre les intéressés.

Art. 60: Comme en droit commun (art. 136*bis* LP), l'adjudication ne peut être attaquée que par une plainte en annulation. Un délai de recours de dix jours ayant paru trop bref à cause des intéressés étrangers, on l'a fixé à trente jours, comme dans d'autres cas semblables. Si la convention est applicable, le délai de six mois qu'elle prescrit (art. VII, 3^e al.) doit naturellement être observé.

Chapitre cinquième

Juridiction et dispositions pénales

I. Juridiction civile

Art. 61: La compétence locale est celle qui résulte des règles sur l'exécution forcée (art. 53 à 54).

Art. 62: Cette prescription doit dispenser les cantons de la nécessité de modifier leur organisation judiciaire ou leur procédure pour y introduire une disposition relative à la compétence matérielle.

II. Dispositions pénales et juridiction pénale

Art. 63: En prévoyant des délits spéciaux, on pourrait, comme à l'article 63 de la loi sur le registre des bateaux ou aux articles 143 et suivants de la loi sur la navigation maritime, compléter le droit pénal commun pour mieux tenir compte des particularités de la navigation aérienne. Mais ce n'est pas indispensable et l'on peut y renoncer sans craindre des inconvénients trop graves. Il faut en revanche insérer des dispositions réprimant les contraventions aux prescriptions d'ordre.

Art. 64: Cette disposition correspond à l'article 94 de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite.

Art. 65: Cet article a pour fondement l'article 98, 2^e alinéa, de la loi sur la navigation aérienne et les articles 321 et suivants de la loi fédérale sur la procédure pénale.

Chapitre sixième

Disposition finale

Entrée en vigueur et exécution

Comme d'ordinaire, un règlement d'exécution devra être édicté pour la date à laquelle la loi entrera en vigueur.

Nous recommandons à votre acceptation le projet de loi fédérale sur le registre des aéronefs et saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 13 mars 1959.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

P. Chaudet

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

LOI FÉDÉRALE
sur
le registre des aéronefs

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 37 *ter* et 64 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 13 mars 1959,

arrête:

CHAPITRE PREMIER

Application

Article premier

I. Aéronefs
suisse

¹ La présente loi est applicable à tous les aéronefs suisses portés au registre des aéronefs.

² Les aéronefs inscrits au registre matricule suisse sont portés au registre des aéronefs sur la demande de leur propriétaire.

Art. 2

II. Aéronefs
étrangers

¹ Les dispositions de la présente loi sont applicables aux aéronefs étrangers dans la mesure imposée par les accords internationaux.

² Au surplus, l'existence et les effets des droits réels sur un aéronef étranger sont régis par la loi du lieu de l'enregistrement. Pour la protection d'un droit acquis de bonne foi, les dispositions du code civil sur les choses mobilières sont toutefois applicables si l'aéronef se trouvait en Suisse au moment de la constitution du droit.

CHAPITRE II

Du registre des aéronefs

Art. 3

L'office fédéral de l'air tient un registre des aéronefs pour la détermination des droits réels sur les aéronefs soumis à la présente loi.

I. Le registre des aéronefs

Art. 4

La propriété et les droits de gage sur les aéronefs sont inscrits au registre des aéronefs.

II. Contenu du registre des aéronefs
1. Inscriptions

Art. 5

Peuvent être annotés au registre des aéronefs :

2. Annotations

- a. Les restrictions apportées au droit d'aliéner, lorsqu'elles résultent d'une décision officielle rendue pour la conservation de droits litigieux ou de prétentions exécutoires, d'une saisie, d'une déclaration de faillite ou d'un sursis concordataire;
- b. Les inscriptions provisoires prises par celui qui allègue un droit réel ou par celui que la loi autorise à compléter sa légitimation;
- c. Le droit pour le titulaire d'un droit de gage de profiter d'une case antérieure devenue libre;
- d. Le droit d'utiliser l'aéronef, si ce droit fait l'objet d'un contrat de location ou d'affrètement d'une durée d'au moins six mois.

