

**N° 462518**  
**Société Green Go Aircraft**

**2<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> chambres réunies**

**Séance du 21 septembre 2022**

**Lecture du 14 octobre 2022**

## **CONCLUSIONS**

### **M. Clément MALVERTI, Rapporteur public**

Comme les navires, les aéronefs ont l'art de se jouer de la taxinomie juridique. Ayant vocation à se mouvoir, ils constituent, presque par essence, des biens meubles ; mais soumis, du fait de leur importance, à une exigence d'immatriculation à partir de laquelle une publicité peut s'organiser, certaines règles qui leur sont applicables se rapprochent de celles relatives aux biens immeubles<sup>1</sup>.

Ce particularisme s'illustre notamment en matière de saisie, dont le régime applicable aux aéronefs est en partie dérogatoire à celui qui s'applique en principe aux biens meubles.

La question préjudicielle qui vous est renvoyée par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation vous fournira l'occasion de préciser l'étendue des dérogations au régime de droit commun de la saisie conservatoire applicables aux aéronefs de nationalité étrangère ou dont le propriétaire n'est pas domicilié en France, en particulier s'agissant du juge compétent et des conditions de son intervention.

#### **1. Disons d'abord un mot du litige à l'origine de cette question préjudicielle.**

Sur autorisation du juge de l'exécution du tribunal de grande instance d'Avignon, la société Atis a fait pratiquer, le 3 décembre 2018, la saisie conservatoire d'un avion d'affaires immatriculé en Grande Bretagne et appartenant à une société de droit hongrois, la société Green Go Aircraft.

Par jugement du 26 novembre 2020, le juge de l'exécution du tribunal judiciaire d'Avignon a prononcé la nullité de cette saisie au motif que l'article R. 123-9 du code de l'aviation civile réservait au juge d'instance, et non au juge de l'exécution, la compétence pour autoriser la saisie conservatoire d'un aéronef de nationalité étrangère.

Sur appel de la société Atis, la cour d'appel de Nîmes a, par un arrêt du 31 mars 2021, infirmé ce jugement et confirmé la compétence du juge de l'exécution pour autoriser la saisie,

---

<sup>1</sup> V sur ce point R. Jambu-Merlin, « Le navire, hybride de meuble et d'immeuble », in *Études offertes à J. Flour*, Defrénois, 1979, p. 305

en se fondant sur le droit commun de la saisie conservatoire issu de l'article L. 213-6 du code de l'organisation judiciaire (COJ).

La société Green Go s'est pourvue en cassation contre cet arrêt, lui faisant notamment grief d'avoir méconnu les dispositions de l'article R. 123-9 du CAC en estimant que le juge de l'exécution était compétent pour autoriser la mesure litigieuse.

Par un arrêt du 3 mars 2022, la 2<sup>e</sup> chambre civile de la Cour de cassation a sursis à statuer sur ce pourvoi afin de vous interroger sur la compatibilité de l'article R. 123-9 du CAC, applicable aux seuls aéronefs de nationalité étrangère ou dont le propriétaire n'est pas domicilié en France, avec le régime législatif de droit commun de la saisie conservatoire.

Elle pointe à cet égard deux écarts entre le régime applicable aux aéronefs étrangers et le régime ordinaire. D'une part, le premier attribue compétence au juge d'instance, devenu tribunal judiciaire depuis l'ordonnance du 18 septembre 2019, quand le second renvoie au juge de l'exécution et, dans certains cas, au président du tribunal de commerce. D'autre part, l'article R. 123-9 du CAC subordonne dans tous les cas la saisie conservatoire des aéronefs étrangers à l'autorisation préalable du juge, alors qu'en droit commun le créancier peut se dispenser d'une telle autorisation dans certaines hypothèses, notamment lorsqu'il se prévaut d'un titre exécutoire.

**2.** Précisons que devant la Cour de cassation, la société a soulevé un moyen tiré uniquement de l'incompétence du juge de l'exécution, ne disant donc rien de la seconde différence, tenant à l'exigence d'une autorisation préalable du juge, entre le régime de droit commun de la saisie conservatoire et celui issu de l'article R. 123-9 du CAC applicable aux aéronefs étrangers.

