

6325

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le règlement de transport aérien

(Du 3 octobre 1952)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le projet d'un arrêté fédéral portant approbation du règlement de transport aérien.

I. LES FONDEMENTS JURIDIQUES

La loi sur la navigation aérienne, entrée en vigueur le 15 juin 1950 (RO 1950, 491), règle en détail, à ses articles 64 à 74, les rapports juridiques entre l'exploitant d'un aéronef et les tiers à la surface. Mais elle ne consacre qu'un unique article aux rapports entre l'exploitant d'un aéronef, d'une part, et le passager, l'expéditeur et le destinataire d'un envoi de marchandises, d'autre part. Cet article (art. 75) charge simplement le Conseil fédéral « d'arrêter un règlement de transport aérien régissant le transport des personnes et des bagages, des biens et des animaux, y compris la responsabilité civile du transporteur à l'égard des voyageurs et des expéditeurs ». Il est prescrit qu'en arrêtant ce règlement, le Conseil fédéral doit se fonder sur les principes de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (RO 50, 450). Cette convention, approuvée par les chambres le 22 mars 1934, est entrée en vigueur pour la Suisse le 7 août 1934.

A la vérité, le champ d'application de la convention de Varsovie n'est point universel. Deux restrictions très importantes doivent avant tout être relevées:

Premièrement, la convention ne s'applique qu'au transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué contre rémunération, et aux transports internationaux gratuits effectués par une entreprise de

transports aériens (art. 1^{er}, 1^{er} al.). Il en résulte *a contrario* qu'un transport gratuit, s'il n'est pas exécuté par une entreprise se vouant industriellement à la navigation aérienne, n'est pas régi par les dispositions de la convention. Ces dispositions ne s'appliquent pas non plus aux transports internes.

La seconde restriction consiste en ce que les règles de la convention ne sont applicables qu'aux transports internationaux pour lesquels, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination sont situés sur le territoire de deux Etats contractants ou lorsque ces deux points sont situés sur le territoire d'un seul Etat contractant si une escale est prévue à l'étranger (art. 1^{er}, 2^e al.). Les règles de la convention de Varsovie ne sont pas applicables aux autres transports internationaux.

La Suisse n'a encore aucune législation spéciale s'appliquant aux transports non régis par la convention de Varsovie. Ces transports sont soumis par conséquent aux règles de notre code des obligations, c'est-à-dire aux prescriptions sur le mandat et le contrat de travail, s'il s'agit de transporter des personnes, et à celles sur le contrat de transport, s'il s'agit de transporter des biens. Un rapport juridique découlant d'un contrat de transport aérien contre rémunération doit par conséquent être jugé en droit suisse d'après les principes suivants :

1. S'il s'agit d'un transport interne, d'après les *règles du code des obligations*.

2. S'il s'agit d'un transport international en provenance ou à destination d'un Etat ayant adhéré à la convention de Varsovie, d'après les *règles de cette convention*.

3. S'il s'agit d'un transport international en provenance ou à destination d'un Etat qui n'est pas partie à la convention ou d'un transport à l'intérieur d'un Etat étranger unique, d'après les *règles du code des obligations*, en tant que le droit suisse est applicable.

Cet état de choses n'est pas satisfaisant. Il n'est pas conforme aux règles de l'équité. Sauf raison impérieuse, des situations identiques ne doivent pas être traitées de façon différente. Illustrons la situation actuelle par un exemple : Un avion d'un service régulier transporte de Zurich à Genève les passagers A, B et C. Mais A a un billet de passage Zurich-Genève, B un billet Zurich-Rio de Janeiro, et C un billet Zurich-Montevideo. Sur le parcours Zurich-Genève, ces trois passagers subissent un même dommage. Or il se trouve que le transporteur n'est pas du tout responsable de la même manière envers eux tous. A l'égard de A (transport interne), il est responsable en vertu du code des obligations ; à l'égard de B (transport à destination d'un Etat contractant), il est responsable en vertu de la convention de Varsovie ; à l'égard de C (transport à destination d'un Etat non contractant), c'est de nouveau le code des obligations qui est applicable. Si ce code est appliqué, la victime doit prouver la faute du transporteur. Si c'est la convention de Varsovie, il y a présomption légale

de la faute du transporteur. C'est donc à celui-ci à démontrer que lui et ses préposés n'ont commis aucune faute (art. 20 et 21 de la convention). Suivant les preuves qui ont été administrées, il peut donc arriver que les cas B et C, identiques (transport international entre la Suisse et l'Amérique du Sud), doivent faire, de la part du juge suisse, l'objet de décisions tout à fait différentes.

