

Swiss Aviation

**Schweizerisches
Luftfahrtrecht**

Droit aérien suisse

Dunja Koch
Felix M. Mathis
Alain Gros

F R O R I E P R E N G G L I

Attorneys at Law
Rechtsanwälte
Avocats

Swiss Aviation	3
Schweizerisches Luftfahrtrecht	27
Droit aérien suisse	53
Contact/Kontakt/Contact	78

Table of Contents

I.	Legislation	7
II.	Registration and Recordation	9
A.	Swiss Aircraft Register	9
B.	Swiss Aircraft Record	9
C.	Requirements in respect of Registration of Aircraft	10
III.	De-registration of Aircraft	11
A.	Application for De-registration of Aircraft	11
B.	Costs of De-registration	11
IV .	Leases	12
A.	Registration of Leases	12
B.	Recordation of Leases	12
C.	Default of Lessee	12
V.	Mortgages	14
A.	Recordation of Mortgages	14
B.	Requirements and Formalities	14
VI.	Statutory Liens	15
VII.	Seizure of Aircraft	16
VIII.	Tax	17
A.	VAT	17
B.	Withholding Tax	17
C.	Stamp Duty	17
D.	Income Tax	18

IX. Liability of the Air Carrier	19
A. Liability vis-à-vis Passengers	19
B. Liability vis-à-vis Third Parties	20
1. On the Ground	20
2. Collision in the Air	20
C. Recovery of Damages in Switzerland	21
D. Montreal Convention	21
X. Insolvency	22
A. General Rules governing Moratorium and Bankruptcy	22
B. Effect of Moratorium and Bankruptcy	23
C. Aircraft Repossession	24

I. Legislation

Civil aviation in Switzerland is governed by the Swiss Aviation Act and numerous implementing ordinances.

Rights in aircraft are dealt with separately, namely in the Federal Act on the Aircraft Record which was enacted to implement the 1948 Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft. The Act governs matters such as title, mortgage, security interests and enforcement.

Switzerland has ratified a number of treaties and conventions relating to aviation. It is a party to the Warsaw Convention of 1929, the Chicago Convention of 1944 and the 1953 Geneva Convention. Switzerland also signed the 1999 Montreal Convention and the UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Protocol on matters specific to Aircraft Equipment during the Diplomatic Conference in Cape Town on 16 November 2001 (ratification pending).

On 1 June, 2002 the bilateral treaties between the EU and Switzerland entered into force, including the EU-Switzerland Agreement on Air Transport (the "EU-CH Agreement") by which Switzerland implements several regulations of the EC Council. The list of regulations which Switzerland adopted includes:

- the Third Aviation Package on the liberalisation of air carriers and other civil aviation rules,
- competition rules,
- technical harmonisation,
- air safety and
- other issues (consumer protection/package holidays).

The EU-CH Agreement provides that any state aid which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings is prohibited if such aid affects trade between the EU and Switzerland. Financial aid such as that provided to Swiss air formation would violate the EU-CH Agreement.

Under the EU-CH Agreement, "Swiss air carriers are granted traffic rights between points in different EU member states 2 years after the entry into force of the Agreement", i.e. on 1 June, 2004.

The Federal Office for Civil Aviation (FOCA) is responsible for the licensing, registration and regulation of aircraft, aircrews and airports. The FOCA also supervises the control of

air traffic (delegated to Skyguide, a company owned 98.5% by the Swiss Federal State) and, in general, compliance with Swiss aviation law.

The FOCA took an active part in the shaping of the UNIDROIT Convention and is in charge of drafting regulations for a future International Registry which is one of the goals of the Convention.

II. Registration and Recordation

A. Swiss Aircraft Register

The FOCA is inter alia responsible for dealing with the registration of aircraft and for that purpose it maintains the Swiss Aircraft Register.

Registration of an aircraft in Switzerland is only possible if the owner of the aircraft is a Swiss national, a non-Swiss national treated as a Swiss national based on a bilateral treaty or convention, or a company incorporated and domiciled in Switzerland and Swiss controlled. Swiss nominees do not qualify.

However, permission for registration of a non-Swiss owned aircraft may be (and usually is) granted (in the case of the major Swiss airlines, has been granted in the past) by the FOCA if the aircraft is operated under a lease or charter by demise by a Swiss controlled company for a "longer" period (in FOCA practice, at least 6 months).

Under the Swiss Aviation Ordinance, any change in the ownership or change of parties to the lease agreements must be notified to the FOCA within 10 days failing which the aircraft is struck off the Aircraft Register. In practice, the FOCA is lenient with time keeping.

The operator of an aircraft may be registered in the Swiss Aircraft Register provided that all conditions (except ownership) relating to the registration are fulfilled by the operator.

B. Swiss Aircraft Record

The FOCA also maintains the Swiss Aircraft Record which contains information on rights in aircraft (ownership/mortgage/lease). Recording an aircraft in the Swiss Aircraft Record is voluntary and, in fact, many aircraft registered in the Swiss Aircraft Register are not recorded in the Swiss Aircraft Record.

A foreign owner having appointed a Swiss operator and been granted right of registration in the Swiss Aircraft Register wishing to record its title in the Swiss Aircraft Record must appoint a Swiss representative. Recordation of the title in the Swiss Aircraft Record becomes effective after expiry of the statutory 30-day objection period starting from the day of filing the application for recordation.

Upon recordation of a mortgage in the Swiss Aircraft Record, a mortgagee has a first priority mortgage on the aircraft. In the event that the application for recordation of

the mortgage is filed together with the application for recordation of ownership, the mortgagee's security interest will not be effective until after expiry of the above 30-day objection period. This 30-day period must be carefully taken into account by lessors and mortgagees.

C. Requirements in respect of Registration of Aircraft

Registration of an aircraft is effected by submitting a completed application to the Registrar of the Aircraft Register. Prior to the application for registration, one usually files an application for a registration mark.

Recordation in the Aircraft Record may be obtained by way of filing a separate application. The application for recordation in the Aircraft Record is published in the Swiss Official Gazette which allows any objecting parties to notify FOCA of their objection within 30 days from the date of publication. Should no objection be notified, or once they have been dealt with, the aircraft will be recorded in the Aircraft Record.

III. De-registration of Aircraft

A. Application for De-registration of Aircraft

The owner of the aircraft has to de-register the aircraft from both the Aircraft Register and the Aircraft Record (if recorded). FOCA grants a reasonable time period to file for de-registration. De-registration, if properly filed, should take 2 to 3 working days if all parties involved co-operate.

Aircraft recorded in the Aircraft Record will not be de-registered from the Aircraft Register unless they are also deleted in the former. The deletion in the Aircraft Record is made upon application of the owner.

De-registration powers of attorney are valid under Swiss law and in principle accepted by FOCA.

On request, FOCA will issue a De-registration Certificate on de-registration of an aircraft from the Aircraft Register.

B. Costs of De-registration

There is no tax payable for de-registration, export or repossession of aircraft. A fee is payable for de-registration.

Switzerland does not issue export permits for aircraft. FOCA does issue a Export Certificate of Airworthiness if the authorities of the country the aircraft is exported to do so require.

IV. Leases

A. Registration of Leases

An aircraft which is leased to and operated by a Swiss lessee must be registered in the Aircraft Register. There are exceptions though, which are granted by the FOCA on a case by case basis for a short period of time (maximum 6 months) and for technical (not financial) reasons.

The lessee/operator may have his details entered in the Aircraft Register.

Lease agreements may also be governed by a law other than Swiss law. There are no formal requirements, the agreement must not be witnessed or notarised, or made under seal, in order to be registered.

B. Recordation of Leases

Lease agreements may be recorded in the Aircraft Record provided that they are entered into for at least 6 months.

Recordation of the lease gives the lessor and lessee priority over all rights acquired later in time, in particular other leases (whether registered or unregistered), save for statutory liens. The lessor is entitled to grant at a later stage a mortgage to a third party, if this has not been excluded in the lease agreement.

Airport charges, air navigation charges, as well as Eurocontrol charges have to be paid by the lessee/operator of the aircraft and not the owner. However there is no right of retention or statutory lien over aircraft for such charges.

The fact that the interest of the lease is registered in the Aircraft Record does not mean that the insurance over the aircraft must be placed with a Swiss insurer. However FOCA will accept only reputable insurers and it is advisable to clarify with FOCA whether it will accept the envisaged foreign insurer.

C. Default of Lessee

Under a lease agreement governed by Swiss law, the lessor would generally speaking have a claim for full performance or a claim for damages (with or without rescission of the agreement). Damages would be calculated by reference to the fair market value of the aircraft.

In addition, the lessor may file a claim for repossession of the aircraft under the agreement and/or under art. 641 of the Swiss Civil Code. The length of the court proceedings depends on the cantonal jurisdiction. Usually cantons provide for bi-party summary proceedings, and exceptionally in case of great urgency, ex parte injunctions in the limited scenarios allowed under the Federal Aviation Act.

V. Mortgages

A. Recordation of Mortgages

Mortgages over aircraft may be recorded in the Swiss Aircraft Record provided the aircraft has first been entered in the Aircraft Record. Mortgages become effective upon recordation in the Aircraft Record. Details like mortgagor/mortgagee, debt (expressed in Swiss Francs), interest, degree of priority and date of registration will be recorded.

B. Requirements and Formalities

Those aircraft which are not recorded in the Swiss Aircraft Record are treated as chattels. This means that without recordation in the Swiss Aircraft Record an aircraft can only be validly pledged by physical transfer of possession of the aircraft. By recording an aircraft in the Swiss Aircraft Record, however, it is possible to grant a security interest in an aircraft without transfer of possession.

There is no specific mortgage register. Mortgages are recorded in the Swiss Aircraft Record, together with title and other interests (e.g. under lease agreements). As a consequence, it is not possible to record a mortgage on an aircraft which is not recorded in the Swiss Aircraft Record (and the Swiss Aircraft Register). In other words, mortgages on aircraft not registered with FOCA cannot be registered in Switzerland.

Failure to record a mortgage agreement in the Swiss Aircraft Record can be rectified by subsequent recordation. If a mortgage is not recorded with the FOCA, it is not valid and any claim against the mortgagor will rank *pari passu* with the other unsecured creditors. An aircraft mortgage may secure present, future or contingent claims. Unspecified claims must indicate a maximum amount (in Swiss Francs). The mortgage agreement must provide the ranking of the claim. As for real estate, there may be several mortgages on the same aircraft. The mortgage agreement is to be filed together with the application for recordation and to be approved by the FOCA.

VI. Statutory Liens

Under the Federal Act on the Aircraft Record, the following claims are granted priority over any mortgages recorded in the Swiss Aircraft Record:

- a. claims arising from actions taken to save or rescue an aircraft and
- b. claims arising from extraordinary expenditure which was essential to maintain the existence of an aircraft or to protect claims against third parties who would otherwise have to pay damages for loss caused if the aircraft was confiscated or destroyed (whether in total or partially).

The Act does not recognise any other preferred security interests on aircraft, in particular, not mechanic's liens. This issue has been tested in the courts and there have been rare court orders granting preliminary injunctions in favour of maintenance contractors and ordering the FOCA to record security interests, however such cases were not clear cut mechanic's liens and in fact the liens were recorded only for a very short time.

VII. Seizure of Aircraft

Since 1949 Switzerland has been a party to the 1933 Rome Convention on the Unification of Certain Rules relating to the Precautionary Seizure of Aircraft and has implemented the provisions in the Swiss Aviation Act.

Seizures are granted in favour of creditors, owners or titleholders of an interest in an aircraft who cannot produce an enforceable judgement or an equivalent writ of execution. Aircraft which may not be seized are:

- a. aircraft used exclusively in the service of a government,
- b. aircraft actually in service on scheduled flights of a public air-carrier and the necessary reserve aircraft and
- c. any other aircraft used for transportation of persons or goods for hire, when it is ready to depart in such transportation except in the case of a debt incurred for the trip it will undertake or of an amount that has become due in the course of the trip. These exemptions do not apply in case an aircraft has been unlawfully dispossessed.

By providing sufficient guarantee, a seizure can be prevented or the right given to immediately lift it. Such guarantee is considered sufficient if it covers the amount of the debt and cost, and if it is made exclusively for payment to the creditor, or alternatively if it covers the value of the aircraft in case such value is lower than the amount of the debt and cost.

The procedural rules for the seizure and its lifting are cantonal rules which all provide for summary and speedy procedures.

In the event that a seizure was granted without just cause, or if the aircraft was not attachable under the Aviation Act or in the event that the debtor provided a guarantee in order to avoid the seizure, the party making the seizure is liable for damages caused to the operator and/or the owner of the aircraft.

Foreign aircraft are subject to these seizure rules if the State where they are registered grants reciprocity.

The FOCA does not have a right to seize an aircraft for unpaid Eurocontrol charges and airport charges as Switzerland did not implement the relevant provision of the Eurocontrol Convention into Swiss law.

