Transports

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **35 (1998)**

Heft 1328

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

L'insécurité des avions de ligne

Lorsque vous avez en main votre billet d'avion, vous n'êtes pas sûr de partir ou de rentrer au jour et à l'heure dits. Ce n'est pas la météorologie qui crée cette incertitude, mais une pratique commerciale abusive et curieusement tolérée par ceux-là même qui devraient faire respecter le droit.

Vous achetez un billet d'avion. Donc vous passez avec la compagnie d'aviation un contrat, aujourd'hui fort banal. Ce contrat est conforté par des précautions supérieures aux pratiques ordinaires du droit commercial. La compagnie d'aviation ou l'agence de voyage qui est votre intermédiaire s'assure d'abord de la disponibilité de l'offre. Vous n'êtes agréé qu'après contrôle des possibilités de réservation. Si cette assurance vous est donnée, vous concluez le contrat et payez d'avance la prestation demandée. C'est pour le vendeur un avantage non négligeable. Il ne traîne pas de contentieux, il dispose d'une trésorerie, importante si le chiffre d'affaires est élevé, qui dégage une rentabilité ou réduit ses coûts financiers.

Après paiement la bonne foi du prestataire est engagée. Mais vous acceptez encore, de plein gré, de confirmer votre retour, quelques jours avant la date arrêtée. La chose n'est pas toujours facile selon la nature de vos déplacements. Vous vous y astreignez pourtant et vous en assumez les frais. La confirmation est enregistrée sans autre remarque ou objection. Vous vous présentez dans les délais à l'enregistrement et là on vous fait savoir que, vraiment, désolé, l'avion est complet. Vous partirez le lendemain, la compagnie vous paiera les frais d'hôtel, de téléphone et un modeste dédommagement. Vous avez beau invoquer vos engagements pour le lendemain : l'employé vous témoigne sa compréhension, il déplore, mais ne peut rien pour vous.

On ne ferait pas d'un incident un article si cette pratique n'était constante et n'était le fait de compagnies sérieuses et concessionnées comme Swissair.

En droit civil

La surréservation est si courante qu'elle a été réglementée par les autorités délivrant les concessions. Les États-Unis connaissent la *Denied boarding compensation*. La compagnie qui a survendu un vol doit d'abord chercher parmi les passagers un volontaire qui renonce au départ. S'il s'en trouve un, il est récompensé par un vol ultérieur gratis avec dédommagement variable, de quelques centaines de dollars pour un vol intercontinental, par exemple. En Europe, le dédommagement a d'abord été l'objet d'un accord privé mis au point par l'association des compagnies européennes, puis d'un règlement, au sens du droit européen du Conseil de la Communauté (Nr 295/91). Les montants sont fixés de manière précise selon la distance de vol et selon l'importance du retard imposé. Sans parler des frais d'hôtel ou de repas et de téléphone (cf. Regula Dettin-Ott in *NZZ*, 11.11.97).

En droit public ou en droit pénal

Le dédommagement ne règle pas la question et le droit civil est, en l'occurrence, dénaturé. Il a pour but de réparer autant que faire se peut le tort subi par le lésé à la suite de la rupture volontaire ou involontaire d'un engagement contractuel. Mais si la rupture est répétée, organisée à des fins de profit commercial, on sort du domaine civil pour entrer dans le domaine pénal. Une plainte de cette nature ne serait pas dépourvue de justification. Mais l'Union européenne, en cadrant les dédommagements, couvre de son manteau officiel une pratique en fait délictueuse. Alors que les autorités qui octroient la concession devraient être garantes de son application en loyauté et en bonne foi, elles acceptent des tromperies préméditées. Les Parlements en tant qu'autorité de surveillance n'ont jamais réagi.

Un rapport de force

Comme toujours lorsque le droit n'est pas respecté s'installent des rapports de puissance ou de complaisance. Tout en prétendant défendre les intérêts des compagnies dites nationales, les autorités politiques exécutives ne sont pas insensibles aux avantages en nature, libres parcours en première classe, qui leur sont octroyés. Les journalistes qui pourraient s'intéresser à ce dossier bénéficient de rabais non négligeables. De leur côté les compagnies tiennent compte du poids de leur client : agence de tout premier ordre, client connu comme membre de la nomenklatura, passager au bénéfice d'une carte de fidélité s'il parcourt 10 ou 15 ou 20 milles kilomètres-vol par an et jouit de ce fait d'une priorité de réservation.

Ces tolérances ou ces complaisances se développent inévitablement lorsque la bonne foi du droit contractuel n'est plus respectée. Comment ne pas voir qu'elles dégagent de nouveaux privilèges de classe ? Le phénomène est malsain. *ag*

Oubliés...

À la fin des années 60, le problème de la concentration dans la presse suisse a commencé à agiter les parlementaires. Le « konzern » le plus visé était Ringier. Le 12 juillet 1968, le Département fédéral de l'économie publique a donné mandat à la Commission des cartels d'entreprendre une enquête générale sur le mouvement de concentration dans la presse. Terminée le 31 octobre 1969, le rapport a été publié, en allemand. On s'est aperçu que les entreprises visées étaient toutes alémaniques. Le « konzern » Lousonna, d'où provient Edipresse, avait été omis. Un complément d'enquête a été effectué et la version française du rapport contient un chapitre sur Lousonna SA à Lausanne, dont la part du marché est de 25,3 %.

À noter que des quatre entreprises alémaniques Ringier, Jean Frey, Tages-Anzeiger et Nationalzeitung, la deuxième a été absorbée depuis lors par le Groupe Nationalzeitung devenu Basler-Zeitung. *cfp*

Publications de la Commission suisse des cartels, 1969, cahiers 3 et 4.