En rédigeant l'article 75 de la loi sur la navigation aérienne, le législateur a voulu éliminer cette inégalité de traitement de cas semblables; le règlement de transport aérien doit déclarer applicables à *tous* les transports aériens commerciaux les mêmes règles de droit. Dans notre message concernant la loi (FF 1945, I, 350, remarques sur l'art. 58 du projet), nous déclarions à ce propos: « Le droit international des transports aériens, sous le régime duquel prennent naissance plus des deux tiers des contrats de transport de l'aéronautique suisse, est réglé par la convention de Varsovie, ratifiée par la Suisse. Vu le rôle dominant du droit international dans ce domaine, le règlement de transport aérien pourra se contenter, dans une large mesure, d'instituer des dispositions analogues pour les transports internes. » Ces considérations sont celles mêmes qui ont inspiré le législateur. L'idée développée par le message est réalisée par l'article 75 de la loi.

A l'heure actuelle, presque tous les Etats qui participent activement à la navigation aérienne internationale, ou dont un point du territoire constitue une escale de liaisons internationales importantes, sont parties à la convention de Varsovie. Depuis la dernière liste publiée (RO 1951, 569), trois Etats ont encore adhéré: l'Argentine, la Birmanie et l'Indonésie.

II. L'ADAPTATION DU DROIT NATIONAL

Nous avons relevé les inconvénients d'une réglementation qui diffère suivant qu'elle s'applique au trafic interne, au trafic avec un Etat partie à la convention de Varsovie ou avec un Etat non partie à cette convention. Lorsque sont en jeu des relations commerciales intéressant le monde entier, il est d'importance vitale pour tous les participants que les fondements juridiques en soient clairs et uniformes. Mais cette uniformité n'est possible que si la législation nationale est adaptée aux règles existant depuis des années pour certaines catégories de transports aériens, règles dont la pratique a confirmé la sagesse. Le règlement de transport aérien est appelé à combler cette lacune de notre droit privé aérien.

Deux voies s'ouvraient à ceux qui étaient chargés de rédiger le règlement de transport. Ou bien ils pouvaient entrer dans tous les détails, reproduisant l'essentiel de la convention de Varsovie, avec adjonction des simplifications prévues en faveur des transports internes, ou bien se borner, pour assurer l'unification du droit, à ne poser que les principes fondamentaux. La première solution aurait eu l'avantage de réunir toute la matière

en un seul document, ce dont seraient résultées naturellement pour la pratique certaines commodités. Néanmoins, nous avons donné la préférence à la seconde solution, les dispositions de la convention de Varsovie étant déjà en vigueur et publiées dans le *Recueil des lois*. La tâche actuelle consiste ainsi simplement à étendre la validité de ces dispositions à des catégories de transports contre rémunération auxquelles le droit international ne s'appliquait pas jusqu'ici.

Les milieux intéressés à la réglementation future, notamment les entreprises de transports aériens commerciaux, les chemins de fer fédéraux et les expéditeurs, ont eu l'occasion de se prononcer amplement lors de la discussion du projet de règlement. Ce projet a recueilli l'approbation de tous les participants, même si l'intérêt général a empêché de prendre en considération certains vœux particuliers.

L'article 75 de la loi oblige le Conseil fédéral à entendre la commission de la navigation aérienne avant d'édicter le règlement de transport aérien. Cette commission, qui est appelée à donner son avis sur les questions importantes intéressant la navigation aérienne (art. 5 de la loi), a discuté en détail le projet au cours de deux séances et y a donné son acquiescement.

III. LES DISPOSITIONS DU RÈGLEMENT DE TRANSPORT AÉRIEN

A. Dispositions générales

Article premier. Cet article donne les définitions indispensables pour l'interprétation correcte et l'application du règlement. Les définitions visent ainsi à conférer un sens juridique parfaitement précis, excluant toute confusion, aux expressions en usage dans le droit aérien suisse.

Article 2. Cette disposition réalise l'unification désirée du droit suisse de transport aérien. En effet, d'après le *1^{er} alinéa*, le règlement régit tous les transports internes et internationaux dès qu'ils sont effectués contre rémunération. C'est dire qu'il s'appliquera non seulement aux transports qui, au sens de la convention de Varsovie, sont qualifiés d'internationaux, mais aussi aux transports nationaux, ainsi qu'aux transports ne faisant pas l'objet de la convention internationale. La Suisse sera ainsi dotée d'un droit spécial et uniforme des transports aériens.

Le règlement est applicable dès le moment où il y a contrat de transport contre rémunération. Cependant, suivant le *2^e alinéa*, il s'applique également à tous transports, même gratuits, lorsqu'ils sont effectués par une entreprise de transports aériens. En revanche, le transport gratuit effectué par un particulier ou une entreprise autre qu'une entreprise de transport n'est pas le domaine du règlement.

Le règlement ne donne point la définition de la rémunération et laisse à la pratique le soin d'en préciser la notion.