VIII. Tax

A. VAT

The sale of an aircraft is considered to be a delivery of goods for consideration on Swiss territory under the Federal Act on Value Added Tax and accordingly is subject to Swiss VAT, at the ordinary rate of 7.6%. The seller must report this taxable sale in the VAT return relating to the period when the sale took place. Exemptions from VAT may apply where the owner is considered to be an aviation company under the VAT Act.

As regards the lease of a Swiss registered aircraft, under the VAT Act the owner will be considered to be delivering goods on Swiss territory and, accordingly, rental payments received by the owner from the lessee are VAT rateable at 7.6%. However, rental payments are exempt from VAT if the lessee uses the aircraft mostly abroad. In practice, in the case of long term leases the exemption from VAT is given on condition that the use mostly abroad is evidenced in detail by appropriate documentation. The Swiss tax authorities have compiled a list of aviation companies which benefit from such VAT exoneration.

The fact that rental receipts may be exempt from VAT does not mean that the owner does not have the obligation to register for VAT. If domiciled abroad, the owner must appoint a tax representative in Switzerland. When it applies to the Swiss tax authorities it should receive their confirmation that the authorities agree to the zero percent rate/exemption.

B. Withholding Tax

The payment of lease rentals does not in principle trigger withholding tax and that even in finance leases where rental payments partly reflect amortisation and partly interests, provided always that the Swiss lessee does not qualify as a bank under Withholding Tax Law.

C. Stamp Duty

No stamp duty is payable upon acquisition of aircraft, creation of a mortgage or lease of an aircraft.

D. Income Tax

Operating leases are in principle treated as rental agreements. Hence for income tax purposes, payments made by the lessee to the lessor are deductible expenses. The lessor in turn must account for the income from the lease. He may deduct depreciation value as well as maintenance and repair costs.

Rental payments under finance leases are considered as instalments on account of a purchase price. The part of the rental which reflects the interest may be deducted by the lessee for tax purposes. The lessee may also deduct depreciation value in respect of the rental reflecting the capital.

IX. Liability of the Air Carrier

A. Liability vis-à-vis Passengers

Switzerland has ratified the Warsaw Convention of 1929 and its Hague Protocol of 1955. The Warsaw Convention has been incorporated into Swiss law and its provisions apply not only to international transport in the sense of the Convention, but also to any domestic transport and any other transport of people and baggage.

Therefore, in Switzerland, the liability of the air carrier is directly based on art. 17 Warsaw Convention providing what the Courts have characterised as a "presumption" that air carriers are liable for passengers' damage unless they can prove that they and their agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for them to take such measures (due care defence).

The Convention had two goals: to establish uniform rules for international air travel and to limit potential carrier liability for passengers' injuries or death so as not to frighten away potential investors from the air industry. In order to achieve these goals, the Convention has limited the air carriers' potential liability. In Switzerland, unless the parties agree a higher limitation, this limitation of liability corresponds to CHF 72,500 per passenger for bodily injury or death, for checked baggage up to its actual value but at most CHF 72.50 per kilo, and for objects which the passenger retains in his custody (hand baggage) to a maximum of CHF 1,450.

The limitation of liability of commercial air carriers is however governed separately by the Federal Aviation Ordinance which increases the liability of Swiss air carriers to at least CHF 500,000 per passenger and of foreign air carriers to at least CHF 200,000 per passenger.

According to art. 3 Warsaw Convention, these limits are applicable only if a passenger ticket has been delivered to the passenger and such ticket indicates that the liability of the carrier is limited.

Furthermore, if the loss resulted from an act or omission of the carrier or his agent, done with the intent to cause damage or recklessly and with the knowledge that damage would probably result, the limitation of liability stated in the Convention does not apply and the liability of the carrier is unlimited.

B. Liability vis-à-vis Third Parties

1. On the Ground

The Swiss Aviation Act provides for strict liability of the operator for loss and damage caused to persons and property. Save for the cap on liability (which the Swiss Aviation Act does not contain), this reflects the provisions of the 1952 Rome Convention, which Switzerland has not however ratified.

Strict liability applies if there is an injury or damage to property and if it was caused by an aircraft in operation. The liability applies to aircraft which crash into the ground. It extends to losses caused through objects falling from the aircraft or caused by any person on board of the aircraft. In the case of damage caused by the collision between two or more aircraft on the ground, the Swiss Aviation Act lays down the strict joint-and-several liability of the operators of the aircraft involved.

Under the Swiss Aviation Act, it is the operator of the aircraft registered with the FOCA who is subject to the strict liability regime. An owner/lessor of an aircraft is not liable for loss caused by an aircraft whether or not through the actions of the lessee/operator or by any other means. This lack of liability of the owner is in deviation from the Rome Convention. There may only be a risk for an owner/lessor of an aircraft to be liable in the event that his interference with the operation, management and control of the operator/lessee is such that the former could actually be considered as a shadow operator. This is not the case where the lessor has very limited responsibilities.

2. Collision in the Air

Neither the Convention, nor Swiss aviation law deal with the consequences of a collision of aircraft in the air as a result of which:

- a. the Convention applies for claims of passengers of an aircraft against the operator of such aircraft but
- b. Swiss tort law applies in relation to claims of the owner and operator of an aircraft and its passengers against the operator of the other aircraft.

Under Swiss tort law the following conditions must be met: (1) a loss, (2) a violation of the law, (3) an adequate causation and (4) a fault. The criteria of the adequate causation means that the loss must have actually been caused by the harmful event. In the event of a chain reaction a loss will only be considered as caused by the harmful event if under the normal circumstances of life the harmful event would lead to such loss.

C. Recovery of Damages in Switzerland

Under Swiss law, there are no punitive or exemplary damages recoverable. Damages are recoverable for losses which must be proved by the claimant. Any loss which cannot be quantified will give rise to damages which the court will award in its full discretion considering the circumstances and the fault. However as of today, the courts have never awarded any punitive damages.

Damages are recoverable not only for physical but also for psychological injury such as distress, trauma and other mental/psychiatric illness. Damages for psychological injury can only be claimed for death or personal injury, however not for damage to property. Damages are recoverable for loss of profit including loss of earnings of the deceased or injured. Tables are used to calculate the capital amount which will be awarded as damages.

Damages for moral loss are also recoverable. To date, Swiss courts have very rarely awarded compensation of more than CHF 200,000 for moral loss.

Class or group actions brought by a large number of claimants are unknown in Switzerland. Different claimants can join together in litigation proceedings, however they must do so as co-claimants or alternatively assign their claim.

D. Montreal Convention

Switzerland signed the 1999 Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, known as the Montreal Convention, which after ratification by the thirtieth state now replaces the more than 70 year old regime of the Warsaw Convention. It is expected that Switzerland will ratify the Convention in the second half of 2004.

The Convention introduces two important changes:

1. a complete elimination of liability limits for death or injury of passengers. Strict liability will apply for damages up to the amount of 100,000 Special Drawing Rights (approx. CHF 200,000), above that amount, the carrier shall be liable for damages if he cannot prove that such damage was not due to his negligence or other wrongful act or omission or the damage was solely due to the negligence of a third party, and
2. new jurisdiction rules by allowing lawsuits in cases of passenger death or injury to be brought in the courts of the passenger's "principal and permanent residence" where the carrier has a commercial presence in that state, which is particularly important in respect of US actions.

X. Insolvency

A. General Rules governing Moratorium and Bankruptcy

The Federal Act on Debt Collection and Bankruptcy governs the enforcement of claims against a Swiss debtor.

In the event of insolvency a company has the choice to file for bankruptcy or to seek moratorium in order to achieve an agreement on debt restructuring. Large companies tend to seek a moratorium in order to be able to sell off certain assets or business units as a whole, thereby achieving higher prices than could be achieved in a normal liquidation procedure in bankruptcy.

A moratorium is granted by the courts upon request of an insolvent company or a creditor of an insolvent company. The decision whether or not to grant a moratorium depends on the chances of success of a composition agreement to be agreed by the creditors.

There are two types of moratorium leading to two different composition agreements:

1. ordinary composition agreement (in brief: payment of a percentage on all non privileged debts/no subsequent liquidation of the company) and
2. composition agreement with transfer of assets (in brief: transfer of all or some of the debtor's assets to the creditors/subsequent liquidation of the company).

The application for moratorium by a company must include inter alia a statement of assets and liabilities. If the court grants a moratorium, it appoints an administrator whose duty it is to protect creditors.

The administrator must hence supervise the company, inform creditors, prepare and execute creditors meetings and eventually draft a composition agreement.

The creditors then vote on the composition agreement. If they accept the composition agreement, they will receive their share (dividend or liquidation proceeds as the case may be) whereupon the company returns to business (if ordinary composition agreement) or is liquidated (if composition agreement with transfer of assets). If the creditors do not accept the composition agreement, depending on the financial situation of the company, it may be put straight into bankruptcy.

During the moratorium a company may not in principle dispose of assets without prior consent of the administrator and, in some cases, the approval of the judge. However, the company may and must engage in all its daily business activity in compliance with the

orders of the judge and is subject, in doing so, to the supervision of the administrator. No new debt enforcement proceedings may be initiated against a company except for privileged claims and claims secured by a mortgage. Statute of limitation is stayed and interest stops running. Should the moratorium be lifted, then interest accruals start running again and are backdated. As regards setting off, only claims which existed before the granting of moratorium may be offset.

The administrator acts in the best interest of the creditors. Usually the purpose of a moratorium is not to continue business (the ordinary composition agreement being the exception) but to find a better way of liquidation for creditors. Shareholders wishing to take restructuring measures may be able to do so. However they must convince the administrator that such restructuring is the best solution not for the company, but for the creditors. A restructuring measure would be part of the composition agreement, which is for the creditors to reject or accept.

In ordinary bankruptcy proceedings all creditors are required to file their claims. At the same time an inventory is drawn up of all assets of the debtor which then form the bankrupt estate. From that moment onwards a company may no longer dispose of its assets. The estate is then liquidated and the proceeds are distributed according to the class to which the creditor was allocated:

First of all secured claims are satisfied. Thereafter unsecured claims would be satisfied in the following order: (1) all claims of employees, (2) all other claims.

As is the case in the liquidation phase of the debt moratorium the creditors are entitled to bring an action both in the event that they are not allocated to the class of creditors they believe to belong to and in the event that another creditor is allocated to a higher class than believed to be correct.

Certain transactions of the debtor prior to the bankruptcy proceeding are subject to avoidance action by other creditors.

B. Effect of Moratorium and Bankruptcy

There is no concept of group insolvency under Swiss bankruptcy law. Hence, the moratorium of the holding company has, from a bankruptcy point of view, no effect on its subsidiaries. Furthermore, under the principle of territoriality, any decision relating the moratorium has no effect abroad.

Creditors of the lessee do not have any rights over an aircraft which is not owned by the lessee. An aircraft may not be attached by creditors of the lessee nor can they create any

liens. In the event of a winding-up, the owner is entitled to repossess the aircraft in accordance with the terms of the lease agreement and export the aircraft.

Should the insolvency of the lessee lead to the occurrence of an event of default under the finance agreements with the mortgagee, the mortgagee has the right to enforce the mortgage despite the moratorium or winding up proceedings.

C. Aircraft Repossession

In the event of the insolvency of an aircraft lessee, the lease agreement will usually provide for automatic termination and repossession of the aircraft. Should the owner have to resort to legal action, proceedings will have to be initiated at the place of location of the aircraft. The procedure will be governed by the applicable cantonal code of civil procedure (there are 26 cantons in Switzerland). Most cantons provide for summary proceedings and, in the event of urgency, preliminary ex parte injunctions. As mentioned above, the Swiss Aviation Act excludes seizure prior to judgement of aircraft currently in service on a regular line of public transportation. These restrictions do not apply if the owner has lost possession illegally.

As regards the security interest of mortgagees, the mortgage must be enforced at the place of domicile of the owner as recorded in the Swiss Aircraft Record. Foreclosure is governed by the Federal Act on Aircraft Record (including its implementing ordinance) which provides that the rules of foreclosure of real estate shall apply.

Any terms in a mortgage agreement departing from the statutory rules on the enforcement of mortgages are not valid.