Art. 6

Les accessoires d'un aéronef sont mentionnés au registre des aéronefs.

3. Mentions

Art. 7

Les dispositions sur la tenue du registre foncier et du registre des bateaux sont applicables par analogie à la tenue du registre des aéronefs, en tant que la présente loi ou son règlement d'exécution n'en disposent pas autrement.

III. Tenue du registre des aéronefs
1. En général

Art. 8

¹ La demande qu'un aéronef soit porté au registre des aéronefs doit être présentée par écrit.

Inscription

² Lorsque la demande a été présentée, l'office fédéral de l'air somme publiquement les tiers de déposer leurs oppositions éventuelles et d'annoncer leurs droits éventuels.

³ Après l'inscription, l'office fédéral de l'air procède à la mise au net des charges.

Art. 9

b. Radiation
a. Motifs

Un aéronef est radié du registre des aéronefs si le propriétaire en demande l'exmatriculation après accord des titulaires de droits réels, ou si l'exmatriculation doit avoir lieu d'office en application des dispositions d'exécution de la loi sur la navigation aérienne.

Art. 10

b. Annotation

¹ Dès que l'office fédéral de l'air constate qu'il existe un motif de radiation, il en fait l'annotation dans le registre des aéronefs.

² Le propriétaire inscrit au registre des aéronefs ne peut disposer de l'aéronef tant que subsiste cette annotation.

Art. 11

c. Délai
d'attente

¹ Trois mois après réception de la demande d'exmatriculation ou introduction dans ce délai d'une procédure d'opposition éventuelle, l'aéronef est radié du registre des aéronefs, sauf poursuite en réalisation de gage ou saisie.

² La déclaration d'un droit de gage légal interrompt le délai d'attente, qui recommence à courir à partir de l'inscription.

Art. 12

d. Effets

¹ Après sa radiation, l'aéronef est soumis aux dispositions du code civil sur les choses mobilières.

² Lorsqu'au moment de la radiation, l'enregistrement dans un autre Etat est sollicité, les inscriptions et annotations faites en application de la présente loi conservent leur validité pendant trois mois, sauf dispositions contraires en vigueur au lieu du nouvel enregistrement.

Art. 13

IV. Publicité
du registre
des aéronefs

¹ Le registre des aéronefs est public.

² Quiconque peut demander à en prendre connaissance ou à s'en faire délivrer des extraits légalisés.

³ Nul ne peut se prévaloir de ce qu'il n'a pas connu une inscription portée au registre des aéronefs.

Art. 14

V. Effets
du registre
des aéronefs
1. Effets
du défaut
d'inscription

Tout droit dont la constitution est légalement subordonnée à une inscription au registre des aéronefs n'existe comme droit réel que si cette inscription a eu lieu.

Art. 15

¹ Les droits réels naissent, prennent leur rang et reçoivent leur date par l'inscription dans le grand livre.

2. Effets de l'inscription
a. En général

² L'effet de l'inscription remonte à l'époque où elle a été faite dans le journal.

Art. 16

¹ Celui qui acquiert la propriété ou un droit de gage en se fondant de bonne foi sur une inscription du registre des aéronefs est maintenu dans son acquisition.

b. A l'égard des tiers de bonne foi

² Si cependant l'inscription de l'aéronef au registre des aéronefs a été opérée malgré une inscription antérieure, la protection de la loi ne peut être invoquée contre le titulaire de bonne foi d'un droit réel fondé sur la première inscription.

Art. 17

Un recours peut être formé auprès du département fédéral des postes et des chemins de fer contre les décisions de l'office fédéral de l'air dans les trente jours dès leur notification, s'il n'est pas prévu qu'elles peuvent être portées devant le juge.

VI. Surveillance

Art. 18

La Confédération est responsable de tout dommage résultant de la tenue du registre des aéronefs.

VII. Responsabilité

Art. 19

L'office fédéral de l'air perçoit des émoluments pour les opérations officielles découlant de la tenue du registre des aéronefs.

