

ASDA | SVLR

ASSOCIATION SUISSE DE DROIT AERIEN ET SPATIAL
SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG FÜR LUFT- UND RAUMRECHT

BULLETIN

**Schweizer
Fachzeitschrift
für Luft- und
Weltraumrecht**

**2/2003
Nr. 135**

La responsabilité de l'exploitant d'aéronef en cas de réquisition par l'Etat

Commentaire de l'ATF 129 III 410

LAURENT CHASSOT*

Introduction

Dans son arrêt rendu le 14 mars 2003 (4C.358/2002)¹, la 1^{ère} Cour civile du Tribunal fédéral a notamment été confrontée à la question suivante: qui est l'exploitant d'un aéronef privé, réquisitionné par un canton en vue de l'accomplissement de tâches de protection civile?

A ce stade, il convient de préciser que l'exploitant d'un aéronef (*der Halter des Luftfahrzeuges / l'esercente dell'aeromobile*) est le sujet de la «responsabilité civile envers les tiers» à la surface, telle que définie à l'art. 64 de la Loi sur l'aviation (LA)². Contrairement à la législation sur la circulation routière³, le droit aérien – suisse, étranger et international – soumet à un régime juridique différencié la réparation du dommage résultant de lésions corporelles subies par les *occupants* d'un aéronef ou de dégâts infligés à des *biens se trouvant à bord*, d'une part, et celle du dommage causé par un aéronef en vol à *des personnes ou biens se trouvant à la surface*, d'autre part. La première responsabilité évoquée est d'ordinaire régie par un contrat de transport. Elle fait l'objet d'une réglementation largement uniformisée sur le plan international (*Système de Varsovie⁴ et Convention de Montréal 1999⁵*) et peut être qualifiée de responsabilité pour faute⁶. Le sujet en est le transporteur. La seconde est en revanche d'essence causale. On l'assimile en Suisse à une responsabilité objective aggravée⁷.

* Licencié en droit, Winterthour. Toute ma gratitude va à Madame la Prof. REGULA DETTLING-OTT, avocate, Winterthour, pour ses précieux conseils.

¹ Reproduit dans le présent Bulletin, p. 57; voir aussi DETTLING-OTT, *Wer ist Halter eines requirierten Luftfahrzeuges*, recht 2003, p. 242.

² Loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation, RS 748.0.

³ La responsabilité causale de l'art. 58 de la Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01; LCR) s'applique tant à l'égard des tiers qu'à l'égard des passagers (SCHAFFHAUSER/ZELLWEGGER, *Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrecht*, vol. II, Berne 1988, no 849).

⁴ Ce par quoi il faut entendre la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929 (RS 0.748.0), avec protocoles et convention supplémentaire y relatifs.

⁵ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international adoptée à Montréal le 28 mai 1999, versions allemande et anglaise disponibles sur Internet (<http://www.luftrecht-online.de/index-read-icao.htm>).

Dans le cas d'espèce, un hélicoptère réquisitionné par l'Etat du Valais dans le cadre de la lutte contre les avalanches a endommagé un téléphérique en s'écrasant. Le propriétaire de l'installation a ouvert action en dommages-intérêts contre la société propriétaire de l'appareil. Dès lors, seule la question de la responsabilité pour des dommages matériels occasionnés à des tiers à la surface entraine en considération. Il s'agissait de déterminer si la société propriétaire de l'hélicoptère en demeurait l'exploitante en cas de réquisition par l'Etat et si, par conséquent, elle possédait la qualité pour défendre à l'action.

En première instance, le Tribunal cantonal du Valais a jugé que la législation fédérale sur l'aviation régissait de manière exclusive la responsabilité en cas de dommage causé par un aéronef à la surface. La responsabilité de l'Etat prévue par le droit cantonal n'était ainsi pas d'application pour la résolution du litige. Les juges valaisans se sont dès lors livrés à une analyse de la notion d'exploitant d'aéronef, afin de déterminer si la réquisition en provoquait un changement. Ils se sont à cet effet fondés sur la notion de détenteur de véhicule automobile et ont conclu par la négative. La légitimation passive de la société propriétaire de l'hélicoptère a été reconnue.

Statuant sur le recours interjeté par cette société, le Tribunal fédéral (TF) a annulé la décision cantonale. Sur la base des normes de responsabilité contenues dans la législation sur la protection civile, il a estimé qu'il incombait à l'Etat du Valais de réparer le dommage. En tout état de cause, sur le plan du droit privé, les juges fédéraux étaient d'avis que la recourante avait perdu sa qualité d'exploitante suite à la réquisition.