Inhaltsverzeichnis

I.	Gesetzgebung	31
II.	Registrierungen	33
A.	Das Schweizerische Luftfahrzeugregister	33
B.	Das Schweizerische Luftfahrzeugbuch	33
C.	Voraussetzungen betreffend die Registrierung von Flugzeugen	34
III.	Löschung	35
A.	Antrag auf Löschung eines Flugzeuges	35
B.	Kosten der Löschung	35
IV.	Leasingverträge	36
A.	Die Registrierung von Leasingverträgen	36
B.	Eintragung eines Leasingvertrages ins Luftfahrzeugbuch	36
C.	Verzug des Leasingnehmers	37
V.	Die Luftfahrzeugverschreibung	38
A.	Die Errichtung von Luftfahrzeugverschreibungen	38
B.	Voraussetzungen und Formalitäten	38
VI.	Gesetzliche Pfandrechte	39
VII.	Die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen	40
VIII.	Steuern	42
A.	Mehrwertsteuer	42
B.	Verrechnungssteuer	42
C.	Stempelsteuer	43
D.	Einkommenssteuern	43

IX. Die Haftung des Luftfrachtführers	44
A. Haftung gegenüber Passagieren	44
B. Haftung gegenüber Dritten	45
1. Am Boden	45
2. Kollision in der Luft	45
C. Die Geltendmachung von Ersatzansprüchen in der Schweiz	46
D. Das Montrealer Abkommen	46
X. Insolvenz	48
A. Allgemeine Bestimmung betreffend Nachlassvertrag und Konkurs	48
B. Wirkung von Nachlassstundung und Konkurs	50
C. Wiederinbesitznahme	50

I. Gesetzgebung

Der Luftverkehr in der Schweiz wird im Bundesgesetz über die Luftfahrt sowie in zahlreichen Verordnungen geregelt.

Das Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch befasst sich mit den dinglichen Rechten an Flugzeugen. In diesem Gesetz wurden die Regeln des Internationalen Abkommen über die Anerkennung von Rechten an Flugzeugen von 1948 ins schweizerische Recht aufgenommen. Es befasst sich insbesondere mit dem Eigentum, der Luftfahrzeugverschreibung, den gesetzlichen Pfandrechten sowie der Zwangsvollstreckung bei Luftfahrzeugen.

Die Schweiz hat eine ganze Reihe von internationalen luftfahrtrechtlichen Abkommen und Verträgen ratifiziert. So ist sie dem Warschauer Abkommen von 1929, dem Abkommen von Chicago von 1944 und dem Genfer Abkommen von 1953 beigetreten. Die Schweiz hat auch das Montreal Abkommen von 1999 und die UNIDROIT/ICAO-Konvention über Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung und das Protokoll über Luftfahrtausrüstung während der diplomatischen Konferenz in Cape Town vom 16. November 2001 unterzeichnet.

Am 1. Juni 2002 traten die bilateralen Verträge zwischen der EU und der Schweiz in Kraft, welche auch das europäisch-schweizerische Luftverkehrsabkommen über den Lufttransport (das EU-Schweiz Abkommen) enthält, mit welchem die Schweiz verschiedene Richtlinien des Europarates übernahm. Die Liste der Erlasse, welche die Schweiz übernommen hat, beinhaltet:

- das dritte Paket zur Liberalisierung des Luftverkehrs und weitere Regeln für den Luftverkehr,
- Wettbewerbsregeln,
- die technische Harmonisierung,
- die Luftsicherheit sowie
- weitere Bereiche wie Konsumentenschutz und Pauschalreisen.

Das EU-Schweiz Abkommen sieht vor, dass jede staatliche Hilfe verboten ist, welche den Wettbewerb verzerrt oder gefährdet, sofern eine solche Hilfe den Handel zwischen der EU und der Schweiz beeinflusst. Finanzielle Hilfe, wie sie z.B. die Swiss erhalten hat, würde das EU-Schweiz Abkommen verletzen.

Mit dem EU-Schweiz Abkommen werden schweizerischen Luftfahrtgesellschaften innerhalb zweier Jahre Verkehrsrechte zwischen Orten in verschiedenen europäischen Staaten zugesagt.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist für die Zulassung, die Registrierung sowie die Regulierung von Flugzeugen, des Luftfahrtpersonals sowie der Flughäfen zuständig. Das BAZL beaufsichtigt auch die Kontrolle über den Luftverkehr (welche an Skyguide delegiert ist, eine Gesellschaft, welche zu 98.5% der Schweizer Eidgenossenschaft gehört) und generell die Einhaltung des Schweizerischen Luftfahrtgesetzes überwacht.

Das BAZL übernahm eine aktive Rolle in der Gestaltung der UNIDROIT/ICAO-Konvention und ist auch federführend bei der Ausarbeitung der Gesetzesregeln für das zukünftige internationale Register, welches eines der Hauptziele des Abkommens darstellt.

II. Registrierungen

A. Das Schweizerische Luftfahrzeugregister

Das BAZL ist u.a. für die Registrierung von Luftfahrzeugen zuständig und unterhält zu diesem Zweck das Schweizerische Luftfahrzeugregister.

Die Registrierung eines Flugzeuges in der Schweiz ist nur möglich, wenn die Eigentümer des Flugzeuges Schweizer sind, oder Ausländer, welche aufgrund zwischenstaatlicher Vereinbarungen namentlich hinsichtlich der Beteiligung am Kapital und an der Geschäftsführung schweizerischer Luftverkehrsunternehmen Schweizer Bürgern gleichgestellt sind und die Wohnsitz in der Schweiz haben und eine Bewilligung besitzen, längere Zeit in der Schweiz zu bleiben, oder Ausländer, die in der Schweiz Wohnsitz haben und eine Bewilligung besitzen, längere Zeit in der Schweiz zu bleiben und die das Luftfahrzeug in der Regel von der Schweiz aus benutzen. Durch Schweizer treuhänderisch begründetes Eigentum würde die Voraussetzungen nicht erfüllen.

Das BAZL erteilt allerdings eine Bewilligung zur Registrierung von nicht Schweizern gehörenden Flugzeugen und dies insbesondere bei den grossen schweizerischen Fluggesellschaften, wenn das Flugzeug von einer schweizerisch kontrollierten Gesellschaft für längere Zeit (nach der Praxis des BAZL sechs Monate) geleast oder gechartert wurde.

Gemäss der Schweizerischen Luftfahrtverordnung hat der Halter des Luftfahrzeuges eine Änderung der Eigentümerstellung oder eines Parteienwechsels bei einem Leasingvertrag innerhalb von 10 Tagen beim BAZL zu melden, ansonsten das Flugzeug aus dem Register gestrichen wird. In der Praxis zeigt sich das BAZL in diesem Punkt allerdings grosszügig. Der Halter eines Flugzeuges kann im Schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen werden, sofern alle Voraussetzungen (Eigentum ausgenommen) betreffend der Registrierung durch ihn erfüllt werden.

B. Das Schweizerische Luftfahrzeugbuch

Das BAZL führt auch das sogenannte Luftfahrzeugbuch, welches Informationen über die dinglichen Rechte an Flugzeugen enthält (Eigentum/Luftfahrzeugverschreibungen/Leasingverträge). Die Eintragung eines Flugzeuges in das Luftfahrzeugbuch ist freiwillig, und in der Tat sind viele Flugzeuge, welche im Luftfahrzeugregister eingetragen sind, nicht im Luftfahrzeugbuch registriert.

Ein ausländischer Eigentümer, welcher einen Schweizer Halter ernannt hat, und dem es erlaubt wurde, sein Flugzeug beim Schweizerischen Luftfahrzeugregister zu registrieren, und der wünscht, dass seine Eigentümerstellung im Schweizerischen Luftfahrzeugbuch eingetragen wird, hat einen schweizerischen Repräsentanten zu benennen. Die Eintragung des Eigentums in das Luftfahrzeugbuch wird nach Ablauf der gesetzlichen 30-tägigen Einsprachefrist ab dem Tag der Abmeldung des Eintrages wirksam.

Mit der Eintragung einer Luftfahrzeugverschreibung ins Luftfahrzeugbuch erhält der Pfandgläubiger ein Pfandrecht am Flugzeug. Wird die Eintragung der Luftfahrzeugverschreibung zusammen mit der Registrierung des Eigentums beantragt, so wird das Pfandrecht erst mit Ablauf der 30-tägigen Einsprachefrist wirksam. Diese 30-tägige Frist muss vom Leasinggeber und vom Pfandgläubiger sorgfältig in Betracht gezogen werden.

C. Voraussetzungen betreffend die Registrierung von Flugzeugen

Die Registrierung eines Flugzeuges erfolgt durch eine vollständige Anmeldung an den Registerführer des Luftfahrzeugregisters. Bevor die Anmeldung der Registrierung erfolgt, wird in der Regel um ein Eintragungszeichen (HB-Nummer) nachgesucht.

Die Registrierung im Luftfahrzeugbuch wird durch eine separate Anmeldung erreicht. Die Anmeldung für die Eintragung im Luftfahrzeugbuch wird im Schweizerischen Handelsamtsblatt publiziert, was jedermann erlaubt, das BAZL über eine eventuelle Einsprache innert 30 Tagen ab Publikation zu notifizieren. Erfolgt keine Einsprache oder wurde die Einsprache erledigt, wird das Flugzeug im Luftfahrzeugbuch eingetragen.

III. Löschung

A. Antrag auf Löschung eines Flugzeuges

Der Eigentümer des Flugzeuges hat die Löschung des Flugzeuges aus dem Luftfahrzeugregister sowie dem Luftfahrzeugbuch (sofern registriert) anzumelden. Das BAZL bewilligt die Löschung innert nützlicher Frist und benötigt in der Regel 2 bis 3 Arbeitstage, vorausgesetzt alle involvierten Personen arbeiten optimal zusammen.

Flugzeuge, welche im Luftfahrzeugbuch eingetragen sind, werden erst im Luftfahrzeugregister gestrichen, wenn sie im Luftfahrzeugbuch gelöscht worden sind. Die Löschung im Luftfahrzeugbuch wird auf Antrag des Eigentümers durchgeführt.

Das BAZL akzeptiert Löschungen aufgrund von rechtsgültigen Vollmachten.

Auf Verlangen bestätigt das BAZL die Löschung.

B. Kosten der Löschung

Für die Löschung, den Export oder die Wiederinbesitznahme eines Flugzeuges fallen keine Steuern an. Allerdings ist eine Gebühr für die Löschung zu bezahlen.

Die Schweiz kennt keine Exportbewilligungen für Flugzeuge. Das BAZL stellt jedoch ein Export Certificate of Airworthiness aus, sofern die Behörden des Landes, in welches das Flugzeug exportiert wird, dies verlangen.

IV. Leasingverträge

A. Die Registrierung von Leasingverträgen

Geleaste Flugzeuge, die durch Schweizer Leasingnehmer gehalten werden, müssen im Luftfahrzeugregister registriert werden. Hier gibt es allerdings Ausnahmen, welche das BAZL von Fall zu Fall für eine kurze Zeit (maximal 6 Monate) oder aus technischen (nicht finanziellen) Gründen erteilt.

Der Leasingnehmer bzw. Halter kann seine Adresse im Luftfahrzeugregister eintragen lassen.

Leasingverträge müssen nicht unbedingt Schweizerischem Recht unterstellt sein. Es bedarf auch keiner besonderen formellen Voraussetzungen, weshalb der Vertrag nicht zu beglaubigen oder gar zu siegeln ist, um registriert zu werden.

B. Eintragung eines Leasingvertrages ins Luftfahrzeugbuch

Leasingverträge können in das Luftfahrzeugbuch eingetragen werden, sofern die Laufzeit mindestens 6 Monate beträgt.

Die Eintragung des Leasingvertrages gibt dem Leasinggeber sowie Leasingnehmer ein besseres Recht gegenüber Inhabern von Rechten, die später entstanden sind. Dies vor allem bei neueren Leasingverträgen, jedoch nicht gegenüber Inhabern von gesetzlichen Pfandrechten. Der Leasinggeber ist ermächtigt, einer Drittpartei zu einem späteren Zeitpunkt eine Luftfahrzeugverschreibung zu gewähren, sofern dies nicht ausdrücklich im Leasingvertrag ausgeschlossen wurde.

Flugplatzgebühren, Gebühren für die Luftnavigation sowie von Eurocontrol sind durch den Leasingnehmer bzw. Halter des Flugzeuges zu bezahlen und nicht durch den Eigentümer. Für solche Gebühren gibt es im Übrigen kein Retentionsrecht oder gesetzliches Pfandrecht über das Flugzeug.

Ist der Leasingvertrag im Luftfahrzeugbuch eingetragen, bedeutet dies nicht, dass die Versicherung betreffend das Flugzeug mit einem schweizerischen Versicherungsunternehmen abgeschlossen werden muss. Allerdings akzeptiert das BAZL nur anerkannte Versicherungsunternehmen. Es ist in diesem Zusammenhang daher ratsam, mit dem BAZL vorab zu klären, ob es ein bestimmtes ausländisches Versicherungsunternehmen akzeptiert.

C. Verzug des Leasingnehmers

In einem Leasingvertrag unter Schweizer Recht hat der Leasinggeber generell einen Anspruch auf volle Erfüllung oder Schadenersatz (mit oder ohne Rücktrittsrecht vom Vertrag). Der Schaden wird auf der Basis des aktuellen Marktwertes des Flugzeuges berechnet.

Zusätzlich kann der Leasinggeber gestützt auf den Vertrag oder auf Art. 641 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches das Flugzeug herausverlangen. Die Länge eines entsprechenden Gerichtsverfahrens hängt von der kantonalen Rechtsprechung ab. Normalerweise sehen die Kantone summarische Zwei-Parteien-Verfahren vor. In Fällen von grosser Dringlichkeit kann ein Gericht auch auf Vorbringen einer Partei aufgrund der im Luftfahrtgesetz vorgesehenen Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme entscheiden.