Mais, vous le savez, le juge administratif est tenu de répondre à l'intégralité de la question préjudicielle qui lui est posée par le juge judiciaire, à condition naturellement que celle-ci relève bien de sa compétence. Il ne peut ainsi refuser d'apprécier la légalité d'un acte administratif au motif que cette appréciation ne serait pas utile pour la résolution du litige soumis au juge judiciaire<sup>2</sup>.

Pour le reste, dès lors qu'elle porte sur la légalité de dispositions à portée générale et impersonnelle, la question est par nature relative à l'organisation du service public de la justice, et vous êtes donc compétents pour en connaître (v. sur ce point, TC, 8 février 2021, *Syndicat des avocats de France c/ Garde des sceaux, ministre de la justice*, n° 4202, A).

**3.** Ces précisions étant faites, nous examinerons la conformité de l'article R. 123-9 du CAC, d'une part, aux articles L. 213-6 du COJ et L. 511-3 du code des procédures civiles d'exécution (CPCE), qui respectivement prévoient la compétence de principe du JEX pour autoriser les mesures conservatoires et ouvrent une dérogation au bénéfice du président du tribunal de commerce, d'autre part, à l'article L. 511-2 du CPCE, qui dispense le créancier d'une autorisation préalable dans certaines circonstances.

**3.1.** Pour répondre à la première branche de la question que vous pose 2<sup>e</sup> chambre civile, il est nécessaire de revenir sur l'évolution du régime de la saisie conservatoire.

---

<sup>2</sup> CE, 17 juin 1977, *L...*, p. 288

**3.1.1.** Avant la loi (n° 55-1475) du 12 novembre 1955 relative aux mesures conservatoires, il n'existait pas de saisie conservatoire générale, mais uniquement des saisies spéciales qui répondaient à des situations précises et qu'il était impossible d'étendre à des hypothèses non prévues par un texte. Parmi ces saisies particulières, on trouvait notamment, et précisément, la saisie conservatoire des aéronefs étrangers, créée par l'article 17 loi du 31 mai 1924. Ces dispositions ont par la suite été codifiées par le décret (n° 55-1590) du 30 novembre 1955 à l'article 15 du code de l'aviation civile puis par le décret n° 67-334 du 30 mars 1967 à l'article R. 123-9 de ce code.

Ce n'est donc qu'à compter de la loi du 12 novembre 1955, qui a institué une saisie conservatoire générale s'appliquant aussi bien en matière civile qu'en matière commerciale, que les aéronefs français sont devenus saisissables, selon les conditions de droit commun issues de cette loi, c'est-à-dire, à l'époque, d'une part, celle d'une créance paraissant fondée en son principe et dont, en cas d'urgence, le recouvrement semblait en péril (v. art. 48 de l'ancien code de procédure civile), d'autre part, celle d'une autorisation préalable du juge d'instance. S'agissant des aéronefs étrangers ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, ces conditions s'appliquaient, selon la jurisprudence, en combinaison avec celles posées par l'article R. 123-9 du CAC. Autrement dit, ces dispositions, en ce qu'elles renvoyaient au juge d'instance, se bornaient à faire application aux aéronefs étrangers de ce qui constituait encore à cette époque le droit commun de la saisie conservatoire.

Par la loi (n° 87-424) du 19 juin 1987, et à la suite d'incidents diplomatiques déclenchés par la saisie d'aéronefs étrangers, le législateur fit le choix de durcir significativement les possibilités de saisir les aéronefs, qu'ils soient français ou étrangers. Désormais, l'article L. 6100-1 du code des transports exclut implicitement la saisie des « aéronefs militaires » et des « aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un service public », et l'article L. 6123-1 de ce même code précise que « les aéronefs français et étrangers, affectés à un service d'État ou à des transports publics, ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation ». Cette loi n'a en revanche pas modifié les règles relatives au juge compétent pour autoriser la saisie conservatoire des aéronefs.