Du point de vue du droit aérien, l'intérêt de l'arrêt du TF réside dans l'interprétation qu'il fait, en un *obiter dictum*, de la notion d'exploitant d'aéronef au sens de l'art. 64 LA (cf. consid. 4 de l'arrêt commenté). Sur ce point, deux maximes peuvent être dégagées de la décision fédérale:

- ⁶ DETTLING-OTT, Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht, Zurich 1993, p. 141. Cette affirmation doit en revanche être nuancée en ce qui concerne la Convention de Montréal 1999, appelée à succéder au Système de Varsovie. La nouvelle convention prévoit en effet une responsabilité à caractère mixte, causale et pour faute, en fonction du type et du montant du dommage. Cf. à ce sujet DETTLING-OTT, Das Übereinkommen von Montreal. Ausgewählte neue Vorschriften im Vergleich zum geltenden Recht, in ASDA-Bulletin 2000/1, p. 25 ss.
- ⁷ DESCHENAUX/TERCIER, La responsabilité civile, Berne 1975, p. 176. La matière est également réglementée sur le plan international par la Convention de Rome du 29 mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés aux tiers à la surface et la Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers ; cette dernière ayant supplanté la première ; textes reproduits in SHAWCROSS & BEAUMONT, Air Law, vol. 2, partie B, Londres 2003. La Suisse a signé les deux conventions, mais ne les a jamais ratifiées. D'une manière générale, peu de décisions judiciaires ont trait à cet aspect de la responsabilité aérienne. Depuis les années soixante, le sujet semble également ne plus avoir intéressé la doctrine.

– Les critères applicables à la définition de la notion de détenteur de véhicule automobile valent également en ce qui concerne l'exploitant d'aéronef.

– En cas de réquisition par la collectivité publique, l'exploitant habituel de l'aéronef perd sa qualité et ne répond ainsi plus au titre de l'art. 64 LA; c'est la collectivité publique elle-même qui devient exploitante et qui est tenue de réparer le dommage causé par la machine.

Le présent commentaire s'articulera dès lors essentiellement autour de ces deux assertions et se propose de les étudier en particulier sous l'angle du droit aérien.

I. Les notions de détenteur d'un véhicule automobile (art. 58 LCR) et d'exploitant d'un aéronef (art. 64 LA)

Le TF affirme que la qualité d'exploitant d'aéronef s'apprécie selon les critères applicables au détenteur de véhicule automobile⁸. Une telle affirmation mérite un examen plus approfondi. On procédera ainsi dans un premier temps à un (bref) rappel de la notion de détenteur de véhicule automobile (*infra* 1.), puis, en un second temps, exposera la notion d'exploitant d'aéronef, telle qu'elle découle du droit aérien (*infra* 2.). Le présent titre se terminera par une comparaison des deux institutions (*infra* 3.).

1. La notion de détenteur de véhicule automobile (art. 58 LCR)

Le TF donne la définition suivante du détenteur de véhicule automobile au sens de l'art. 58 LCR: doit être considérée comme détenteur, «toute personne pour le compte et aux risques de laquelle l'emploi du véhicule a lieu, qui en même temps dispose réellement et directement de celui-ci ou à tout le moins des personnes nécessaires à son emploi»⁹.

Employer un véhicule *pour son compte et à ses risques* signifie que le détenteur en assume en général les coûts d'équipement, d'entretien et d'exploitation, ainsi que les primes d'assurance et les impôts; il bénéficie en outre de manière prépondérante de l'usage du véhicule. Le détenteur est ainsi celui qui a un intérêt durable – matériel ou idéal – à la mise en circulation dudit véhicule et qui est prêt à assumer les charges qui en découlent. Par *disposition*, l'on entend le pouvoir de décider de la mise en circulation du véhicule, de son maintien et de son retrait; de déterminer

⁸ Arrêt commenté, cons. II.3., *in initio*.

⁹ ATF 117 II 609; 129 III 102. L'art. 78 al. 1 de l'Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (RS 741.51; OAC) définit quant à lui le détenteur comme suit: «La qualité de détenteur se détermine selon les circonstances de fait. Est notamment considéré comme détenteur celui qui possède effectivement et durablement le pouvoir de disposer du véhicule et qui l'utilise ou le fait utiliser à ses frais ou dans son propre intérêt».

par qui, comment et à quelles fins il est utilisé¹⁰. La détention comporte de la sorte une composante *économique* et une composante de *maîtrise matérielle*¹¹.