V. Die Luftfahrzeugverschreibung

A. Die Errichtung von Luftfahrzeugverschreibungen

Eine Luftfahrzeugverschreibung kann im Schweizerischen Luftfahrzeugbuch registriert werden, sofern das Flugzeug zuerst im Luftfahrzeugbuch aufgenommen wurde. Mit der Registrierung einer Luftfahrzeugverschreibung im Luftfahrzeugbuch entsteht das vertragliche Pfandrecht. Registriert wird der Pfandgläubiger und Pfandschuldner, die Schuld in Schweizer Franken, der Zinssatz, die Pfandstelle sowie das Datum der Eintragung.

B. Voraussetzungen und Formalitäten

Flugzeuge, welche nicht im Luftfahrzeugbuch eingetragen sind, werden wie bewegliche Sachen behandelt. Dies bedeutet, dass ein Flugzeug ohne Eintragung ins Luftfahrzeugbuch nur mit Besitzesübergabe verpfändet werden kann. Mit dem Eintrag eines Flugzeuges in das Schweizerische Luftfahrzeugbuch ist es somit möglich, ein besitzloses Pfand zu errichten.

Ein spezielles Pfandregister besteht nicht. Luftfahrzeugverschreibungen werden im Luftfahrzeugbuch, zusammen mit dem Eigentum sowie anderen Rechten, z.B. aus Leasingverträgen, eingetragen. Dies führt dazu, dass es nicht möglich ist, ein Pfandrecht an einem Flugzeug einzugetragen, welches nicht im Schweizerischen Luftfahrzeugbuch (sowie dem Luftfahrzeugregister) eingetragen wurde. Mit anderen Worten, Luftfahrzeugverschreibungen betreffend Flugzeuge, welche nicht beim BAZL eingetragen sind, können in der Schweiz nicht registriert werden.

Wurde ein Pfandvertrag nicht ins Schweizerische Luftfahrzeugbuch eingetragen, kann dies jederzeit nachgeholt werden. Wird eine Luftfahrzeugverschreibung nicht beim BAZL registriert, entfaltet sie keine Rechtswirkungen, und daraus basierende Forderungen gegenüber den Pfandschuldner sind Forderungen anderer ungesicherter Gläubiger gleichgestellt.

Eine Luftfahrzeugverschreibung kann bestehende, zukünftige oder bedingte Forderungen sichern. Für unbestimmte Forderungen muss ein Höchstbetrag in Schweizer Franken angegeben werden. Der Pfandvertrag muss den Rang der Forderung angeben. Wie bei Grundstücken können mehrere Luftfahrzeugverschreibungen auf das gleiche Flugzeug gelegt werden. Der Pfandvertrag ist mit der Anmeldung für die Eintragung beim BAZL einzureichen, welche diese zu genehmigen hat.

VI. Gesetzliche Pfandrechte

Das Gesetz über das Luftfahrzeugbuch gibt folgenden Ansprüchen ein besseres Recht über Rechte, welche im Luftfahrzeugbuch eingetragen sind:

- a. Für Forderungen aus Rettung oder Bergung eines Luftfahrzeugs,
- b. für Forderungen aus ausserordentlichen Aufwendungen, die unumgänglich notwendig waren, um das Flugzeug zu erhalten oder Ansprüche gegen Dritte zu sichern, die im Fall von dauernder Beschlagnahme, Beschädigung, Zerstörung oder sonstigem Verlust Ersatz zu leisten haben.

Das Gesetz kennt keine weiteren dinglichen Rechte an Flugzeugen, insbesondere keine Retentionsrechte oder bauhandwerkerähnliche Pfandrechte. Solche Fälle waren vereinzelt Gegenstand von Gerichtsfällen, bei denen in Form von vorsorglichen Massnahmen für Unterhalts- und Reparaturarbeiten das BAZL angewiesen wurde, Sicherungsrechte einzutragen. Allerdings waren dies keine bauhandwerkerähnliche Pfandrechte in unserem Sinne. Sie wurden denn auch nur für kurze Zeit eingetragen.

VII. Die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen

Seit 1949 ist die Schweiz Mitglied des Römer Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von 1933. Die Bestimmungen wurden ins Schweizerische Luftfahrtsgesetz übernommen.

Eine Sicherungsbeschlagnahme wird zugunsten von Gläubigern, Eigentümern oder Inhabern eines auf dem Luftfahrzeug lastenden dinglichen Rechte gewährt, ohne dass derjenige, der die Beschlagnahme betreibt, sich auf eine zuvor im ordentlichen Verfahren erlaubte vollstreckbare gerichtliche Entscheidung oder auf einem gleichwertigen vollstreckbaren Titel berufen kann.

Der Sicherungsbeschlagnahme sind nicht unterworfen:

- a. Luftfahrzeuge, die ausschliesslich für einen staatlichen Dienst bestimmt sind oder verwendet werden,
- b. Luftfahrzeuge, die tatsächlich in den Dienst einer regelmässig beflogenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Linie eingesetzt sind, und die unentbehrlichen Ersatzflugzeuge,
- c. alle anderen Flugzeuge, die zur Beförderung von Personen und Sachen gegen Entgelt bestimmt sind oder verwendet werden, wenn sie zum Abflug für eine solche Beförderung bereit sind und es sich nicht etwa um eine für diese Reise eingegangene Schuld oder eine während der Reise entstandene Forderung handelt. Diese Ausnahmen werden nicht gemacht für den Fall, dass ein Flugzeug durch eine unerlaubte Handlung entzogen worden ist.

Die Verfahrensregeln für die Sicherungsbeschlagnahme und deren Aufhebung unterliegen den kantonalen Zivilprozessrechten, welche alle summarische oder beschleunigte Verfahren vorsehen.

Wurde ein Flugzeug aus irgendeinem Grund beschlagnahmt oder war das beschlagnahmte Flugzeug gemäss dem Luftfahrtgesetz nicht der Beschlagnahme unterworfen oder der Schuldner hat eine Sicherheit geleistet, um die Beschlagnahme abzuwenden, so wird die Partei, welche die Beschlagnahme machte, sowohl dem Halter wie auch dem Eigentümer des Flugzeuges gegenüber schadenersatzpflichtig.

Durch eine ausreichende Sicherheitsleistung wird die Beschlagnahme abgewendet und das Recht auf ihre sofortige Aufhebung begründet. Eine solche Sicherheit ist ausreichend, wenn sie den Betrag der Schuld und die Kosten deckt und ausschliesslich zur

Befriedigung des Gläubigers bestimmt ist. Sie ist auch ausreichend, wenn sie dem Wert des Flugzeuges entspricht, sofern dieser niedriger ist als der Betrag der Schuld und der Kosten.

Ausländische Flugzeuge unterstehen der Sicherungsbeschlagnahme, sofern der Staat Gegenrecht hält, in dessen Luftfahrzeugregister sie eingetragen sind.

Das BAZL hat kein Recht, Flugzeuge für nicht bezahlte Kontrollgebühren oder Flugplatzgebühren zu beschlagnehmen, da die Schweiz die entsprechenden Bestimmungen des Eurocontrol Abkommens nicht ins Schweizer Recht übernommen hat.

VIII. Steuern

A. Mehrwertsteuer

Gemäss dem Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer wird der Verkauf eines Flugzeuges in der Schweiz als eine Lieferung von Gütern gegen Entgelt betrachtet, welcher der Schweizerischen Mehrwertsteuer (MWST) mit dem ordentlichen Satz von 7.6% untersteht. Der Verkäufer hat einen solchen steuerrelevanten Verkauf in seiner Mehrwertsteuerabrechnung in der Periode anzugeben, in welcher der Verkauf stattfand. Ausnahmen bestehen für Eigentümer, die als Flugzeuggesellschaften im Sinne des Mehrwertsteuergesetz betrachtet werden.

Bei in der Schweiz registrierten geleasteten Flugzeugen wird der Eigentümer gemäss Mehrwertsteuergesetz als Lieferant von Gütern auf Schweizer Boden betrachtet und somit werden Leasinggebühren, welche der Eigentümer vom Leasingnehmer erhält, mit 7.6% MWST belastet. Leasinggebühren sind allerdings von der MWST befreit, wenn der Leasingnehmer das Flugzeug mehrheitlich im Ausland einsetzt. In der Praxis sind Leasingverträge, welche für eine längere Periode abgeschlossen werden, von der MWST befreit, sofern das Flugzeug überwiegend im Ausland eingesetzt wird und dies durch geeignete Dokumentation bewiesen werden kann. Die Schweizerischen Mehrwertsteuerbehörden haben eine Liste von Fluggesellschaften erstellt, welche von der Mehrwertsteuer befreit sind.

Die Tatsache, dass Einkommen aus Leasingverträgen von der MWST befreit sein können, heisst nicht, dass der Eigentümer sich nicht für die MWST registrieren lassen muss. Sofern er im Ausland domiziliert ist, hat der Eigentümer einen Bevollmächtigten in der Schweiz zu ernennen. Dieser sollte bei der Anmeldung bei den Steuerbehörden darauf achten, dass er eine Bestätigung für eine Nullbesteuerung bzw. Befreiung von der Steuerpflicht erhält.

B. Verrechnungssteuer

Die Zahlung von Leasinggebühren löst im Allgemeinen keine Verrechnungssteuern aus. Dies gilt auch für Finanzierungsleasingverträge, bei denen die Leasinggebühren teilweise aus Amortisation und teilweise aus Zinsen bestehen, wobei immer zu beachten ist, dass der schweizerische Leasingnehmer nicht als Bank im Sinne der Verrechnungssteuer qualifiziert.

C. Stempelsteuer

Sowohl beim Erwerb eines Flugzeuges wie bei der Errichtung einer Luftfahrzeugverschreibung oder beim Abschluss eines Flugzeugleasingvertrages fallen keine Stempelsteuern an.

D. Einkommenssteuern

Operationelle Leasingverträge sind im Prinzip Mietverträgen gleichgestellt. Für Einkommenszwecke sind daher Zahlungen des Leasingnehmers an den Leasinggeber als Aufwand abziehbar. Auf der anderen Seite hat der Leasinggeber die Zahlungen als Einkommen zu verbuchen. Abschreibungen, Unterhalt und Reparaturkosten kann dieser wiederum in Abzug bringen.

Leasinggebühren eines Finanzierungsleasingvertrages werden als Teilzahlungen des Kaufpreises betrachtet. Der Teil der Zahlung, welcher den Zins abdeckt, kann vom Leasingnehmer als Aufwand abgezogen werden. Der Leasingnehmer kann sodann auch den Abschreibungswert des Teils abziehen, welcher das Kapital betrifft.

IX. Die Haftung des Luftfrachtführers

A. Haftung gegenüber Passagieren

Die Schweiz ist sowohl dem Warschauer Abkommen von 1929 sowie dem Haager Protokoll von 1955 beigetreten.

Das Warschauer Abkommen (WA) wurde ins Schweizerische Recht übernommen. Seine Bestimmungen sind nicht nur auf den internationalen Transport im Sinne des Abkommens anwendbar, sondern gelten auch für Inland – sowie für andere Transporte von Personen und Gepäck.

Die Haftung des Luftfahrtführers basiert daher in der Schweiz direkt auf Artikel 17 WA. Danach ist der Luftfahrtführer für Schäden der Passagiere haftbar, sofern er nicht beweisen kann, dass er oder seine Hilfspersonen alle Massnahmen zur Vermeidung des Schadens ergriffen haben oder dass es unmöglich war, solche Massnahmen zu treffen.

Das Abkommen hat zwei Ziele, nämlich zum einen einheitliche Regeln für internationale Luftreisen zu schaffen und zum anderen die Haftung des Luftfrachtführers bei Verletzungen oder Tod von Passagieren zu limitieren, um so potentielle Investoren nicht zum vornherein von der Luftfahrtindustrie abzuhalten. In der Schweiz entspricht die Haftungsgrenze pro Passagier für Personenschaden oder Tod CHF 72'500 für registriertes Gepäck CHF 72.50 pro Kilo und für Gegenstände, die der Reisende in seiner Obhut behält, maximal CHF 1'450.

Für gewerbsmässige Luftfrachtführer ist die Limite in der Luftfahrtverordnung separat festgelegt, welche die Höchstgrenze für Schweizerische Luftfrachtführer auf mindestens CHF 500'000 pro Passagier und für ausländische Luftfrachtführer auf mindestens CHF 200'000 pro Passagier festlegt.

Gemäss Artikel 3 WA sind diese Limiten nur anwendbar, sofern dem Passagier ein Flugticket zugestellt wurde und auf diesem Flugticket die Haftung des Luftfrachtführers limitiert ist.

Im Weiteren gelten diese Haftungsbeschränkungen nicht, wenn nachgewiesen werden kann, dass der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Anbei gilt es auch zu erwähnen, dass die Schweiz das Montreal Abkommen von 1999 ratifiziert aber noch nicht in Kraft gesetzt hat, welches das Warschauer Abkommen ersetzen wird.