Le 3^e alinéa est la confirmation de la règle fixée à l'article 76 de la loi sur la navigation aérienne. Les transports postaux n'étant pas soumis au régime de la convention de Varsovie, le règlement de transport aérien ne saurait porter atteinte aux arrangements spéciaux passés entre l'administration des postes et les entreprises de transports aériens. La poste aérienne reste donc soumise à son statut particulier.

Article 3. L'introduction dans la législation suisse des règles établies par la convention de Varsovie a nécessairement pour effet que ses règles déterminent la portée du contrat de transport. L'article 3 pose donc le principe que les droits et obligations des parties sont réglés par la convention internationale (art. 12 à 16), sous réserve des dispositions particulières du règlement et des conditions de transport complémentaires fixées par le transporteur.

Article 4. Les parties contractantes sont libres, en principe, de déterminer leurs conditions de transport. Toutefois, en conformité des articles 30 de la loi sur la navigation aérienne et 149 de son règlement d'exécution, les conditions de transport des entreprises suisses au bénéfice d'une concession doivent être approuvées par l'office fédéral de l'air. La Swissair, en sa qualité de membre de l'association internationale des transports aériens, applique les « conditions générales » de cette association, mais ces conditions ne peuvent être approuvées par l'autorité de surveillance que si elles ne sont pas en contradiction avec les prescriptions impératives du droit national et des conventions internationales obligeant la Suisse.

B. Titres de transport

Comme la convention de Varsovie, le règlement de transport aérien prévoit trois titres de transport, qui correspondent aux différentes catégories du transport: le billet de passage pour les voyageurs, le bulletin de bagages et la lettre de transport aérien. Seuls les menus objets qui demeurent sous la garde du voyageur ne donnent pas lieu à l'établissement d'un document particulier.

Pour être valable, chacun des titres doit contenir un certain nombre d'énonciations. On s'était demandé s'il convenait d'adopter dans les transports internes les règles de la convention de Varsovie concernant ces documents. Le législateur a estimé que, pour le trafic interne, les formalités d'expédition pouvaient être simplifiées (art. 75, 2^e al., de la loi).

Article 5. Cet article énumère les mentions minimums qu'exige la délivrance d'un titre de transport pour le trafic interne. Par rapport aux prescriptions relatives au transport international, ces exigences constituent une simplification importante. Elles se bornent à ce qui est absolument nécessaire pour établir la volonté des parties et administrer la preuve lors d'une demande en dommages-intérêts. Aussi les indications requises sont-

elles obligatoires pour le transporteur s'il entend invoquer les dispositions qui excluent ou limitent sa responsabilité. Pour plus de détails, nous renvoyons à ce qui est dit au sujet de l'article 7.

Article 6. Dans les transports internationaux au sens de la convention de Varsovie et pour les autres transports au sens de l'article premier, lettre e, le règlement oblige le transporteur à émettre les titres prescrits par la convention internationale. Ces documents doivent être établis en conformité des prescriptions de la convention. La convention de Varsovie ayant été ratifiée par la Suisse, nous avons cru pouvoir nous abstenir de commenter les prescriptions internationales fort compliquées. Il suffit de se reporter aux articles 3 à 16 de la convention.

Article 7. Les titres de transport constituent de simples titres probatoires dont l'absence, la perte ou l'irrégularité n'affectent ni l'existence, ni la validité du contrat. Il n'y a aucune raison de rendre formel le contrat de transport aérien, aucune nécessité juridique de donner aux documents de transport le caractère d'éléments constitutifs du contrat.

Cependant, si le titre de transport n'a pas été établi, il en découlera, suivant les circonstances, une sanction de droit privé consistant dans la privation pour le transporteur du droit de se prévaloir des deux principaux avantages de la convention: la faculté d'exclure sa responsabilité en prouvant l'absence de faute de sa part et de ses préposés et la limitation de sa responsabilité à des sommes déterminées. La conséquence sera la même si le titre n'est pas établi en conformité des prescriptions du règlement et de la convention de Varsovie.

C. Responsabilité du transporteur aérien

Article 8. Cet article constitue, par le principe qu'il pose, la clef de voûte du règlement. Ainsi que nous l'avons relevé plus haut, le règlement a pour but principal de soumettre également aux dispositions de la convention de Varsovie les transports internes contre rémunération et les transports internationaux ne relevant pas cette de convention. Cela signifie que ses clauses relatives à la responsabilité du transporteur seront désormais applicables en lieu et place du droit commun national, car la responsabilité doit être la même pour les transports internationaux et pour le trafic interne. Le règlement modifie ainsi des dispositions de droit privé de la législation suisse pour les rendre conformes aux dispositions internationales.