VIII. Emoluments

CHAPITRE III

Les droits réels sur les aéronefs

Art. 20

Le propriétaire d'un aéronef l'est de tout ce qui en fait partie intégrante.

A. Le droit de propriété
I. Étendue
1. Les parties intégrantes

Art. 21

¹ Tout acte de disposition relatif à un aéronef s'étend aux accessoires, si le contraire n'a été réservé.

2. Les accessoires

² Sont des accessoires les objets mobiliers qui, d'après les usages commerciaux ou la volonté clairement manifestée du propriétaire de

l'aéronef, sont affectés à son exploitation et, au moment de l'acte de disposition, sont montés sur l'aéronef ou en ont été séparés, mais non encore remplacés ou mis sur un autre aéronef.

Art. 22

3. Unités de propulsion

¹ Les unités de propulsion expressément désignées et inscrites au registre des aéronefs avec un aéronef sont considérées comme parties intégrantes, même si elles ne lui sont pas rattachées.

² D'autres unités de propulsion peuvent constituer des accessoires d'un aéronef.

Art. 23

II. Acquisition de la propriété 1. Transfert

¹ L'inscription au registre des aéronefs est nécessaire pour l'acquisition contractuelle de la propriété d'un aéronef.

² Le contrat n'est valable qu'en la forme écrite.

Art. 24

2. Prescription acquisitive

Les droits de celui qui a été inscrit sans cause légitime au registre des aéronefs comme propriétaire ne peuvent plus être contestés lorsqu'il a possédé l'aéronef de bonne foi, sans interruption et paisiblement, pendant cinq ans.

Art. 25

III. Perte

¹ La propriété s'éteint par la radiation de l'inscription et par la perte totale de l'aéronef.

² Les dispositions sur la radiation et les cas d'acquisition non enregistrés sont réservées.

Art. 26

B. Hypothèque sur aéronef I. But

¹ L'hypothèque sur aéronef peut être constituée pour sûreté d'une créance quelconque, actuelle, future ou simplement éventuelle.

² L'hypothèque sur aéronef constituée même pour sûreté de créances d'un montant indéterminé ou variable reçoit une case fixe comportant indication d'un montant maximum énoncé en monnaie nationale.

Art. 27

II. Hypothèque globale et obligation

¹ Plusieurs aéronefs peuvent être constitués en gage pour la même créance, lorsqu'ils appartiennent au même propriétaire ou à des codébiteurs solidaires.

² Des obligations peuvent être garanties par une hypothèque sur aéronef pour la totalité de l'emprunt.

Art. 28

¹ Le droit de gage contractuel est constitué par l'inscription au registre des aéronefs.

III. Constitu-
tion

² Le contrat n'est valable qu'en la forme écrite.

Art. 29

Le droit de gage sur un aéronef peut être étendu à des pièces de rechange à condition :

IV. Extension
aux pièces
de rechange
1. Conditions

- a. Qu'il existe un entrepôt fixe en Suisse ou à l'étranger ;
- b. Que cet entrepôt ait un emplacement distinct ;
- c. Qu'une inscription bien visible avertisse toute personne pénétrant dans l'entrepôt de l'existence du droit de gage, et comporte le nom et l'adresse du créancier, et la mention de l'inscription du droit de gage au registre des aéronefs.

Art. 30

L'extension du droit de gage peut avoir lieu ultérieurement.

2. Constitution

Art. 31

Le rang du droit de gage sur les pièces de rechange est indépendant de celui du droit de gage sur aéronef.

3. Case
hypothécaire

Art. 32

¹ Les effets du droit de gage sur les pièces de rechange sont les mêmes que ceux du droit de gage sur les accessoires de l'aéronef.

4. Effets

² Le droit de gage sur les pièces de rechange ne déploie ses effets qu'en faveur du créancier gagiste dont il complète le droit de gage sur aéronef.

Art. 33

¹ Le droit de gage s'éteint par la radiation de l'inscription, par la perte totale de l'aéronef et par sa radiation au registre des aéronefs.