B. Haftung gegenüber Dritten

1. Am Boden

Das Schweizerische Luftfahrtgesetz sieht eine Kausalhaftung für den Halter für Verlust und Schäden an Personen und Eigentum vor. Mit Ausnahme der Haftungslimiten, welche das Schweizer Luftfahrtgesetz nicht vorsieht, entspricht dies den Bestimmungen des Abkommens von Rom von 1952, welches die Schweiz allerdings nicht ratifiziert hat.

Diese Kausalhaftung besteht für Schäden, die von einem im Fluge befindlichen Luftfahrzeug einer Person oder einer Sache auf der Erde zugefügt werden. Dies gilt auch für Schäden, die durch einen aus dem Flugzeug fallenden Körper verursacht werden. Wird ein Schaden auf der Erde dadurch verursacht, dass zwei oder mehrere Luftfahrzeuge zusammenstossen, so sind die Halter dieser Luftfahrzeuge den geschädigten Dritten als Solidarschuldner ersatzpflichtig.

Gemäss dem Schweizerischen Luftfahrtgesetz ist der Halter eines Flugzeuges, welches in der Schweiz registriert ist, der Kausalhaftpflicht unterworfen. Der Eigentümer bzw. Leasinggeber eines Flugzeuges ist für Schäden nicht haftbar, welche durch sein Flugzeug verursacht werden, sei es durch Handlungen des Leasingnehmers bzw. Halters oder andere. Diese Nichthaftung des Eigentümers steht dem Römer Abkommen entgegen. Ein Risiko für die Haftung eines Eigentümers bzw. Leasinggebers eines Flugzeuges ist nur gegeben, wenn er sich in die Geschäftsführung, das Management oder die Kontrolle des Halters bzw. Leasingnehmers derart einmischt, dass er als "Schatten-Halter" angeschaut werden muss. Dies ist nicht der Fall, wenn der Leasinggeber nur wenige Verantwortlichkeiten hat.

2. Kollision in der Luft

Weder das Warschauer Abkommen noch das Schweizerische Luftfahrtrecht regeln die Folgen einer Kollision von Flugzeugen in der Luft. Das Warschauer Abkommen regelt Forderungen von Passagieren gegenüber ihrem eigenen Luftfrachtführer. Das Schweizerische Recht betreffend unerlaubter Handlungen regelt Ansprüche des Eigentümers und des Halters des einen Flugzeuges und seiner Passagiere gegenüber dem Halter des anderen in einen Unfall verwickelten Flugzeuges in der Luft.

Die Haftung für Schäden, welche Passagieren und dem Eigentümer des einen Flugzeuges entstehen, ist unter dem Schweizerischem Haftpflichtrecht gegeben, wenn (1) ein Schaden, (2) eine Rechtsverletzung, (3) ein adäquater Kausalzusammenhang und (4) ein Verschulden gegeben sind. Ein adäquater Kausalzusammenhang ist dann gegeben, wenn der Schaden durch das schädigende Ereignis effektiv verursacht worden ist. Im Fall einer Kettenreaktion gilt ein Schaden nur dann als durch das schädigende Ereignis verursacht, wenn unter normalen Lebensumständen das schädigende Ereignis zu einem solchen Schaden geführt hätte.

C. Die Geltendmachung von Ersatzansprüchen in der Schweiz

Das Schweizer Recht kennt die Zusprechung von pönalen Schadenersatzansprüchen (punitive or exemplary damages) nicht. Ein Schaden ist in der Regel vom Kläger nachzuweisen. Der ziffernmässig nicht nachweisbare Schaden ist nach dem Ermessen des Richters mit Rücksicht auf den gewöhnlichen Lauf der Dinge und auf die vom Geschädigten getroffenen Massnahmen abzuschätzen.

Schadenersatz wird nicht nur bei körperlichen, sondern auch bei psychischen Schädigungen wie Stress, Trauma oder anderen mentalen bzw. psychologischen Krankheiten zugesprochen.

Bei Tötung eines Menschen oder Körperverletzung kann der Richter unter Würdigung der besonderen Umstände dem Verletzten oder den Angehörigen des Getöteten eine angemessene Geldsumme als Genugtuung zusprechen. Schweizer Gerichte haben allerdings selten auf höhere Genugtuungssummen als CHF 200'000 erkannt.

Ersatz ist auch für die erlittenen Nachteile von Arbeitsunfähigkeit eines Verletzten zu leisten. Haben Personen durch die Tötung ihren Versorger verloren, so ist auch für diesen Schaden Ersatz zu leisten.

Sammel- oder Gruppenklagen sind in der Schweiz nicht bekannt. Mehrere Kläger können gemeinsam eine Klage einleiten, müssen dies aber als notwendige oder einfache Streitgenossen tun.

D. Das Montrealer Abkommen

Die Schweiz hat das Montrealer Abkommen von 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) unterzeichnet, welches seit der Ratifizierung von den USA das fast 70 Jahre alte Warschauer Abkommen ablöst.

Die zwei wichtigsten Änderungen betreffen einmal die Haftung bei der Personenbeförderung, die bei einem Unfall, der den Tod oder die Körperverletzung eines Fluggastes zur Folge hat, unbegrenzt ist. Bis zu einer Haftungssumme von 100'000 Sonderziehungsrechten (ca. CHF 200'000) werden die Luftfahrtunternehmen keinen Entlastungsbeweis führen können. Erst bei Schäden, die diese Grenze überschreiten, werden sie sich darauf berufen können, dass sie alle erforderlichen Massnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder die Massnahmen nicht treffen konnten.

Neu eingeführt wurde auch die Gerichtsstandsregelung, wonach Klagen auf Schadenersatz wegen eines Unfalls, der zum Tod oder einer Körperverletzung geführt hat, in dem Staat erhoben werden können, in dem der Fluggast seinen Hauptwohnsitz oder ständigen Aufenthaltsort begründet hat, wenn der Luftfrachtführer dorthin Passagierflugdienste anbietet. Dies wird vor allem bezüglich Klagen in den USA haftungsrechtlich wichtig sein.

X. Insolvenz

A. Allgemeine Bestimmung betreffend Nachlassvertrag und Konkurs

Das Schuldbetreibung- und Konkursgesetz regelt die Vollstreckung von Forderungen gegenüber Schuldnern in der Schweiz.

Im Falle der Insolvenz hat eine Gesellschaft die Möglichkeit, entweder den Konkurs einzuleiten oder um Nachlassstundung nachzusuchen, um einen Nachlassvertrag mit den Gläubigern zu erreichen. Insbesondere grosse Gesellschaften tendieren zur Nachlassstundung, was ihnen in der Regel ermöglicht, gewisse Vermögens- oder Geschäftsteile als Ganzes zu höheren Preisen zu verkaufen, als dies in einer normalen Liquidation in einem Konkursverfahren möglich wäre.

Die Nachlassstundung wird vom Nachlassrichter auf Begehren der insolventen Gesellschaft oder eines Gläubigers der insolventen Gesellschaft gewährt. Der Entscheid, ob die Nachlassstundung gewährt wird, hängt von der Aussicht auf Erfolg des Abschlusses eines Nachlassvertrages mit den Gläubigern ab.

Es gibt zwei Arten des Nachlassverfahrens, welche zu zwei verschiedenen Nachlassverträgen führen:

1. Der ordentliche Nachlassvertrag, welcher die Zahlung eines Prozentsatzes aller nicht privilegierten Schulden und eine Weiterführung der Gesellschaft vorsieht, sowie
2. der Nachlassvertrag mit Vermögensabtretung, welcher die Übertragung aller oder einzelner Aktiven auf die Gläubiger mit anschliessender Liquidation der Gesellschaft vorsieht.

Dem Gesuch für eine Nachlassstundung müssen u.a. eine Bilanz und eine Erfolgsrechnung beigelegt werden. Gewährt das Gericht die Nachlassstundung, ernennt es einen Sachwalter, dessen Pflicht es ist, die Gläubiger zu schützen.

Der Sachwalter hat den Schuldner zu überwachen, die Gläubiger zu informieren, Gläubigerversammlungen vorzubereiten und durchzuführen und schlussendlich den Nachlassvertrag vorzubereiten.

Die Gläubiger stimmen über den Nachlassvertrag ab. Stimmen sie dem Nachlassvertrag zu, erhalten sie ihren Anteil, sei es in Form einer Dividende oder in Form eines Liquidationserlöses, wobei dann die Gesellschaft die Geschäfte selbständig weiterführen kann (im Falle des ordentlichen Nachlassvertrages), oder sie wird liquidiert (im Falle des Nachlassvertrages mit Vermögensabtretung). Stimmen die Gläubiger dem

Nachlassvertrag nicht zu, kann die Gesellschaft abhängig von ihrer finanziellen Situation direkt in Konkurs gesetzt werden.

Während der Nachlassstundung kann die Gesellschaft im Prinzip nur mit Zustimmung des Sachwalters über ihre Aktiven verfügen, in einigen Fällen sogar nur mit der Zustimmung des Nachlassrichters. Die Gesellschaft hat aber ihre Geschäftstätigkeit fortzusetzen, wobei der Nachlassrichter anordnen kann, dass gewisse Handlungen rechtsgültig nur unter Mitwirkung des Sachwalters vorgenommen werden können.

Während der Stundung können gegen die Gesellschaft keine Betreibungen – ausgenommen für privilegierte Forderungen oder grundpfandgesicherte Forderungen, – eingeleitet oder fortgesetzt werden. Die Verjährung steht still und Zinsen laufen nicht weiter. Wird die Nachlassstundung aufgehoben, laufen die Zinsen weiter und sind ab ihrer Entstehung geschuldet. Forderungen, welche vor der Gewährung der Nachlassstundung entstanden sind, können zur Verrechnung gestellt werden.

Der Sachwalter nimmt die Interessen der Gläubiger wahr. Normalerweise ist der Zweck einer Nachlassstundung, das Geschäft nicht weiterzuführen (der ordentliche Nachlassvertrag ist eher die Ausnahme), sondern einen erfolgreicheren Weg für die Gläubiger in der Liquidation zu finden. Oftmals können Aktionäre, die umzustrukturieren gedenken, dazu sehr wohl in der Lage sein. Allerdings müssen sie dabei den Sachwalter überzeugen, dass eine solche Umstrukturierung die beste Lösung nicht für die Gesellschaft, sondern für die Gläubiger ist. Restrukturierungsmassnahmen können Teil eines Nachlassvertrages sein, welcher dann von den Gläubigern entweder zurückgewiesen oder angenommen wird.

In einem normalen Konkursverfahren haben die Gläubiger ihre Forderungen anzumelden. Über das zur Konkursmasse gehörende Vermögen wird ein Inventar aufgenommen. Der Schuldner kann nicht mehr über seine Aktiven verfügen. Die Konkursmasse wird liquidiert und die Erträge werden gemäss der Rangordnung der Forderungen der Gläubiger verteilt.

Die pfandgesicherten Forderungen werden vorweg befriedigt. Dann folgen die nicht pfandgesicherten Forderungen, wobei vorab insbesondere die Forderungen von Arbeitnehmern aus dem Arbeitsverhältnis und dann alle übrigen Forderungen soweit als möglich befriedigt werden.

In der Liquidationsphase der Nachlassstundung ist es den Gläubigern möglich dagegen zu klagen, dass sie nicht der Klasse zugeordnet wurden, in die sie glauben zu gehören, oder dass ein anderer Gläubiger in eine höhere Klasse eingeteilt wurde, als sie dies als richtig erachten.

Gewisse Transaktionen, welche ein Schuldner vor Einleitung des Konkurses ausgeführt hat, können von den Gläubigern angefochten werden, soweit sie Umgehungstatbestände darstellen (Paulianische Anfechtungen).

B. Wirkung von Nachlassstundung und Konkurs

Das Schweizerische Konkursrecht kennt den Gruppenkonkurs nicht. Daher hat die Nachlassstundung einer Holdinggesellschaft konkursrechtlich gesehen keine Wirkung auf deren Tochtergesellschaften.

Gläubiger eines Leasingnehmers können keine Rechte am Flugzeug geltend machen, da der Leasingnehmer kein Eigentum daran hat. So kann ein Flugzeug von den Gläubigern des Leasingnehmers weder beschlagnahmt noch können Pfandrechte geltend gemacht werden. Im Falle der Liquidation kann der Eigentümer das Flugzeug gemäss den vertraglichen Abmachungen im Leasingvertrag zurücknehmen und das Flugzeug exportieren.

Führt die Zahlungsunfähigkeit eines Leasingnehmers zu einem Fall des Verzuges unter dem Finanzierungsvertrag mit dem Pfandgläubiger, so hat dieser – trotz der Nachlassstundung oder des Liquidationsverfahrens – das Recht, die Luftfahrtverschreibung zu vollstrecken.