C'est à la loi (n° 91-650) du 9 juillet 1991 portant réforme des procédures civiles d'exécution que l'on doit le régime actuel de la saisie conservatoire, et notamment l'attribution au juge de l'exécution d'une compétence générale et d'ordre public en la matière. L'objectif était d'éviter, dans un souci d'efficacité, « les renvois et les conflits de compétence, dès lors qu'un incident soulève une question de fond »<sup>3</sup>. L'ordonnance (n° 2006-461) du 21 avril 2006 vint d'ailleurs parachever ce mouvement d'unification, en donnant compétence au juge de l'exécution dans les procédures de saisie immobilière, lesquelles, sous le régime de la loi de 1991, ressortissaient encore à la compétence du tribunal de grande instance à juge unique.

---

<sup>3</sup> Rapport de la commission des lois du Sénat sur le projet de loi portant réforme des procédures civiles d'exécution, n° 271, mai 1990,

Simplement, parce qu'il était impossible de retirer complètement aux juridictions commerciales des prérogatives leur permettant notamment de surveiller les entreprises en difficulté, la loi de 1991 a maintenu une exception au profit du tribunal de commerce. L'article L. 511-3 du CPCE prévoit ainsi que l'autorisation d'une saisie conservatoire « *peut être accordée par le président du tribunal de commerce lorsque, demandée avant tout procès, elle tend à la conservation d'une créance relevant de la compétence de la juridiction commerciale* ».

**3.1.2.** De la lettre et de l'esprit de la loi du 9 juillet 1991, nous déduisons que le législateur a entendu établir une compétence concurrente du juge de l'exécution et du président du tribunal de commerce en matière de saisie conservatoire, sans nullement réserver un sort particulier aux saisies d'aéronefs étrangers.

Tout d'abord, il n'a maintenu aucune disposition législative susceptible de constituer le fondement d'une telle dérogation pour les aéronefs étrangers. Par contraste, on relèvera que la loi de 1991 avait laissé substituer une exception législative à la compétence du juge de l'exécution s'agissant des navires et autres bâtiments de mer, dont la saisie conservatoire relevait de la compétence du tribunal de commerce ou du juge d'instance en vertu des dispositions combinées de la loi (n° 67-5) du 3 janvier 1967 et du décret (n° 67-967) du 27 octobre 1967. Précisons que ce régime spécial a lui-même été abrogé par l'ordonnance (n° 2010-1307) du 28 octobre 2010, l'article L. 5114-21 du code des transports rattachant désormais la saisie conservatoire des navires à la compétence du juge de l'exécution.

Ensuite, l'article L. 721-27 du code de commerce, issu de la loi du 22 décembre 2010 (n° 2010-1609), indique que la compétence concurrente du président du tribunal de commerce et du juge de l'exécution s'applique aux « *mesures conservatoires portant sur (...) / 3° Les aéronefs, dans les cas et conditions prévus par le code de l'aviation civile* ». En ne distinguant pas les aéronefs français des aéronefs étrangers, ces dispositions témoignent à nos yeux de la volonté du législateur de soumettre ces derniers, s'agissant du juge compétent, au droit commun de la saisie conservatoire.

En outre, plusieurs lois postérieures à celle de 1991 renvoient, au moins implicitement, à la compétence du juge de l'exécution pour les saisies conservatoires d'aéronefs, sans distinguer selon que l'appareil est français ou étranger. Il en va ainsi de l'article 1609 quater viciés A du code générale des impôts, issu de la loi de finances rectificative pour 2003 (n° 2003-1312), relatif à la taxe sur les nuisances sonores aériennes, et de l'article L. 6123-2 du code des transports, issu de la loi (n° 2005-357) du 20 avril 2005, qui permet à l'exploitant de l'aérodrome, à l'ACNUSA ou à la DGAC de requérir auprès du juge de l'exécution la saisie conservatoire d'un aéronef en cas de non-paiement d'une redevances aéroportuaires ou d'amendes administratives.

Enfin, en opportunité, on peine à voir ce qui pourrait justifier une dérogation, s'agissant des seuls aéronefs étrangers, à la compétence de principe du juge de l'exécution.

Pour toutes ces raisons, nous pensons que l'article R. 123-9 du CAC, en tant qu'il attribue compétence au tribunal judiciaire pour autoriser la saisie conservation des aéronefs étrangers, est contraire au régime de droit commun issu de la loi de 1991, qui prévoit une compétence concurrente du JEX et du président du tribunal de commerce.