Les principes essentiels de la responsabilité contenus dans la convention de Varsovie sont, en bref, les suivants (art. 17 à 30):

Le transporteur répond en principe de tout dommage dû à un accident survenu à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement et de débarquement. Mais il lui est possible de se libérer de la présomption qui pèse sur lui en démontrant qu'il a apporté toute la diligence requise

dans l'exécution du transport. Il n'est responsable que si lui-même ou ses préposés ont commis une faute. Sa responsabilité est donc contractuelle et fondée sur la faute. Vu la difficulté pour le lésé de prouver la faute, le fardeau de la preuve est cependant renversé. Autrement dit, le lésé n'a pas à prouver la faute du transporteur; c'est celui-ci qui doit établir, pour ne pas encourir de responsabilité, que lui-même ou ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

En outre, dans le transport des biens ou des bagages (mais pas dans celui des personnes), le transporteur peut se libérer de sa responsabilité — le cas de dol ou de faute grave excepté — s'il démontre que le dommage provient simplement d'une faute nautique (faute de pilotage, de conduite ou de navigation), et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir le dommage. La différence entre la faute nautique et la faute ordinaire découle du droit maritime. Elle se fonde sur l'idée suivante: celui qui conduit un navire ou un aéronef est appelé, le cas échéant, à prendre rapidement une décision d'une grande portée qui se révélera peut-être inadéquate par la suite. Il ne serait pas justifié de lui reprocher plus tard ce qu'il n'aurait pas fait à tête reposée.

Cette responsabilité est limitée, le transporteur, hors les cas de dol ou de faute grave, n'étant tenu à réparation que jusqu'à concurrence d'une somme déterminée. Enfin, s'il lui est permis d'accroître conventionnellement sa responsabilité, il lui est interdit de s'en exonérer totalement ou partiellement, toute clause de ce genre étant considérée comme nulle par la convention de Varsovie.

Article 9. A l'instar de la convention de Varsovie, le règlement prévoit une limitation numérique de la responsabilité du transporteur. Il est indispensable de limiter, comme en droit international, le montant de l'indemnité, car une indemnité illimitée en trafic interne créerait une inégalité injustifiée et non voulue par le législateur. Les montants de la responsabilité maximum sont déterminés par la convention internationale sur la base du franc français Poincaré. Il nous a paru indiqué d'exprimer dans le règlement le maximum en monnaie suisse.

Les montants minimums fixés ne peuvent être supprimés ni abaissés. Mais rien ne s'oppose à ce que les parties augmentent conventionnellement le montant de la responsabilité. L'usager ou l'expéditeur pourra donc se couvrir du risque d'un dommage supérieur au montant prévu en concluant un accord spécial avec le transporteur ou un contrat d'assurance.

Article 10. Il eût été inadmissible que le transporteur mal intentionné ou gravement négligent pût jouir de la sollicitude des autorités et bénéficier d'un régime de responsabilité atténuée. C'est pourquoi, conformément au droit international en vigueur, le transporteur aérien n'a pas la

faculté, en cas de dol ou de faute grave de sa part, d'exclure sa responsabilité en établissant simplement l'existence d'une des causes d'exonération (faute de la personne lésée, diligence requise ou simple faute nautique). Au lieu de ne se voir condamner que dans les limites numériques de l'article 9, il pourra en outre avoir à rembourser intégralement le montant des dommages causés. L'attitude du préposé a les mêmes conséquences. Par préposé, il faut entendre toute personne ayant un lien avec le transporteur en vertu d'un mandat quelconque, agissant au nom et pour le compte du transporteur.

Il incombera à celui qui invoque l'existence d'une responsabilité pour des montants dépassant ceux que prévoit l'article 9 d'établir le dol ou la faute grave du transporteur ou d'un de ses préposés.

Le transporteur n'a pas la possibilité d'exclure la prescription énoncée à l'article 10. Le droit suisse prévoit en effet la nullité de toute stipulation libérant d'avance le débiteur de sa responsabilité en cas de dol ou de faute grave (art. 100 CO). La convention de Varsovie va plus loin encore, puisque son article 23 déclare nulle et de nul effet toute clause du contrat de transport tendant à exonérer totalement ou partiellement le transporteur de sa responsabilité.

Article 11. Il appartenait au droit national d'établir les règles concernant la fixation de l'indemnité. C'est ainsi que le mode et le calcul de la réparation pour les dommages causés par le transporteur aérien se déterminent suivant les principes du code des obligations concernant les actes illicites (art. 42 à 47). En cas de préjudice matériel, les articles 447 et 448 de ce code sur le contrat de transport sont applicables à titre subsidiaire pour le calcul de la réparation. Si les conditions de la convention de Varsovie sont remplies, les dommages-intérêts seront toujours limités aux sommes prévues à l'article 9 du règlement.