C. Wiederinbesitznahme

Im Fall der Insolvenz eines Leasingnehmers sieht ein Leasingvertrag im Allgemeinen dessen automatische Beendigung sowie die Wiederinbesitznahme des Flugzeuges vor. Ist der Eigentümer gezwungen, den Gerichtsweg zu beschreiten, hat er das Verfahren an dem Ort einzuleiten, an dem sich das Flugzeug befindet. Das Verfahren untersteht dem jeweiligen kantonalen Zivilprozessrecht, wobei zu beachten ist, dass es 26 Kantone in der Schweiz gibt. Die meisten Kantone sehen summarische Verfahren vor, wobei in Fällen von Dringlichkeit auch der Erlass von vorsorglichen Massnahmen aufgrund von Vorbringen einer Partei möglich ist. Wie erwähnt, schliesst das Schweizerische Luftfahrtgesetz die Beschlagnahme von Luftfahrzeugen aus, die im Dienst einer regelmässig beflogenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Linie eingesetzt sind. Dies gilt nicht, wenn einem Eigentümer der Besitz seines Flugzeuges durch eine unerlaubte Handlung entzogen worden ist.

Die Rechte aus einer Luftfahrzeugverschreibung müssen am Domizil des Eigentümers, wie im Luftfahrzeugbuch eingetragen, durchgesetzt werden. Die Zwangsvollstreckung ist im Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch sowie der dazugehörigen Verordnung

geregelt, welche auf die Regeln über die Vollstreckung betreffend Grundstücke verweist.

Abmachungen in Verträgen betreffend einer Luftfahrzeugverschreibung, welche von den gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der Zwangsvollstreckung abweichen, sind ungültig.

Table des matières

I.	Cadre légal	57
II.	Immatriculation et inscription d'un aéronef	59
A.	Registre matricule suisse	59
B.	Registre des aéronefs	59
C.	Requêtes d'immatriculation et d'inscription	60
III.	Radiation d'un aéronef	61
A.	Demande de radiation d'un aéronef	61
B.	Coûts de la radiation	61
IV.	Contrats de location ou d'affrètement	62
A.	Immatriculation des aéronefs loués	62
B.	Annotation du contrat de location	62
C.	Défaut de paiement de l'affrèteur	62
V.	Hypothèques	64
A.	Inscription des hypothèques	64
B.	Conditions et formalités	64
VI.	Hypothèques légales	65
VII.	Saisie conservatoire d'un aéronef	66
VIII.	Impôts	68
A.	TVA	68
B.	Imposition à la source	68
C.	Droit de timbre	68
D.	Impôt sur le revenu	69

IX. Responsabilité du transporteur aérien	70
A. Responsabilité envers les passagers	70
B. Responsabilité envers les tiers	71
1. Au sol	71
2. Collision en plein vol	71
C. Obtention de dommages-intérêts en Suisse	72
D. Convention de Montréal	72
X. Sursis concordataire et faillite	74
A. Règles générales régissant le sursis concordataire et la faillite	74
B. Les effets du sursis concordataire et de la faillite	75
C. Reprise de possession d'un aéronef	76

I. Cadre légal

L'aviation civile est régie en Suisse par la loi fédérale sur l'aviation et de nombreuses ordonnances d'exécution.

Les droits sur les aéronefs sont régis séparément par la loi fédérale sur le registre des aéronefs qui a été promulguée à la suite de la ratification par la Suisse de la Convention de Genève de 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef. Cette loi traite de questions telles que le droit de propriété, les autres droits réels et l'exécution forcée portant sur des aéronefs.

La Suisse a ratifié un certain nombre de traités et de conventions relatifs à l'aviation. Elle est partie à la Convention de Varsovie de 1929, à la Convention de Chicago de 1944 et à la Convention de Genève de 1953. La Suisse a également signé la Convention de Montréal de 1999 et la Convention UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et ses protocoles sur les questions spécifiques à l'équipement de l'aviation lors de la Conférence Diplomatique du Cap du 16 novembre 2001 (ratifications en suspens).

Les accords bilatéraux entre l'Union européenne et la Suisse entrés en force le 1er juin 2002 incluent l'Accord entre la Confédération Suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien ("l'Accord UE-Suisse") par lequel la Suisse applique plusieurs règlements du Conseil de l'Union européenne. La liste des règlements adoptés par la Suisse comprend:

- le troisième paquet de libéralisation dans le domaine de l'aviation et autres règles applicables à l'aviation civile,
- les règles de concurrence,
- l'harmonisation technique,
- la sécurité de l'espace aérien et
- d'autres questions (défense du consommateur/voyages organisés).

L'Accord UE-Suisse stipule que toute aide d'un Etat qui fausse ou qui menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises est interdite si une telle aide affecte le commerce entre l'Union européenne et la Suisse. L'aide financière publique qui a été octroyée à Swiss à ses débuts aurait violé l'Accord UE-Suisse.

Selon l'Accord UE-Suisse, "deux ans après l'entrée en vigueur du présent Accord, les transporteurs aériens suisses recevront des droits de trafic entre des points situés dans différents Etats membres de la CE". Cette disposition s'applique dès le 1er juin 2004.

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est responsable de l'octroi des licences, de l'inscription des aéronefs et des règles applicables aux aéronefs, au personnel et aux aéroports. L'OFAC contrôle également le trafic aérien (délégué à Skyguide, une société appartenant à 98.5% à la Confédération Suisse) et, de manière générale, l'application de la loi fédérale sur l'aviation.

L'OFAC a participé activement à la conception de la Convention UNIDROIT. Il lui appartient de rédiger le règlement pour un futur registre international qui est l'un des buts de la Convention.

II. Immatriculation et inscription d'un aéronef

A. Registre matricule suisse

L'OFAC est *inter alia* responsable de l'immatriculation des aéronefs. Pour ce faire, il tient le registre matricule suisse.

L'immatriculation d'un aéronef en Suisse est uniquement possible si l'aéronef est propriété exclusive de citoyens suisses, d'étrangers assimilés à des citoyens suisses en vertu d'accords internationaux, ou de sociétés commerciales ayant leur siège en Suisse. Le droit de disposer fondé sur des rapports fiduciaires n'est pas considéré comme propriété.

Toutefois, l'immatriculation au registre matricule d'un aéronef qui ne remplit pas les conditions requises en matière de propriété peut être accordée par l'OFAC si l'aéronef est exploité durant une période assez longue par une entreprise suisse de transports aériens commerciaux. Selon l'OFAC, cette période doit être de six mois au minimum.

Conformément à l'ordonnance sur l'aviation, tout changement de propriétaire ou de partie à un contrat de location doit être notifié à l'OFAC dans les 10 jours, faute de quoi l'aéronef sera radié du registre matricule suisse. En pratique, l'OFAC est indulgent quant à l'observation de ce délai.

L'exploitant d'un aéronef peut être inscrit au registre matricule suisse à condition qu'il réalise toutes les conditions concernant l'immatriculation, sauf la propriété.

B. Registre des aéronefs

L'OFAC tient également un registre des aéronefs qui contient toutes les informations concernant les droits sur les aéronefs (droit de propriété, autres droits réels et contrats de location). L'inscription d'un aéronef au registre des aéronefs est facultatif et, en fait, beaucoup d'aéronefs immatriculés au registre matricule suisse ne sont pas inscrits au registre des aéronefs.

Lorsqu'un propriétaire étranger a désigné un exploitant suisse et obtenu l'immatriculation d'un aéronef au registre matricule suisse et désire ensuite inscrire ses droits au registre des aéronefs, il doit nommer un représentant suisse. Cette inscription au registre des aéronefs ne devient effective qu'à l'expiration du délai d'opposition de 30 jours qui débute le jour du dépôt de la demande d'inscription.

Par l'inscription d'une hypothèque au registre des aéronefs, le créancier hypothécaire obtient une hypothèque prioritaire sur l'aéronef. Dans l'hypothèse où l'inscription de l'hypothèque est déposée en même temps qu'une demande d'inscription du droit de propriété, l'effet de l'hypothèque ne devient effectif qu'à l'expiration du délai d'opposition de 30 jours. Cette période de 30 jours doit être prise attentivement en compte par le propriétaire et le créancier gagiste.

C. Requêtes d'immatriculation et d'inscription

L'immatriculation d'un aéronef au registre matricule suisse s'effectue par le dépôt d'une demande complète auprès de l'OFAC. Préalablement à la demande d'immatriculation, il est possible de réserver une marque d'immatriculation auprès de l'OFAC.

L'inscription au registre des aéronefs peut être obtenue par le dépôt d'une demande séparée. La demande d'inscription au registre des aéronefs est publiée dans la Feuille Officielle Suisse du Commerce, ce qui permet aux parties qui désirent s'y opposer de notifier à l'OFAC leur opposition dans les 30 jours depuis la date de la publication. Si aucune opposition n'est déposée, ou si l'opposition est rejetée, l'aéronef est inscrit au registre des aéronefs.

III. Radiation d'un aéronef

A. Demande de radiation d'un aéronef

Le propriétaire d'un aéronef qui en souhaite la radiation doit le radier aussi bien du registre matricule suisse que du registre des aéronefs (s'il y a été enregistré). L'OFAC octroie un délai raisonnable pour le dépôt de la requête de radiation. La radiation, si la requête a été correctement déposée et si toutes les parties concernées coopèrent, est effectuée en 2 ou 3 jours ouvrables.

Un aéronef inscrit au registre des aéronefs ne sera radié de ce registre qu'après avoir été radié du registre matricule suisse. La radiation du registre des aéronefs s'effectue à la demande du propriétaire.

Les procurations en vue de radiation, octroyées par exemple à un créancier gagiste, sont valables en droit suisse et en principe acceptées par l'OFAC.

Sur demande, l'OFAC délivrera une attestation de radiation à la suite de la radiation d'un aéronef du registre matricule suisse.

B. Coûts de la radiation

Aucun impôt n'est dû lors de la radiation, l'exportation ou la reprise de possession d'un aéronef. Une taxe est perçue lors de la radiation.

La Suisse ne délivre pas de permis d'exportation pour les aéronefs. L'OFAC délivre un certificat de navigabilité pour exportation si les autorités du pays où l'aéronef est exporté le requièrent expressément.

IV. Contrats de location ou d'affrètement

A. Immatriculation des aéronefs loués

Un aéronef loué et utilisé par un exploitant suisse doit être immatriculé au registre matricule suisse. A titre exceptionnel, l'OFAC peut déroger à cette règle, au cas par cas, pour une courte période (6 mois maximum) et pour des raisons techniques (et non financières).

Les coordonnées de l'affréteur/exploitant doivent être indiquées au registre matricule suisse.

Les contrats de location peuvent être régis par un autre droit que le droit suisse. Il n'existe pas de conditions formelles, le contrat ne devant être ni certifié, ni légalisé, ni passé en la forme authentique afin d'être enregistré.

B. Annotation du contrat de location

Les contrats de location peuvent être annotés au registre des aéronefs à la condition qu'ils soient conclus pour une durée d'au moins 6 mois.

L'annotation d'un contrat de location donne au propriétaire et à l'affréteur la priorité sur tous les droits acquis postérieurement, en particulier sur les droits découlant d'autres contrats de location (annotés ou non annotés), à l'exception cependant des hypothèques légales. Le propriétaire a le droit de constituer par la suite une hypothèque en faveur de tiers, si cela n'a pas été exclu dans le contrat de location.

L'affréteur/exploitant de l'aéronef – et non son propriétaire – doit payer les taxes d'aéroports, de navigation aérienne et d'Eurocontrol. Il n'existe toutefois aucun droit de rétention ou d'hypothèque légale sur l'aéronef pour de telles taxes.

Le fait que le contrat de location soit annoté au registre des aéronefs ne signifie pas que l'aéronef doit être assuré auprès d'une compagnie d'assurance suisse. Toutefois, l'OFAC n'acceptera que des assureurs réputés et il est dès lors recommandé de clarifier cette question avec l'OFAC afin de vérifier que l'assureur étranger envisagé sera agréé.

C. Défaut de paiement de l'affréteur

Si le contrat de location est régi par le droit suisse, le propriétaire aura en général la possibilité d'agir en exécution du contrat ou en dommages-intérêts (avec ou sans

résiliation du contrat). Les dommages-intérêts seront calculés sur la base de la valeur marchande de l'aéronef.

Par ailleurs, le bailleur peut déposer une requête en restitution de l'aéronef conformément au contrat et/ou à l'article 641 du Code civil suisse. La durée de la procédure dépend de la juridiction cantonale. En règle générale, les cantons prévoient une procédure sommaire et, exceptionnellement en cas d'extrême urgence, des mesures provisionnelles *ex parte* sont possibles dans les cas limitativement prévus par la loi fédérale sur l'aviation.

V. Hypothèques

A. Inscription des hypothèques

Les hypothèques sur un aéronef peuvent être inscrites au registre des aéronefs à condition que l'aéronef y ait été inscrit au préalable. Le droit de gage contractuel est constitué par l'inscription au registre des aéronefs. Le nom du débiteur et celui du créancier hypothécaire, le montant de la dette (mentionnée en francs suisses), le taux d'intérêts, le degré de priorité et la date de l'inscription y seront mentionnés.