Lorsqu'il s'est agi de définir le sujet de la responsabilité civile automobile, le législateur a jeté son dévolu sur le détenteur – et non par exemple le propriétaire –, parce qu'il paraissait équitable de faire supporter le risque d'un dommage à celui qui le fait courir aux autres et tire avantage de l'usage du véhicule¹².

Les critères permettant d'identifier quel est le détenteur d'un véhicule automobile sont d'ordre *matériel* et non *formel*. Il s'agit d'apprécier les circonstances concrètes de chaque cas d'espèce. Le permis de circulation, la police d'assurance ou la propriété ne constituent que des indices de la détention¹³.

On notera qu'une *interruption momentanée de la maîtrise de fait* sur le véhicule n'implique d'ordinaire pas de rupture de la détention: le détenteur qui met passagèrement son véhicule à la disposition d'un tiers n'en perd pas pour autant la détention au profit de ce dernier. Le TF a cependant jugé, en un arrêt récent¹⁴, qu'une période de quatre mois était suffisante pour fonder un nouveau rapport de détention. Il a, pour le surplus, laissé ouverte la question de la durée minimale nécessaire à cet effet¹⁵.

La notion de détenteur de véhicule automobile apparaît également dans un contexte autre que celui de la responsabilité civile. Ainsi, il incombe au détenteur de requérir la délivrance d'un *permis de circulation*, qui sera établi à son nom (art. 11 LCR et 74 al. 1 OAC)¹⁶. En outre, l'*Ordonnance sur l'assurance des véhicules*¹⁷ dispose que l'*attestation d'assurance* doit désigner le détenteur du véhicule (art. 4). A cet égard, il convient de rappeler qu'il n'y a pas nécessairement correspondance entre le détenteur de l'art. 58 LCR, sujet de la responsabilité, et la personne figurant dans le permis de circulation ou le détenteur désigné dans l'attestation d'assurance. Si, à la base, les critères définissant ces personnes sont identiques (cf. p. e. art. 78 al. 1 OAC), la notion de détenteur au sens de l'art.

¹⁰ OFTINGER/STARK, Schweizerisches Haftpflichtrecht, vol. II/2, 4ème éd., Zurich 1989, nos 91 et 92 § 25.

¹¹ GIGER/SIMMEN, Strassenverkehrsgesetz, 5ème éd., Zurich 1996, p. 154.

¹² BREHM, no 45; OFTINGER/STARK, no 94 § 25.

¹³ BREHM, La responsabilité civile automobile, Berne 1999, nos 44 et 50; KELLER, p. 297; OFTINGER/STARK, nos 102–104 § 25.

¹⁴ ATF 129 III 102, 106.

¹⁵ Arrêt commenté, cons. II.3.

¹⁶ SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, no 245.

¹⁷ Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules, RS 741.31.

58 LCR revêt un caractère matériel et doit être appréciée *in concreto*. C'est dire que ce détenteur peut changer au gré des circonstances de fait, de la maîtrise effective exercée sur le véhicule. Il pourra ainsi diverger du détenteur «documentaire»¹⁸. On relèvera enfin que la LCR confie parfois au détenteur la qualité *d'auteur de certaines infractions pénales* (cf. art. 93 ch. 2 et 96 ch. 3).

2. La notion d'exploitant d'aéronef (art. 64 LA)

Se référant aux opinions émises par KELLER et DESCHENAUX/TERCIER¹⁹, le TF affirme, dans l'arrêt commenté, que la notion d'exploitant d'aéronef au sens de l'art. 64 LA équivaut à celle de détenteur de véhicule automobile. Le présent sous-titre se propose d'étudier plus avant la notion d'exploitant d'aéronef, telle qu'elle ressort en particulier de l'art. 64 LA.

2.1 La genèse et l'interprétation de l'art. 64 LA

L'art. 64 al. 1 LA dispose:

Art. 64 LA

Le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation contre l'exploitant de l'aéronef s'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.

La Loi fédérale sur l'aviation, adoptée en 1948, a été conçue pour s'intégrer dans le réseau des traités internationaux qui régissaient alors déjà la navigation aérienne²⁰. En particulier, les dispositions traitant de la responsabilité civile envers les tiers ont été en grande partie calquées sur celles de la Convention de Rome du 29 mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés aux tiers à la surface (*Convention de Rome 1933*), que la Suisse avait signée, mais n'a par la suite jamais ratifiée²¹. Le législateur avait dans l'idée d'harmoniser autant que possible, en matière aérienne, le droit national et le droit international. La Loi sur l'aviation a ainsi, par exemple, renoncé à instituer un droit d'action direct contre l'assureur RC – tel qu'il existe en matière de circulation routière –, parce que la Convention de Rome 1933 ne pré-

¹⁸ OFTINGER/STARK, nos 102 s. § 25; R. SCHAFFHAUSER, *Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts*, 2ème éd., Berne 2002, vol. I, no 864.