Si le décès d'un passager ou la lésion corporelle qu'il a subie donne à plusieurs personnes le droit de réclamer des dommages-intérêts, le total des indemnités allouées ne saurait dépasser les limites fixées par le règlement. Les indemnités particulières seront réduites proportionnellement.

Article 12. Cet article consacre les règles de compétence de la convention de Varsovie (art. 28). Pour faire valoir la responsabilité du transporteur, le demandeur a le choix entre quatre différents tribunaux: tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, tribunal du lieu de destination. L'ouverture d'un tel choix est favorable au demandeur, qui optera pour le tribunal le plus proche de son domicile ou du centre de ses affaires.

Si une entreprise étrangère a institué un domicile juridique en Suisse conformément aux articles 139 et suivants du règlement d'exécution de

la loi sur la navigation aérienne (RO 1950, 517), elle pourra être actionnée également devant le juge de ce domicile.

D. Cas particuliers

Les articles 13 à 16 contiennent des dispositions particulières concernant le transport de marchandises spéciales, d'animaux et de cadavres.

Article 13. Cet article énonce les objets et matières que des dispositions légales ou des motifs d'ordre public et de sécurité commandent d'exclure du transport aérien. Il se rapproche à cet égard du droit ferroviaire, notamment de l'article 126 du règlement de transport par chemins de fer et par bateaux du 24 juin 1949 (RO 1949, 585) et de l'annexe I dudit règlement.

Article 14. La question des objets et matières admis au transport aérien sous certaines conditions joue un rôle important. Le transport par aéronef de ces objets et matières est subordonné à l'autorisation de l'office fédéral de l'air, qui établira, de façon générale ou dans chaque cas particulier, les conditions auxquelles le transport pourra être admis.

Article 15. Il va sans dire que les mesures à prendre pour combattre les épizooties sont également applicables aux transports d'animaux par voie aérienne. L'article 15 se borne donc à prescrire que, pour l'importation et le transit des animaux, les prescriptions concernant la police des épizooties sont réservées.

Article 16. Le transport international de cadavres par voie aérienne ou par d'autres moyens de transport n'est autorisé que si certaines conditions sont remplies. Celles-ci sont énumérées dans l'arrangement international du 10 février 1937 concernant le transport des corps, arrangement auquel notre pays a adhéré le 19 janvier 1940 (RO 56, 1258).

E. Situation de l'expéditeur et du destinataire à l'égard du transporteur

Article 17. La conclusion du contrat de transport de marchandises crée entre les trois parties, l'expéditeur, le destinataire et le transporteur, un réseau de droits et d'obligations dont elles ne sauraient se départir jusqu'à l'acceptation des biens par le destinataire. Elle donne à l'expéditeur et au destinataire la possibilité de faire valoir tous les droits qui leur sont conférés par les dispositions de la convention de Varsovie (art. 12, 13 et 14), à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose. La convention reconnaît à l'expéditeur le droit de disposition. Elle le maintient à son profit jusqu'au moment où naît le droit du destinataire. En principe, la maîtrise de la marchandise appartient à l'expéditeur pendant tout le cours du transport. Elle passe au destinataire lorsque la marchandise lui a été remise avec la lettre de transport ou lorsque la marchandise étant arrivée à destination, il a demandé au transporteur la lettre de transport et la livraison de la marchandise.

Article 18. Les entreprises de transports aériens organisent, pour la commodité des usagers, des services de camionnage, chargés de prendre livraison de la marchandise au domicile de l'expéditeur, ou de la remettre en mains propres du destinataire, ou encore de la faire parvenir à un autre transporteur. Si les parties n'entendent point faire appel à un service de ce genre pour la livraison des biens au domicile du destinataire, ce dernier aura toutefois l'obligation d'en prendre possession au point de destination, c'est-à-dire au point où prend fin le transport par aéronef prévu au contrat de transport.

Article 19. Il est nécessaire de régler par des prescriptions spéciales la position du transporteur, en particulier dans les cas d'empêchement de livrer. Le transporteur doit veiller à l'exécution du contrat de transport et obtempérer aux manifestations de volonté de l'expéditeur et du destinataire. L'article 19 fixe par conséquent les droits et obligations du transporteur lorsque le destinataire refuse ou néglige de prendre livraison des biens.

Article 20. Cette disposition indique les mesures à prendre par le transporteur lorsque les biens qui lui ont été confiés sont exposés à une prompte détérioration. Ces mesures seront celles de l'article 445 du code des obligations.

Article 21. L'expéditeur et le destinataire peuvent ouvrir l'action en responsabilité contre le transporteur dans la limite de leurs propres intérêts seulement et en réparation des dommages subis. Toutefois, le destinataire ne peut agir que le jour où il a acquis un droit sur la marchandise.