**3.1.3.** Vous pourriez être tentés de considérer que l'article R. 123-9 du CAC a, dans cette mesure, été implicitement abrogé par la loi de 1991.

Nous vous invitons cependant à ne pas vous engager dans cette voie.

D'abord parce qu'il ressort de votre jurisprudence que ce qui conduit à déclarer qu'une disposition postérieure a implicitement abrogé une disposition antérieure, c'est le fait qu'il est impossible, en raison d'une contradiction irréductible, d'appliquer les deux dispositions en même temps : il n'y a abrogation implicite que si le contenu de la norme est « inconciliable » avec celui de la norme postérieure (v. votre décision d'assemblée du 16 décembre 2005, *Ministre des affaires sociales, du travail et de la solidarité et Syndicat national des huissiers de justice*, n°s 259584 259753, Rec.). C'est notamment ce qui explique que vous réserviez toujours l'hypothèse des rapports entre loi spéciale et loi générale, les dispositions spéciales antérieures subsistant, en principe, à l'entrée en vigueur de dispositions générales postérieures. Or, en l'espèce, rien n'interdirait, en théorie, d'appliquer l'article R. 123-9 du CAC concomitamment aux articles L. 213-6 du COJ et L. 511-3 du code des procédures civiles d'exécution, c'est-à-dire d'attribuer au tribunal judiciaire compétence en matière de saisie conservatoire des aéronefs étrangers tout en maintenant la compétence de principe du JEX et du président du tribunal de commerce pour les autres saisies conservatoires. Autrement dit, nous ne sommes pas ici confrontés à une contradiction irréductible de deux normes s'étant succédées dans le temps mais à une question, plus classique, de légalité, c'est-à-dire de conformité de dispositions réglementaires à des dispositions législatives.

Ensuite, et en tout état de cause, nous pensons que le mécanisme de l'abrogation implicite doit être réservé aux seuls cas d'abrogation d'un acte par un autre acte pris par la même autorité. Ainsi, seul un acte réglementaire peut selon nous abroger un autre acte de même niveau ; en toute rigueur, une loi ne saurait abroger un décret, du seul fait que celui-ci lui est contraire.

Certes, votre jurisprudence admet de faire jouer l'abrogation implicite dans le cas de normes de niveaux différents, notamment celui de l'abrogation implicite par la Constitution d'une loi antérieure<sup>4</sup>. Mais comme a pu le souligner notre collègue Emilie Bokdam, « *le recours à la notion d'abrogation implicite dans cette configuration des lois antérieures à la Constitution de 1958 a en effet présenté historiquement une vertu particulière, celle de permettre de contourner l'interdiction pour le juge administratif d'apprécier et de contrôler la constitutionnalité d'une loi – là où il est, en revanche, toujours compétent pour constater qu'une loi a été abrogée et est sortie de vigueur. Or une telle problématique ne se pose pas dans le cas des règlements et ne saurait donc, selon nous, justifier l'emploi de la notion d'abrogation implicite dans le cas d'un règlement incompatible avec une loi nouvelle* »<sup>5</sup>.

Si vous nous suivez, vous ne ferez donc pas usage du mécanisme de l'abrogation implicite mais jugerez, plus classiquement, que les dispositions de l'article R. 123-9 du CAC, en tant qu'elles attribuent compétence au tribunal judiciaire pour autoriser la saisie d'aéronefs

---

<sup>4</sup> v. CE, Ass., 16 décembre 2005, *Ministre des affaires sociales, du travail et de la solidarité et Syndicat national des huissiers de justice*, préc.

<sup>5</sup> concl. sur CE, 21 septembre 2016, *Ministre délégué, chargé du budget c/ SA Compagnie de Saint-Gobain*, n°s 371862 372146, B

étrangers, sont illégales car contraires aux dispositions des articles L. 213-6 du COJ et L. 721-7 du code de commerce. Par suite, en vertu de votre jurisprudence *Ponard*<sup>6</sup>, elles ne peuvent, dans cette mesure, plus recevoir application.