V. Extinction

² En cas de perte totale de l'aéronef, le droit de gage peut être exercé encore pendant six mois sur les pièces de rechange hypothéquées et sur les unités de propulsion qui étaient parties intégrantes de l'aéronef, mais n'ont pas été perdues avec lui.

Art. 34

¹ Le propriétaire de l'aéronef qui n'est pas personnellement tenu de la dette hypothécaire peut dégrever son aéronef aux mêmes conditions que celles faites au débiteur pour éteindre la créance ; il est subrogé aux droits du créancier qu'il désintéresse.

VI. Effets
1. Propriété
et endettement
a. Dégrèvement
et dénoéciation

² Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas personnellement tenu, la dénonciation du remboursement par le créancier ne lui est opposable que si elle a eu lieu tant à son égard qu'à l'égard du débiteur.

Art. 35

b. Aliénation

¹ Si l'acquéreur d'un aéronef hypothéqué s'est chargé de la dette, l'office fédéral de l'air en avise le créancier.

² Le débiteur primitif est libéré, à moins que le créancier ne lui déclare par écrit, dans l'année, qu'il entend ne pas renoncer à ses droits contre lui.

Art. 36

2. Prescription

L'inscription d'un droit de gage rend la créance imprescriptible.

Art. 37

3. Droit du créancier a. Étendue

¹ Le droit de gage frappe l'aéronef avec ses parties intégrantes et ses accessoires.

² Sont exceptés les accessoires qui n'appartiennent pas au propriétaire de l'aéronef.

Art. 38

b. Modifications

¹ Le propriétaire a le droit d'apporter des modifications à l'aéronef et à ses accessoires, et de procéder à des remplacements d'unités de propulsion inscrites au registre des aéronefs sans l'assentiment du créancier gagiste, pourvu que la valeur du gage n'en soit pas manifestement diminuée.

² Le propriétaire de l'aéronef constitué en gage ne peut renoncer valablement à ce droit.

Art. 39

4. Droit de gage subsidiaire a. En général

Le créancier gagiste possède une hypothèque légale sur les prétentions que peut faire valoir le propriétaire ensuite de la confiscation durable, de la détérioration, de la destruction ou de toute autre perte de l'aéronef hypothéqué.

Art. 40

b. Auto-assurance

¹ Lorsqu'un aéronef hypothéqué est confisqué d'une manière durable, détérioré, détruit ou autrement perdu et lorsque son propriétaire avait constitué, en prévision de tels dommages, une réserve de biens, le créancier gagiste acquiert du fait de la confiscation, de la détérioration, de la destruction ou de toute autre perte de l'aéronef, une hypothèque légale sur cette réserve.

² L'étendue du droit de gage dépend du rang de l'hypothèque sur aéronef, de l'importance du dommage et du montant de la créance.

³ Le rang de ce droit de gage par rapport aux droits de gage subsidiaires résultant d'autres dommages est déterminé par le moment où survient le dommage.

Art. 41

Les biens grevés d'un droit de gage subsidiaire doivent être remis au propriétaire, contre sûretés suffisantes, s'il en a besoin pour remettre en état ou pour remplacer l'aéronef.

c. Dégrèvement

Art. 42

¹ Lorsque le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef hypothéqué diminue sa valeur ou celle des biens qui pourraient être grevés d'un droit de gage subsidiaire, le créancier peut lui faire intimer par le juge l'ordre de cesser tous actes dommageables.

VII. Sûretés
1. Dépréciation de l'aéronef
a. Mesures conservatoires

² Le créancier peut être autorisé par le juge à prendre les mesures nécessaires et il a même le droit, s'il y a péril en la demeure, de les prendre de son chef; le propriétaire peut exiger le remboursement des frais ainsi encourus.

Art. 43

¹ En cas de dépréciation de l'aéronef, le créancier peut exiger du débiteur des sûretés ou le rétablissement de l'état antérieur, en tant qu'il n'est pas couvert par un droit de gage subsidiaire.

b. Sûretés, rétablissement de l'état antérieur et remboursement

² Il peut aussi demander des sûretés s'il existe un danger de dépréciation.