F. Transports combinés

Article 22. Par « transports combinés » il faut entendre le transport de voyageurs, de bagages et de marchandises effectué d'un point de départ initial à un point de destination final, en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport. Entre les diverses entreprises qui prennent part aux transports combinés — chemins de fer, automobiles, compagnies aériennes et maritimes — il existe une telle différence de régime juridique, administratif et économique que le règlement, comme la convention de Varsovie d'ailleurs, limite son application au transport aérien.

Le texte de cet unique article montre que le règlement laisse ouverte une question importante. La question de la répartition de la responsabilité entre les transporteurs. La raison en est que le transport aérien combiné se trouve encore dans une phase d'expérimentation. Avant de légiférer, il vaut mieux attendre les enseignements de la pratique. Ajoutons que la conclusion d'accords entre les compagnies de chemins de fer et de navigation aérienne, notamment aux fins de réglementer le trafic marchandises combiné air-fer, a rendu moins urgente l'élaboration d'un texte législatif.

IV. L'APPROBATION PAR L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

Quelle est la nature juridique de l'arrêté par lequel l'Assemblée fédérale approuve le règlement de transport ? Si le législateur a conféré au Conseil fédéral le droit d'édicter un règlement de transport, on ne voit pas immédiatement sur quelle base juridique le droit d'approbation de l'Assemblée fédérale doit en même temps se fonder. La procédure d'approbation est contestée en doctrine. Le commentaire de Burckhardt (3^e édition, page 667) nie l'admissibilité d'une telle réserve. Il expose que l'Assemblée fédérale édicte des prescriptions juridiques ayant force obligatoire générale soit sous forme de lois créées sous sa responsabilité, soit par délégation au Conseil fédéral, et c'est alors à celui-ci qu'incombe la responsabilité, envers l'Assemblée fédérale, comme pour tous les autres actes de sa gestion. Marti (*Das Verordnungsrecht des Bundesrates*, page 109) se prononce dans le même sens contre la réserve d'approbation. Giacometti (*Schweizerisches Bundesstaatsrecht*, page 798), en revanche, considère l'institution du droit d'approbation des ordonnances du Conseil fédéral comme admissible et relève son rôle pratique non négligeable en matière de pouvoirs extraordinaires.

Il a été antérieurement constaté au Conseil national qu'un tel droit d'approbation n'était pas, il est vrai, expressément prévu par le droit public suisse, mais que rien ne l'excluait non plus. (*Bulletin sténographique du Conseil national*, 1926, 244/245). Si la compétence essentielle appartient au Conseil fédéral, a-t-on argumenté, il ne saurait être question de discuter à l'Assemblée fédérale les dispositions qu'il a arrêtées de la même manière que s'il appartenait à celle-ci de les édicter. Elle ne peut que les examiner dans leur ensemble et les approuver ou les repousser en bloc, le cas échéant ne s'y rallier que sous certaines réserves.

Dans le cas concret dont il s'agissait (état des fonctions, du 7 avril 1930), le Conseil fédéral adhéra à l'opinion exprimée au Conseil national (FF 1930, I, 342). Il ne prend pas, à l'égard du projet d'aujourd'hui, une attitude différente.

Nous vous recommandons d'accepter le projet d'arrêté fédéral qui suit et saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 3 octobre 1952.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le président de la Confédération,

KOBELT

Le vice-chancelier,

F. WEBER

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL
approuvant
le règlement de transport aérien

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 75, 3^e alinéa, de la loi du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne,

vu le message du Conseil fédéral du 3 octobre 1952,

arrête :

Article unique

Le règlement de transport aérien du 3 octobre 1952 est approuvé.

RÈGLEMENT DE TRANSPORT AÉRIEN

(Du 3 octobre 1952)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu l'article 75 de la loi du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne,

sous réserve de l'approbation de l'Assemblée fédérale,

arrête :

A. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Le présent règlement entend par :

I. Définition

- a. Convention de Varsovie: la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Varsovie le 12 octobre 1929;
- b. Transport: le transport de personnes, bagages ou biens, effectué par aéronef. Ce transport comprend le temps qui s'écoule du début de l'embarquement d'un passager à bord d'un aéronef jusqu'à la fin de son débarquement, et d'autre part le temps qui s'écoule entre le moment où le transporteur a reçu les bagages ou les biens pour les transporter et celui auquel il les a livrés à l'ayant droit;
- c. Transport interne: le transport aérien dont le point de départ et le point d'arrivée sont, d'après les stipulations des parties, situés en Suisse ou à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, sans qu'un atterrissage intermédiaire à l'étranger soit prévu;
- d. Transport international au sens de la convention de Varsovie: le transport aérien international comme l'entend la convention du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international;
- e. Autres transports: le transport aérien international ne faisant pas l'objet de la convention du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et transport de cabotage à l'intérieur d'un Etat étranger;

- f.* Transporteur: celui qui accepte de transporter par aéronef, contre rémunération, des personnes, des bagages ou des biens;
g. Biens: le fret, les animaux et les cadavres.