B. Conditions et formalités

Les aéronefs qui ne sont pas inscrits au registre des aéronefs sont considérés comme des choses mobilières. Sans inscription au registre des aéronefs, un aéronef ne peut donc être remis en gage que par un transfert physique de la possession de l'aéronef. En inscrivant un aéronef au registre des aéronefs, il est alors possible de constituer un droit de gage sur un aéronef sans transfert de possession.

Il n'existe pas de registre spécifique pour les hypothèques. Les hypothèques sont inscrites au registre des aéronefs, avec la propriété et les autres droits contractuels (résultant par exemple d'un contrat de location). En conséquence, il n'est pas possible d'inscrire une hypothèque sur un aéronef qui n'est pas lui-même inscrit au registre des aéronefs (et au registre matricule suisse). En d'autres termes, les hypothèques sur des aéronefs qui ne sont pas inscrits auprès de l'OFAC ne peuvent pas être inscrites en Suisse.

Le défaut d'inscription d'une hypothèque au registre des aéronefs peut être rectifié ultérieurement. Si une hypothèque n'est pas inscrite auprès de l'OFAC, elle n'est pas valable et la créance contre le débiteur hypothécaire sera classée *pari passu* avec les autres créanciers chirographaires.

Une hypothèque sur un aéronef peut garantir des créances actuelles, futures ou éventuelles. Les créances non spécifiées doivent indiquer un montant maximum (en francs suisses). Le contrat hypothécaire doit stipuler le rang de la créance. A l'instar d'un bien immobilier, un même aéronef peut être l'objet de plusieurs hypothèques. La demande d'inscription doit être accompagnée du contrat hypothécaire et être approuvée par l'OFAC.

VI. Hypothèques légales

Selon la loi fédérale sur le registre des aéronefs, les créances suivantes sont prioritaires à toute hypothèque inscrite au registre des aéronefs:

- a. les créances provenant de l'assistance ou du sauvetage de l'aéronef et
- 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.

La loi ne prévoit pas la constitution d'autres hypothèques légales sur un aéronef, en particulier une hypothèque des artisans et entrepreneurs en faveur du réparateur d'un aéronef. Les tribunaux ont néanmoins été saisis de cette question, et, en de rares cas, ont accordé des mesures provisionnelles en faveur d'entreprises de maintenance et ordonné à l'OFAC d'inscrire un droit de gage. Toutefois, ces cas ne concernaient pas clairement la constitution d'hypothèques légales portant sur des travaux de réparation et ces hypothèques n'étaient inscrites que pour une très courte durée.

VII. Saisie conservatoire d'un aéronef

Depuis 1949, la Suisse est partie à la Convention de Rome de 1933 pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs et a intégré des dispositions à ce sujet dans la loi fédérale sur l'aviation.

Une saisie n'est prononcée qu'en faveur d'un créancier, du propriétaire ou du titulaire d'un droit réel grevant l'aéronef qui ne peut invoquer un jugement exécutoire ou un titre d'exécution équivalent.

Sont exempts de saisie conservatoire:

- a. les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat,
- b. les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne de transports publics exploitée régulièrement ainsi que les aéronefs de réserve indispensables et
- c. tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.

Ces exemptions ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire exercée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Le dépôt d'une garantie suffisante empêche la saisie conservatoire ou donne le droit d'en obtenir la mainlevée immédiate. Une telle garantie est considérée comme étant suffisante si elle couvre le montant de la dette et les frais et si elle est affectée exclusivement au paiement du créancier, ou si elle correspond à la valeur de l'aéronef lorsque celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

Les règles de procédure applicables à la saisie conservatoire et à sa mainlevée sont cantonales et prévoient toutes une procédure sommaire et rapide.

Dans l'hypothèse où une saisie a été opérée sans juste motif, ou si l'aéronef était insaisissable selon les termes de la loi sur l'aviation, ou encore si le débiteur a fourni une garantie pour en empêcher la saisie, le saisissant est responsable du dommage en résultant pour l'exploitant et/ou le propriétaire de l'aéronef.

Les aéronefs étrangers sont sujets à ces mêmes règles de saisie si l'Etat où ils sont immatriculés assure la réciprocité.

L'OFAC n'est pas en droit de faire saisir un aéronef en cas de non-paiement de frais liés à Eurocontrol ou de taxes d'aéroport étant donné que la Suisse n'a pas intégré la disposition de la Convention d'Eurocontrol permettant une saisie dans un tel cas.

VIII. Impôts

A. TVA

La vente d'un aéronef est considérée comme une livraison de biens contre paiement sur le territoire suisse au sens de la loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée et est par conséquent sujette à la TVA suisse au taux de 7.6%. Le vendeur doit reporter cette vente imposable sur son décompte de TVA relatif à la période durant laquelle la vente a eu lieu. Une exonération de TVA est applicable si le propriétaire est considéré comme une compagnie aérienne au sens de la loi sur la TVA.

S'agissant de la location d'un aéronef immatriculé en Suisse, le propriétaire est considéré comme livrant des biens sur le territoire suisse au titre de la loi sur la TVA et, en conséquence, les loyers perçus par le propriétaire sont sujets à la TVA au taux de 7.6%. Toutefois, les loyers sont exonérés de TVA si l'affrètement utilise l'aéronef principalement à l'étranger. En pratique, dans le cas de contrats de location à long terme, l'exonération de TVA est octroyée à condition que l'utilisation principale à l'étranger soit documentée de façon complète et détaillée. Les autorités fiscales suisses ont dressé une liste des compagnies aériennes bénéficiant de l'exonération de TVA.

Le fait que les loyers puissent être exonérés de TVA ne signifie pas que le propriétaire n'a pas l'obligation de déclarer la TVA. S'il est domicilié à l'étranger, le propriétaire doit désigner un représentant fiscal en Suisse. S'il en fait la demande auprès des autorités fiscales suisses, il recevra la confirmation que les autorités acceptent un taux de 0% ou une exonération.

B. Imposition à la source

Le paiement de loyers ne génère en général pas de retenue à la source et ceci même dans les baux financiers où les loyers reflètent partiellement l'amortissement de la dette et le paiement des intérêts, à condition toutefois que le locataire suisse ne soit pas considéré comme une banque au sens du droit suisse.

C. Droit de timbre

Aucun droit de timbre n'est perçu sur l'acquisition d'un aéronef, la création d'une hypothèque ou la signature d'un contrat de location portant sur un aéronef.

D. Impôt sur le revenu

Les baux d'exploitation sont en général considérés comme des contrats de location. En conséquence, du point de vue fiscal, les versements effectués par le locataire au propriétaire sont considérés comme des charges déductibles. Le propriétaire doit à son tour comptabiliser le revenu provenant du contrat de location. Il peut déduire la valeur de dépréciation, ainsi que la maintenance et les coûts de réparation.

Les loyers selon les baux financiers sont considérés comme des acomptes sur le prix d'achat. La part du loyer qui correspond aux intérêts peut être fiscalement déduite par le locataire. Le locataire peut aussi déduire la valeur de dépréciation en ce qui concerne le loyer correspondant au capital.

IX. Responsabilité du transporteur aérien

A. Responsabilité envers les passagers

La Suisse a ratifié la Convention de Varsovie de 1929 et son Protocole de la Haye de 1955. La Convention de Varsovie a été intégrée dans le droit suisse et ses dispositions s'appliquent non seulement au transport international au sens de la Convention, mais aussi à tout autre transport domestique en Suisse et autre transport de personnes et de bagages.

Par conséquent, la responsabilité du transporteur aérien en Suisse est basée directement sur l'article 17 de la Convention de Varsovie qui prévoit que les transporteurs aériens sont responsables pour tout dommage causé aux passagers, à moins qu'ils ne puissent prouver qu'eux et leurs préposés ont pris toutes les mesures nécessaires afin d'éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de prendre de telles mesures (due care defence).

La Convention poursuit deux objectifs: établir des règles uniformes pour les voyages aériens internationaux et limiter la responsabilité potentielle du transporteur pour les lésions corporelles ou le décès des passagers, ceci afin de ne pas décourager des investisseurs potentiels dans l'industrie aéronautique. Afin d'atteindre ces objectifs, la Convention a limité la responsabilité potentielle des transporteurs aériens. En Suisse, sauf si une limite supérieure a été fixée par convention spéciale entre les parties, cette limitation de responsabilité correspond (a) à CHF 72'500 envers chaque voyageur pour blessures corporelles ou décès, (b) à la valeur vénale des bagages enregistrés, mais à CHF 72.50 au plus par kilo, et (c) à CHF 1'450 au maximum pour les bagages à main.

La limitation de responsabilité pour les compagnies aériennes commerciales est toutefois régie séparément par l'ordonnance fédérale sur l'aviation qui augmente la responsabilité des transporteurs aériens suisses à CHF 500'000 au maximum par passager et pour les transporteurs aériens étrangers à CHF 200'000 au maximum.

Selon l'article 3 de la Convention de Varsovie, ces limitations s'appliquent uniquement lorsqu'un billet de passage a été remis au passager et si ce billet indique que la responsabilité du transporteur est limitée.

De plus, si le dommage est le résultat d'un acte ou d'une omission de la part du transporteur ou de ses préposés, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, la limitation de la responsabilité mentionnée dans la Convention ne s'applique pas et la responsabilité du transporteur est illimitée.

B. Responsabilité envers les tiers

1. Au sol

La loi fédérale sur l'aviation prévoit une responsabilité causale de l'opérateur pour tout dommage causé à des personnes et à leur biens. A l'exception du plafond de responsabilité que la loi fédérale sur l'aviation ne prévoit pas, elle reflète les dispositions de la Convention de Rome de 1952, bien que la Suisse ne l'ait pas ratifiée.

La responsabilité causale s'applique s'il est établi qu'un dommage existe et qu'il provient de l'aéronef durant son exploitation. La responsabilité s'applique aux aéronefs qui se sont écrasés au sol et s'étend au dommage causé:

- a. par un objet tombé de l'aéronef ou
- b. par une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef.

En cas de dommage causé par la collision au sol de deux ou plusieurs aéronefs, la loi fédérale sur l'aviation a institué une responsabilité conjointe et solidaire des exploitants des aéronefs impliqués.

Selon la loi fédérale sur l'aviation, l'exploitant d'un aéronef immatriculé auprès de l'OFAC est sujet au régime de la responsabilité causale. Le propriétaire/bailleur d'un aéronef n'est pas responsable du dommage causé par un aéronef. Cette absence de responsabilité du propriétaire trouve son origine dans la Convention de Rome. Il peut toutefois exister un risque pour le propriétaire/bailleur d'un aéronef d'être tenu pour responsable dans l'hypothèse où son intervention dans l'exploitation, la gestion et le contrôle de l'affrètement est telle que le propriétaire peut en fait être considéré comme un exploitant de fait. Ce n'est pas le cas lorsque le bailleur a des responsabilités très limitées.

2. Collision en plein vol

Ni la Convention de Varsovie, ni le droit suisse de l'aviation ne traitent des conséquences d'une collision en plein vol. Il en résulte que:

- a. la Convention de Varsovie s'applique s'agissant des prétentions des passagers d'un aéronef contre l'exploitant de cet aéronef, mais
- b. les règles ordinaires en matière de responsabilité délictuelle s'appliquent aux prétentions du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef, ainsi que de ses passagers, contre l'opérateur de l'autre aéronef.

En droit suisse de la responsabilité délictuelle, les conditions suivantes doivent être remplies: (1) un dommage, (2) un acte illicite, (3) une causalité naturelle et adéquate et (4) une faute. Le critère de la causalité naturelle signifie que le dommage doit

effectivement avoir été causé par l'acte illicite. Par ailleurs, un acte sera uniquement considéré comme la cause adéquate d'un dommage si, selon le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, l'acte illicite était à même de causer ce préjudice.

C. Obtention de dommages-intérêts en Suisse

Le droit suisse ne connaît pas les notions de dommages-intérêts punitifs et de dommages-intérêts exemplaires. En Suisse, les dommages-intérêts ne se montent qu'à la perte réelle éprouvée et doivent être prouvés par la victime. Tout dommage qui n'est pas quantifiable donnera lieu à des dommages-intérêts qui seront alors fixés par le tribunal à son entière discrétion, en tenant compte des circonstances et de la faute. Toutefois, à ce jour, les tribunaux suisses n'ont jamais prononcé de dommages-intérêts punitifs (punitive damages).

Des dommages-intérêts peuvent être réclamés non seulement en cas de lésion corporelle, mais aussi pour atteinte à la santé psychologique, telle que maladie mentale ou psychiatrique. Des dommages-intérêts pour atteinte à la santé psychologique ne peuvent être réclamés qu'en cas de décès ou de lésion corporelle, et non en cas de dommage à la propriété.