³ Il est en droit de réclamer un remboursement suffisant pour sa garantie, lorsque le débiteur ne s'exécute pas dans le délai fixé par le juge.

Art. 44

Lorsqu'un motif de radiation d'un avion hypothéqué est annoté dans le registre des aéronefs, le créancier peut exiger le remboursement de la dette.

2. Echéance en cas de radiation

Art. 45

Le droit de gage garantit au créancier le capital, les frais de poursuite et les intérêts de trois années échus au moment de l'ouverture de la faillite ou de la réquisition de vente et ceux qui ont couru depuis la dernière échéance.

VIII. Garantie hypothécaire
1. Etendue de la garantie

Art. 46

Faute par le débiteur de satisfaire à ses obligations, le créancier a le droit de se payer, par voie d'exécution forcée, sur le prix de vente de l'aéronef.

2. Mode de réalisation

Art. 47

C. Hypothèques
légales
I. Cas

Un droit de gage légal sur un aéronef déterminé peut être inscrit pour garantir :

- a. Les créances provenant de l'assistance ou du sauvetage de l'aéronef;
- b. Les créances provenant de dépenses extraordinaires indispensables pour conserver l'aéronef ou faire valoir des droits contre des tiers tenus à indemnité en cas de confiscation durable, de détérioration, de destruction ou de toute autre perte de l'aéronef.

Art. 48

II. Constitution
et effets
1. Inscription
au registre
des aéronefs

Le droit de gage légal s'éteint si le bénéficiaire, dans les trois mois qui suivent la naissance de son droit :

- a. Ne remet pas à l'office fédéral de l'air une reconnaissance de la dette et du droit de gage signée par le débiteur et par le propriétaire ou n'a pas intenté action;
- b. Ne déclare pas le droit de gage en vue de son inscription dans le registre des aéronefs.

Art. 49

2. Rang

¹ Les droits de gage légaux sont privilégiés par rapport à tous les autres droits réels constitués jusqu'au moment où ils sont annoncés.

² Les droits de gage légaux prennent rang entre eux dans l'ordre chronologique inverse des événements qui les ont fait naître; ils sont à égalité de rang si les créances qui les justifient proviennent du même événement.

Art. 50

3. Effets

¹ Les droits de gage légaux sont régis par les dispositions sur l'hypothèque sur aéronef.

² Le titulaire d'un droit de gage légal n'a aucun droit de gage subsidiaire en cas de confiscation, de détérioration, de destruction ou de toute autre perte de l'aéronef.

Art. 51

D. Exclusion
d'autres sûretés

Un droit de rétention, un nantissement et un droit de gage légal autres que ceux prévus par la présente loi ne peuvent être constitués sur des aéronefs et des pièces de rechange.

CHAPITRE IV

L'exécution forcée portant sur des aéronefs

Art. 52

L'exécution forcée portant sur des aéronefs a lieu selon les règles de l'exécution forcée en matière d'immeubles, sauf disposition contraire de la présente loi ou du règlement d'exécution.

I. En général

Art. 53

Pour la réalisation du gage constitué sur un aéronef suisse ou les pièces de rechange, est compétent l'office des poursuites du lieu désigné dans le registre des aéronefs comme domicile du propriétaire.

II. Compétence
1. Aéronefs suisses

Art. 54

L'office suisse des poursuites dans l'arrondissement duquel se trouvent l'aéronef ou les pièces de rechange est compétent pour la poursuite en réalisation du gage constitué sur un aéronef étranger ou sur les pièces de rechange des entreprises étrangères.

2. Aéronefs étrangers

Art. 55

Dans la poursuite en réalisation de gage, le délai de paiement à fixer au débiteur est d'un mois.

III. Procédure
1. Poursuite, saisie, administration
a. Délai de paiement

Art. 56

¹ Dans la poursuite en réalisation de gage, l'office des poursuites est chargé de l'administration du gage dès la notification du commandement de payer, à moins que le créancier n'y renonce.

b. Administration

² La même règle est applicable après la saisie de l'aéronef.