**3.2.** Il est temps d'aborder la seconde branche de la question préjudicielle, c'est-à-dire celle de la compatibilité de l'article R. 123-9 du CAC, en tant qu'il soumet systématiquement la saisie conservatoire d'un aéronef étranger à l'autorisation du juge, au droit commun de la saisie conservatoire issu de l'article L. 511-2 du CPCE, lequel se passe d'une telle autorisation « *lorsque le créancier se prévaut d'un titre exécutoire ou d'une décision de justice qui n'a pas encore force exécutoire* » ou « *en cas de défaut de paiement d'une lettre de change acceptée, d'un billet à ordre, d'un chèque ou d'un loyer resté impayé dès lors qu'il résulte d'un contrat écrit de louage d'immeubles* ».

Ces dernières dispositions sont, elles aussi, issues de la loi du 9 juillet 1991. Il s'agissait, dans l'esprit du législateur, de simplifier pour le créancier la mise en œuvre d'une mesure conservatoire, et donc de décharger les tribunaux, dans les situations où l'évidence de la créance est suffisante pour que l'on se dispense, en l'absence de contestation, de l'intervention d'un juge. Ainsi, dans les cas énumérés par l'article L. 511-2 du code des procédures civiles d'exécution, le créancier peut pratiquer d'emblée, de sa propre autorité, une mesure conservatoire, en choisissant notamment le bien sur lequel elle porte. Bien sûr, cela ne signifie aucunement qu'il peut se passer de remplir les conditions de l'article L. 511-1, c'est-à-dire celles tenant à l'existence, d'une part, d'une créance paraissant fondée dans son principe, d'autre part, de circonstances susceptibles d'en menacer le recouvrement<sup>7</sup>. Simplement, dans les hypothèses visées par l'article L. 511-2, et au regard de la nature de la créance, il y a lieu de réputer ces conditions remplies, à charge pour le débiteur de contester la mesure, le créancier agissant à ses risques et périls.

Contrairement à la question du juge compétent, rien n'indique que le législateur ait entendu soumettre les aéronefs étrangers au droit commun de la saisie conservatoire s'agissant des cas dans lesquels il peut être dérogé à l'obligation d'obtenir l'autorisation préalable du juge.

D'une part, les dispositions de l'art. R. 123-9 du CAC sont, sur ce point, cohérentes avec celles de l'article L. 6123-1 du code des transports, issues de la loi du 19 juin 1987 dont il a été question tout à l'heure. En effet, en limitant les cas dans lesquels « *les aéronefs français et étrangers, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics (...) peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire* », ces dispositions présupposent l'existence d'une procédure d'autorisation judiciaire pour toute saisie conservatoire d'un aéronef étranger.

D'autre part, contrairement à celles de l'art. L. 213-6 du COJ, les dispositions de l'article L. 511-2 du CPCE ne sont pas exclusives de toute autre procédure. Ainsi, en matière de saisie des navires, l'article L. 5114-22 du code des transports, issu de l'ordonnance (n° 2010-1307) du 28 octobre 2010, prévoit explicitement que « *toute personne dont la créance*

<sup>6</sup> CE Sect., 14 novembre 1958, p. 554

<sup>7</sup> Cass. civ. 1<sup>re</sup>, 12 mai 2011, n° 10-15.700, inédit

*paraît fondée en son principe peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire d'un navire ».*

Enfin, en opportunité, autant l'on peine à cerner ce qui justifie de déroger à la compétence de principe du juge de l'exécution s'agissant des aéronefs étrangers, autant l'on peut comprendre que le droit positif ait maintenu, s'agissant d'appareils étrangers qui ont vocation à se mouvoir et dont l'immobilisation est susceptible d'entraîner pour leurs propriétaires des désagréments financiers et matériels extrêmement importants, la garantie que constitue l'obligation d'obtenir une autorisation du juge avant de procéder à leur saisie conservatoire.

Pour toutes ces raisons, nous pensons que l'article R. 123-9 du CAC, en tant qu'il subordonne dans tous les cas la saisie conservatoire des aéronefs étrangers à l'autorisation préalable du juge, n'est pas contraire au droit commun de la saisie conservatoire issu de l'article L. 511-2 du CPCE.

Tel est le sens de nos conclusions.