¹⁹ KELLER, *Haftpflicht im Privatrecht*, vol. I, 6ème éd., Berne 2002, p. 271; DESCHENAUX/TERCIER, p. 178. L'opinion attribuée par le TF à ces auteurs ne ressort d'ailleurs que très indirectement de leurs ouvrages.

²⁰ Message du Conseil fédéral, *in* FF 1945 p. 325 ss, 330.

²¹ Message du Conseil fédéral, p. 347. Le texte (anglais) de cette convention est reproduit *in* SHAWCROSS & BEAUMONT, *Air Law*, vol. 2, partie B, Londres 2003.

voyait pas une telle possibilité²². La Convention de Rome 1933 été supplantée par la Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers (*Convention de Rome 1952*)²³. Signée par la Suisse, elle ne fut également jamais ratifiée.

Les états de fait objets des règles du droit aérien sont souvent de nature transfrontalière. Cette branche elle-même consiste en un ensemble de normes largement harmonisées, voire uniformisées, sur le plan international. Dans ce contexte, l'intérêt que représente, en matière de droit aérien, une définition uniforme de la notion d'exploitant d'aéronef postule que l'on prenne en considération l'interprétation qui en est donnée par le droit international et les droits étrangers²⁴. Ce postulat se voit en outre confirmé par le but du législateur suisse d'uniformiser les règles de la responsabilité aérienne sur la base du droit international²⁵. Partant, les principes dégagés par la doctrine et la jurisprudence en lien avec la responsabilité civile automobile ne seront pas nécessairement pertinents pour la responsabilité aérienne. Que le TF entende, en assimilant l'exploitant d'aéronef au détenteur de véhicule automobile, formuler une définition uniforme pour des concepts proches peut certes paraître louable. Cette volonté d'uniformisation devrait cependant plutôt viser à garantir l'homogénéité des concepts propres au droit aérien, qui trouvent pour la plupart leur fondement dans le droit international.

²² Message du Conseil fédéral, p. 347.

²³ Texte français téléchargeable de l'Internet: www.iasl.mcgill.ca.

²⁴ VON DER MÜHLL, Voraussetzungen und Umfang der Lufthaftpflicht gegenüber Drittpersonen, Bâle 1950, p. 104; ARCHINARD, Considérations sur la couverture des dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, in ASDA-Bulletin 1964/1, p. 2 ss, 6.

²⁵ Cf. aussi KROPHOLLER, Internationales Einheitsrecht, Tübingen 1975, p. 263: «Auch wenn Konventionsrecht durch einen Staat ohne völkerrechtliche Bindung faktisch übernommen wird, indem etwa die Konventionsregelung über ihren vorgesehenen Anwendungsbereich hinaus auf interne Sachverhalte erstreckt oder ohne Ratifikation in das staatliche Recht eingeführt wird, soll sich das übernommene Einheitsrecht im allgemeinen nicht in nationaler Isolierung entwickeln». Dans ce sens également, mais à propos de l'interprétation conforme au droit européen, cf. ATF 129 III 335, 350: «Nachvollzogenes Binnenrecht ist im Zweifel europarechtskonform auszulegen. Es ist harmonisiertes Recht und als solches im Ergebnis – wie das Staatsvertragsrecht – Einheitsrecht. Zwar ist es nicht Einheitsrecht in Form von vereinheitlichtem Recht. Wird aber die schweizerische Ordnung einer ausländischen – hier der europäischen – angeglichen, ist die Harmonisierung nicht nur in der der Rechtssetzung, sondern namentlich auch in der Auslegung und Anwendung des Rechts anzustreben, soweit die binnenstaatlich zu beachtende Methodologie eine solche Angleichung zulässt».

2.2. La définition de l'exploitant d'aéronef

La Loi sur l'aviation omet délibérément de définir la notion d'exploitant d'aéronef. Il a été jugé préférable d'en laisser le soin à la doctrine et à la jurisprudence²⁶. La Convention de Rome 1933²⁷ contenait en revanche, quant à elle, la définition suivante de l'exploitant (art. 4 al. 2), que l'on retrouve en diverses variantes dans certains droits étrangers²⁸. Comme exposé ci-dessus (cf. I.), celle-ci peut s'avérer utile pour mieux cerner la notion d'exploitant de l'art. 64 LA.