Des dommages-intérêts peuvent être accordés en cas de perte de gain de la personne décédée ou blessée. Des tables de capitalisation sont utilisées pour calculer le montant du capital qui sera octroyé à titre de dommages-intérêts.

Des dommages-intérêts pour tort moral peuvent être alloués. A ce jour, les tribunaux suisses ont rarement octroyé une indemnité pour tort moral supérieure à CHF 200.000.

Les "class actions" introduites par un grand nombre de demandeurs sont inconnues en Suisse. Plusieurs demandeurs peuvent se regrouper dans une procédure civile. Toutefois, ils doivent le faire comme co-demandeurs ou par le biais d'une cession de créances.

D. Convention de Montréal

Il est important de mentionner que la Suisse a signé la Convention de Montréal de 1999 sur l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), appelée à remplacer le régime de la Convention de Varsovie qui date maintenant de plus de 70 ans.

A la suite de la ratification de la Convention de Montréal le 5 septembre 2003 par un trentième Etat – en l'occurrence les Etats-Unis –, cette Convention entrera en force le 4 novembre 2003. Selon l'OFAC, la Suisse devrait ratifier cette Convention

prochainement, la question devant être débattue par le Parlement fédéral soit à la fin de cette année, soit au début de l'année prochaine. Il est ainsi prévu que la Convention devrait entrer en force en Suisse dans le courant du deuxième semestre 2004.

La Convention de Montréal apportera deux changements importants. Le premier a trait à la disparition de toute limite de responsabilité incombant au transporteur aérien telle que prévue par la Convention de Varsovie. Schématiquement, tout dommage subi par un passager à la suite de lésions corporelles ou de décès à concurrence de 100'000 Droits de Tirage (soit approximativement CHF 200'000) devra être pris en charge par le transporteur aérien, même s'il n'a commis aucune négligence. Au-delà de ce montant, le transporteur aérien sera responsable du préjudice, sauf s'il démontre que lui ou ses préposés n'ont commis aucune négligence, ou si le préjudice a été causé uniquement par la négligence d'un tiers.

La deuxième nouveauté importante – en particulier pour les Etats-Unis –, est que la Convention permet à un passager ou à ses héritiers d'agir contre le transporteur aérien devant un tribunal de l'Etat où le passager avait sa résidence principale ou permanente au moment de l'accident, à condition que le transporteur aérien ait une présence opérationnelle et commerciale dans cet Etat.

X. Sursis concordataire et faillite

A. Règles générales régissant le sursis concordataire et la faillite

La loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite régit la procédure d'exécution forcée dirigée contre un débiteur en Suisse.

En cas d'insolvabilité, une société a le choix entre requérir sa mise en faillite ou rechercher l'obtention d'un sursis concordataire afin de restructurer sa dette. Les grandes entreprises tendent à obtenir un sursis concordataire afin de pouvoir vendre certains de leurs actifs ou leurs unités de production et obtenir ainsi un prix plus élevé que celui qu'elles auraient pu obtenir dans le cadre d'une procédure par la voie de faillite.

Les tribunaux octroient un sursis concordataire sur requête d'une société insolvable ou de l'un de ses créanciers. La décision d'accorder ou non un sursis concordataire dépend des chances de succès que le concordat soit finalement accepté par les créanciers.

Il existe deux types de sursis concordataire menant à deux concordats différents:

1. concordat ordinaire (en résumé: paiement d'un pourcentage sur toutes les dettes non privilégiées/pas de liquidation ultérieure de la société) et
2. concordat par abandon d'actif (en résumé: transfert de tout ou partie des actifs du débiteur aux créanciers/liquidation ultérieure de la société).

La requête de sursis concordataire déposée par une société doit inclure *inter alia* un bilan détaillé et un compte d'exploitation. Si le tribunal accorde le sursis concordataire, il nomme un commissaire dont la tâche est de protéger les créanciers.

Le commissaire doit surveiller l'activité de la société, informer les créanciers, préparer et convoquer les assemblées des créanciers, et finalement rédiger un projet de concordat.

Les créanciers votent ensuite sur l'octroi ou le refus du concordat. S'ils acceptent le concordat, ils recevront leur part (dividende ou montant de la liquidation le cas échéant) après quoi la société continuera ses activités (lors d'un concordat ordinaire) ou sera liquidée (lors d'un concordat par abandon d'actif). Si les créanciers n'acceptent pas le concordat, la situation financière de la société peut entraîner sa mise en faillite immédiate.

Durant un sursis concordataire, la société ne doit en principe pas disposer de ses actifs sans l'accord préalable du commissaire et, dans certains cas, celui du juge. Toutefois, la société peut et doit continuer son activité commerciale quotidienne, en conformité avec les ordonnances du juge et sous la surveillance du commissaire.

Aucune nouvelle poursuite pour dettes ne peut être exercée contre la société, sauf à l'égard de créances privilégiées et de créances garanties par un gage immobilier. Les délais de prescription et de péremption sont suspendus et les intérêts cessent de courir. Si le concordat n'est pas octroyé ou si le sursis concordataire est révoqué, les intérêts cumulés courent de nouveau et sont rétroactifs. En ce qui concerne le droit de compensation, seules les créances existant avant l'octroi du sursis concordataire peuvent être compensées.

Le commissaire agit dans l'intérêt des créanciers. En règle générale, l'objectif d'un concordat n'est pas de permettre à la société de continuer son activité (le concordat ordinaire étant l'exception), mais de trouver le meilleur moyen de liquider les actifs dans l'intérêt des créanciers. Les actionnaires désireux de prendre des mesures de restructuration peuvent le faire. Ils doivent toutefois convaincre le commissaire que cette restructuration est le meilleur moyen, non pas pour la société, mais pour les créanciers. La mesure de restructuration fera partie du concordat, qui sera ou non accepté par les créanciers.

Dans une procédure de faillite ordinaire, tous les créanciers doivent produire leurs créances. Parallèlement, un inventaire de tous les actifs du débiteur est établi, les actifs constituant ensuite les biens de la masse en faillite. Dès ce moment, la société ne peut plus disposer de ses actifs. Les biens sont ensuite liquidés et les montants sont répartis de la manière suivante en fonction de la classe à laquelle appartient chaque créancier:

Premièrement, les créances garanties sont acquittées sur le produit de leur gage. Ensuite, les créances non garanties sont acquittées dans l'ordre suivant: (1) les créances des travailleurs et (2) les autres créances.

Comme c'est le cas dans la phase de liquidation d'un sursis concordataire, chaque créancier a la possibilité d'intenter une action judiciaire (a) dans le cas où il estime que sa dette n'a pas été colloquée au rang qu'il revendiquait, ou (b) s'il conteste le rang auquel la créance d'un autre créancier a été colloquée.

Certaines transactions conclues par le débiteur avant la procédure de faillite sont sujettes à annulation si un créancier s'y oppose en intentant une action révocatoire.

B. Les effets du sursis concordataire et de la faillite

Il n'existe pas de concept d'insolvabilité d'un groupe de sociétés en droit suisse de la faillite. Par conséquent, la mise en sursis concordataire d'une société holding n'a, d'un point de vue de la faillite, aucun effet sur ses filiales. En outre, selon le principe de territorialité, une décision de sursis concordataire ne produit aucun effet à l'étranger.

Les créanciers de l'exploitant/locataire n'ont aucun droit sur l'aéronef. Un aéronef ne peut ainsi pas être saisi par les créanciers du locataire et ils ne peuvent pas obtenir l'inscription d'une hypothèque. Dans l'hypothèse d'une liquidation, le propriétaire est habilité à reprendre possession de l'aéronef selon les termes du contrat de location.

Si l'insolvabilité du locataire devait conduire à une violation du contrat financier avec le créancier hypothécaire, ce dernier a le droit de requérir la réalisation du bien frappé d'hypothèque malgré le sursis concordataire ou la procédure de faillite.

C. Reprise de possession d'un aéronef

En cas d'insolvabilité de l'exploitant/locataire d'un aéronef, le contrat de location prévoit en général une résiliation automatique du contrat et une reprise de possession de l'aéronef par le propriétaire. Si le propriétaire introduit une action judiciaire, la procédure devra être initiée au lieu où se trouve l'aéronef. La procédure sera régie par le code de procédure civile cantonal applicable (il existe 26 cantons en Suisse). La plupart des cantons prévoient des procédures sommaires et, en cas d'urgence, des mesures provisionnelles *ex parte*. Comme cela a déjà été indiqué plus haut, la loi fédérale sur l'aviation exclut la saisie conservatoire avant jugement d'un aéronef en service sur une ligne de transports publics exploitée régulièrement. Cette restriction ne s'applique pas si le propriétaire a été dépossédé illicitement.

Les droits de gage des créanciers hypothécaires doivent être réalisés au lieu du domicile du propriétaire inscrit au registre des aéronefs. La saisie est régie par la loi fédérale sur le registre des aéronefs (ainsi que son ordonnance d'exécution) qui prévoit que les règles de l'exécution forcée en matière d'immeubles s'appliquent dans un tel cas.

Les dispositions d'un contrat de gage hypothécaire s'écartant des règles impératives sur l'exécution forcée des hypothèques sont nulles.

Froriep Renggli London

1 Knightrider Court
London EC4V 5JP
Tel.: +44 20 7236 60 00
Fax: +44 20 7248 02 09
london@froriep.ch

Dunja Koch
dkoch@froriep.ch

Froriep Renggli Zürich

Bellerivestrasse 201
CH-8034 Zürich
Tel.: +41 1 386 60 00
Fax: +41 1 383 60 50
zurich@froriep.ch

Felix M. Mathis
fmathis@froriep.ch

Froriep Renggli Genève

4, rue Charles-Bonnet
CH-1211 Genève 12
Tel.: +41 22 839 63 00
Fax: +41 22 347 71 59
geneva@froriep.ch

Alain Gros
agros@froriep.ch

Froriep Renggli Zug

Baarerstrasse 37
CH-6304 Zug
Tel.: +41 41 710 60 00
Fax: +41 41 710 60 01
zug@froriep.ch

Froriep Renggli Madrid

C/Antonio Maura, 10, 6° izqda.
28014 Madrid
madrid@froriep.ch

FRORIEP RENGGLI

Since 1966, Froriep Renggli has provided corporations and individuals, domestic and international, with a broad range of legal services. The firm has been a leader in several respects.

The economic and business environment is being impacted by many changes, and so is the legal market, faced with ever growing regulations and clients' expectations. We are expanding the breadth and depth of our expertise, the scope of our delivery, and we are developing skills in many new areas.

We are confident that with our emphasis on commitment to clients, teamwork and creativity, Froriep Renggli will continue to meet the challenges head on. With outstanding people, best clients and efficient supports, we have never been more optimistic about our success as a strong independent Swiss law firm with a distinct international flair.

Seit 1966 erbringt Froriep Renggli für Unternehmen und Privatpersonen des In- und Auslandes Dienstleistungen zu einer Vielzahl von Rechtsgebieten. In verschiedener Hinsicht ist unsere Anwaltskanzlei führend tätig.

Das wirtschaftliche und geschäftliche Umfeld verändert sich laufend, so auch der Markt für anwaltliche Dienstleistungen, der mit stetig zunehmenden Regulierungen und Erwartungen der Klienten konfrontiert ist. Wir vertiefen unablässig unsere Fachkenntnisse, verbreitern unser Dienstleistungsangebot und eignen uns auch auf neuen Rechtsgebieten grundlegendes Wissen an.

Wir sind überzeugt, dass Froriep Renggli mit seinem Engagement für die Klienten, dem Teamwork und seiner Kreativität weiterhin die Herausforderungen meistern wird. Mit unseren hervorragenden Mitarbeitern, besten Klienten und einem effizienten Support sind wir sehr optimistisch, als starke und unabhängige Schweizer Anwaltskanzlei mit einem ausgeprägten internationalen Flair auch in der Zukunft erfolgreich für unsere Klienten tätig zu sein.

Depuis 1966, Froriep Renggli a fourni une vaste gamme de services juridiques à des sociétés ainsi qu'à des personnes physiques, tant en Suisse qu'à l'étranger. L'Etude a occupé une position de leader dans plusieurs domaines.

Les changements importants intervenus ces dernières années dans le domaine de l'économie et dans le monde des affaires ont imposé à l'activité juridique de faire face à un nombre grandissant de règles de toutes sortes, ainsi qu'à une clientèle de plus en plus exigeante. Dans un processus continu, nous étendons le champs de nos compétences et la variété de notre gamme de services, et développons ainsi nos connaissances dans de nombreux domaines nouveaux.

Nous sommes certains que son engagement envers les clients, sa créativité et l'esprit d'équipe qui l'anime conduiront Froriep Renggli à remporter les nouveaux challenges la tête haute. Grâce à des collaborateurs hors pair, à des clients de grande valeur et à des moyens efficaces, nous n'avons jamais été plus optimistes au sujet de notre succès en tant qu'Etude d'avocats suisse indépendante à l'accent international bien établi.