Art. 2

II. Objet

¹ Le présent règlement s'applique à tout transport interne, transport international au sens de la convention de Varsovie, tous autres transports de personnes, bagages ou biens, effectués par aéronef contre rémunération.

² Il s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

³ Sont exceptés de l'application du présent règlement les transports effectués sous l'empire de la législation postale, de conventions postales internationales ou d'arrangements spéciaux conclus entre l'administration postale suisse et les transporteurs aériens.

Art. 3

III. Rapports juridiques avec le transporteur

¹ Les rapports juridiques du voyageur, de l'expéditeur et du destinataire avec le transporteur sont réglés par les dispositions de la convention de Varsovie.

² Sont réservées les dispositions du présent règlement et les conditions de transport complémentaires stipulées par le transporteur.

Art. 4

IV. Conditions de transport

¹ Les conditions de transport des entreprises suisses de transports aériens au bénéfice d'une concession sont soumises à l'approbation de l'office fédéral de l'air.

² Elles ne peuvent être approuvées que si elles ne contredisent pas les dispositions de droit impératif des lois suisses et des conventions internationales obligeant la Suisse.

B. TITRES DE TRANSPORT

Art. 5

I. Transport interne

¹ Dans le transport interne de voyageurs, le transporteur est tenu d'établir un billet de passage contenant au moins les indications suivantes:

- a.* Jour du vol;
- b.* Points de départ et de destination;
- c.* Nom et adresse du transporteur.

² Dans le transport interne de bagages enregistrés, le transporteur doit établir un bulletin de bagages en deux exemplaires contenant au moins les indications suivantes :

- a. Lieu et date de sa délivrance;
- b. Points de départ et de destination;
- c. Nom et adresse du transporteur;
- d. Mention que les bagages seront livrés au porteur du bulletin.

³ Dans le transport interne de biens, le transporteur a le droit de demander de l'expéditeur la remise, en trois exemplaires, d'une lettre de transport aérien contenant au moins les indications suivantes :

- a. Lieu et date de sa délivrance;
- b. Points de départ et de destination;
- c. Nom et adresse de l'expéditeur;
- d. Nom et adresse du transporteur;
- e. Nom et adresse du destinataire;
- f. Nature des biens;
- g. Pour des envois contre remboursement, le prix des biens et le montant des frais.

Art. 6

Pour le transport international au sens de la convention de Varsovie et pour les autres transports de voyageurs, de bagages ou de biens, le transporteur aérien doit établir les titres de transport prescrits par ladite convention.

II. Transport international au sens de la convention de Varsovie et autres transports

Art. 7

¹ L'existence et la validité du contrat de transport ne sont pas affectées par l'absence, la perte ou l'irrégularité d'un titre de transport.

III. Conséquences juridiques de l'absence ou de l'irrégularité

² Si le transporteur a néanmoins admis le voyageur sans qu'un billet de passage ait été établi, ou s'il a accepté des bagages enregistrés ou des biens sans établir de bulletin de bagages ou se faire remettre une lettre de transport aérien, ou si ces deux derniers titres ne contiennent pas les mentions obligatoires, le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la convention de Varsovie et du présent règlement qui excluent ou limitent sa responsabilité.

C. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR AÉRIEN

Art. 8

Qu'il s'agisse de transport interne, de transport international au sens de la convention de Varsovie ou d'autres transports, le

I. Principe

transporteur est responsable selon les règles de ladite convention et les dispositions complémentaires du présent règlement.

Art. 9

II. Maximum de la responsabilité

Sauf si une limite supérieure a été fixée par convention spéciale entre les parties, le transporteur est responsable :

- a. Envers chaque voyageur d'un montant de 36 250 francs au plus;
- b. Pour les bagages enregistrés et les biens, de leur valeur au point de départ, mais de 72 fr. 50 au plus par kilogramme;
- c. Pour les objets dont le voyageur conserve la garde, de leur valeur au point de départ, mais de 1450 francs au plus.

Art. 10

III. Responsabilité illimitée en cas de dol ou de faute grave

¹ Si le transporteur a causé le dommage par dol ou faute grave, il ne pourra se prévaloir des dispositions de la convention de Varsovie ou du présent règlement qui excluent ou limitent sa responsabilité.

² Il en sera de même si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un préposé du transporteur aérien agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 11

IV. Fixation de l'indemnité

¹ En cas de décès ou de lésion corporelle d'un voyageur, la qualité d'ayant droit, la forme de la réparation et le mode de calcul de la réparation sont déterminés par les dispositions du code des obligations.