³ L'aéronef peut être mis sous la garde de l'autorité ou être confié à la garde d'un tiers.

Art. 57

¹ La vente du gage peut être requise un mois au plus tôt et un an au plus tard après la saisie.

2. Réalisation
a. Demande de réalisation

² Dans la poursuite en réalisation de gage, les délais commencent à courir dès la notification du commandement de payer.

Art. 58

¹ La vente aux enchères a lieu dans le cours du troisième mois après la réquisition de vente.

b. Mode de réalisation

² La vente aux enchères peut être remplacée par une vente de gré à gré, si tous les intéressés le demandent.

Art. 59

c. Conditions de la vente

¹ Les conditions de la vente restent déposées au moins un mois avant les enchères à l'office des poursuites, où chacun peut en prendre connaissance.

² Elles doivent indiquer en particulier :

- a. Que l'aéronef sera adjugé à l'adjudicataire franc de toutes charges qui ne sont pas préférables à la créance du poursuivant;
- b. Que l'adjudicataire doit assumer les charges préférables à la créance du poursuivant, à l'exception des dettes hypothécaires payées tout d'abord sur le produit de la vente, faute d'arrangement contraire entre les intéressés, et cela, même si la dette n'est pas exigible.

Art. 60

d. Recours

¹ L'acquisition de la propriété par l'adjudicataire ne peut être attaquée qu'au moyen d'une plainte tendant à l'annulation de l'adjudication.

² Le délai de recours est de trente jours; pour les aéronefs étrangers, les délais plus longs imposés par les accords internationaux sont réservés.

CHAPITRE V

Juridiction et dispositions pénales

Art. 61

I. Juridiction civile
1. Compétence locale

¹ Les actions en matière de droits réels sur des aéronefs suisses doivent être portées devant le juge du lieu désigné dans le registre des aéronefs comme domicile du propriétaire.

² Les actions en matière de droits réels sur des aéronefs étrangers seront portées :

Au lieu où le propriétaire ou l'exploitant a fait élection de domicile en Suisse, si un telle élection de domicile a été annoncée

- a. à l'office fédéral de l'air;
- b. Dans tous les autres cas, devant le juge du lieu de l'aéronef au moment où l'action est intentée.

Art. 62

2. Compétence matérielle

En l'absence d'une prescription expresse de la procédure cantonale, le juge compétent pour juger sur le fond est le même que celui qui aurait à décider s'il s'agissait d'un immeuble.

Art. 63

Celui qui aura contrevenu au devoir imposé par le règlement d'exécution de la présente loi de faire une déclaration à l'office fédéral de l'air,

II. Dispositions
pénales
et juridiction
pénale
1. Contraventions

Celui qui, au moment de l'inscription d'un aéronef ou d'autres annotations au registre des aéronefs, aura déclaré de façon inexacte à l'office fédéral de l'air ou passé sous silence des faits essentiels,

Celui qui, indûment, aura rendu méconnaissable, enlevé ou déplacé l'inscription apposée sur une réserve de pièces de rechange hypothéquée,

sera puni des arrêts ou de l'amende.

Art. 64

¹ Si l'acte punissable est commis dans la gestion d'une personne morale ou d'une société commerciale, les dispositions pénales sont applicables aux personnes qui ont agi ou auraient dû agir pour elle.

2. Personnes
morales
et sociétés
commerciales

² La personne morale ou la société commerciale répondent solidairement avec le délinquant du paiement de l'amende et des frais.

Art. 65

La poursuite et le jugement des contraventions punissables en application de la présente loi incombent à l'office fédéral de l'air, conformément à la législation fédérale sur la procédure pénale.

3. Compétence

CHAPITRE VI

Disposition finale

Art. 66

¹ Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

² Il est chargé de l'exécution.

Entrée
en vigueur,
exécution

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale à l'appui d'un projet de loi sur le registre des aéronefs (Du 13 mars 1959)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1959
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7808
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1959
Date	
Data	
Seite	452-485
Page	
Pagina	
Ref. No	10 095 347

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.