² Si, en cas de décès ou de lésion corporelle du même voyageur, plusieurs ayants droit peuvent prétendre des indemnités et que le total de ces indemnités dépasse le maximum de 36 250 francs, le juge les réduira dans le rapport de ce maximum à leur montant.

³ Pour le calcul de la réparation, en cas de dommage matériel, les dispositions du code des obligations sur le contrat de transport sont applicables à titre complémentaire.

Art. 12

V. For

¹ Le for de l'action en dommages-intérêts se détermine selon les dispositions de la convention de Varsovie.

² Si un transporteur étranger a désigné à l'office fédéral de l'air un domicile juridique en Suisse, il peut en outre être actionné devant le juge de ce domicile.

D. CAS PARTICULIERS

Art. 13

Sont exclus du transport aérien :

- a. Les objets dont le transport est interdit par des dispositions légales ou pour d'autres motifs d'ordre public;
- b. Les matières et substances sujettes à l'explosion ou à l'inflammation spontanée, radioactives, répugnantes ou de nature à produire une infection, à moins qu'elles ne soient admises au transport sous condition par les prescriptions concernant les transports par chemins de fer ou par bateaux.

I. Exclusion du transport aérien

Art. 14

¹ Le transport des matières et substances indiquées à l'article 13, lettre *b*, est soumis à l'autorisation de l'office fédéral de l'air, s'il n'est admis que sous certaines conditions par les prescriptions concernant les transports par chemins de fer et par bateaux.

II. Transport soumis à certaines conditions

² L'office fédéral de l'air fixe de façon générale ou dans chaque cas les conditions à observer pour le transport.

³ Sont réservées les conventions internationales sur le transport des matières dangereuses par aéronefs.

Art. 15

Pour le transport d'animaux entre un Etat étranger et la Suisse ou en transit par la Suisse, sont réservées les prescriptions concernant la police des épizooties.

III. Transport d'animaux

Art. 16

Pour le transport de cadavres entre un Etat étranger et la Suisse ou en transit par la Suisse, sont réservées les dispositions de l'arrangement international du 10 février 1937 concernant le transport des corps.

IV. Transport de cadavres

E. SITUATION DE L'EXPÉDITEUR ET DU DESTINATAIRE A L'ÉGARD DU TRANSPORTEUR

Art. 17

¹ L'expéditeur et le destinataire qui exécutent leurs obligations résultant du contrat de transport peuvent disposer des biens selon les prescriptions de la convention de Varsovie.

I. Droits de disposition de l'expéditeur et du destinataire

² En cas de transport interne, l'expéditeur peut demander en outre que les biens ne soient délivrés au destinataire que contre remboursement. Il a le même droit en cas de transport pour l'étranger si le pays de destination admet les envois contre remboursement.

Art. 18

II. Lieu de livraison

S'il n'a pas été convenu entre l'expéditeur ou le destinataire et le transporteur que les biens seraient livrés au domicile du destinataire, ce dernier est tenu d'en prendre livraison au point de destination et d'en assurer l'enlèvement.

Art. 19

III. Conséquences du refus d'un envoi

¹ Lorsque le destinataire refuse un envoi de biens ou qu'il néglige d'en prendre livraison, le transporteur doit tout d'abord observer les instructions de l'expéditeur.

² Si l'expéditeur n'a pas donné d'instructions ou si celles-ci sont inexécutables, le transporteur peut, après avoir dûment averti l'expéditeur du refus de l'envoi:

a. Renvoyer les biens à l'aéroport de départ;

b. Vendre les biens dans les conditions prévues par l'article 444, 2^e alinéa, du code des obligations.

³ L'expéditeur est tenu de rembourser au transporteur les frais qui sont résultés pour lui du refus de l'envoi.

Art. 20

IV. Biens exposés à une prompto détérioration

Les biens qui sont exposés à une prompte détérioration peuvent être vendus par le transporteur conformément aux dispositions de l'article 445 du code des obligations.

Art. 21

V. Qualité pour agir

¹ Il ne peut être intenté action contre le transporteur en cas de perte, d'avarie ou de retard que par celui qui est en mesure de disposer des biens.

² Après la livraison de ces derniers, seul le destinataire a le droit d'agir en justice.

F. TRANSPORTS COMBINÉS

Art. 22

Dans le cas de transports combinés, effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions du présent règlement ne s'appliquent qu'au transport aérien.

Berne le 3 octobre 1952.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, KOBELT

Le vice-chancelier, F. WEBER

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le règlement de transport aérien (Du 3 octobre 1952)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1952
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6325
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1952
Date	
Data	
Seite	227-244
Page	
Pagina	
Ref. No	10 092 911

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.