Art. 4 al. 2 Convention de Rome 1933

Est qualifié d'exploitant de l'aéronef toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte.

La doctrine et la jurisprudence ne procèdent en général pas à une étude dogmatique approfondie de la notion d'exploitant. Elles se livrent le plus souvent à un exposé casuistique, où la figure de l'exploitant est étudiée dans toutes les situations typiques du transport aérien, telles que location, affrètement ou leasing d'un aéronef²⁹. Ce fait démontre que la détermination de la personne de l'exploitant résulte d'une appréciation *concrète* des rapports en présence. A cet égard, une définition ne peut tout au plus qu'offrir certains repères.

De la définition donnée par la Convention de Rome 1933, il se dégage deux critères permettant d'identifier l'exploitant: il est la personne qui a la *disposition* de l'aéronef et en fait *l'usage pour son propre compte*. Par disposition, il faut entendre la faculté générale de décider de l'utilisation de la machine³⁰, faculté qui s'exerce directement ou par l'intermédiaire

²⁶ Message du Conseil fédéral, p. 347: «Conformément au principe, observé dans tout le projet, d'une retenue extrême en ce qui concerne les définitions légales, la définition de la notion d'exploitant a été abandonnée à la doctrine et à la jurisprudence».

²⁷ La Convention de Rome 1952 (cf. note 24 ci-dessus) s'écarte pour sa part notablement de cette formulation (art. 2 al. 2 et 3). On lui préférera toutefois la définition de la Convention de Rome 1933, qui a inspiré le législateur suisse, alors que la Convention de Rome 1952 est postérieure à la Loi sur l'aviation. Rome 1952 pose en outre plusieurs règles assez complexes et précises pour délimiter la notion d'exploitation. Il paraît difficile de calquer la notion d'exploitant en droit national sur un concept aussi élaboré et spécifique.

²⁸ VON DER MÜHLL, p. 104. La jurisprudence allemande définit ainsi l'exploitant comme suit: «ist als Halter derjenige anzusehen, der das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die für den Gebrauch erforderliche tatsächliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt» (GIEMULLA, in GIEMULLA/SCHMID, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Vol. 1.2, Neuwied etc. 1997, no 18 ad § 33 LuftVG).

²⁹ Cf. p. e. SCHWENK, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 2^{ème} éd., Cologne etc. 1996, p. 690.

³⁰ Dans ce sens, *passim*, GIEMULLA, no 19 ad § 33 LuftVG. Il ne s'agit pas du pouvoir de disposition en tant que composante du droit de propriété (droit d'aliéner), mais bien de la faculté d'utiliser l'aéronef, cf. DE JUGLART, no 78.

d'auxiliaires³¹. La notion d'usage pour son propre compte fait référence à la composante économique de l'exploitation: l'exploitant assume les charges et a l'intérêt à l'usage de l'aéronef. Ainsi, la prise en charge du carburant, des frais de maintenance, des primes d'assurances de l'aéronef etc., de même que le profit tiré du transport de passagers ou de fret peuvent-ils constituer des indices de l'exploitation³².

Lorsque *plusieurs personnes remplissent simultanément les conditions de l'exploitation*, elles sont à considérer comme co-exploitantes de l'aéronef³³. Elles répondent alors solidairement du dommage causé³⁴.

Une interruption de courte durée de la maîtrise exercée par l'exploitant habituel ne suffit en principe pas à le priver de sa qualité³⁵. Il conserve en effet, dans une telle hypothèse, le pouvoir de disposition et l'intérêt à l'utilisation de l'aéronef. On ne saurait toutefois en faire une règle générale, les circonstances du cas d'espèce étant encore une fois seules déterminantes. Il a ainsi été jugé qu'un propriétaire mettant son aéronef à disposition d'un tiers pour un vol acrobatique et des vols d'essais demeurerait exploitant de la machine, étant précisé que ladite machine se trouvait, entre les vols, abritée dans le hangar du propriétaire et était entretenue par celui-ci³⁶. Le propriétaire qui confie son aéronef pour réparation à une entreprise de maintenance en demeure également l'exploitant; il est ainsi responsable dans le cas d'un crash intervenu au cours d'un vol d'essai³⁷.

En droit suisse, la Loi sur l'aviation prévoit (art. 52 al. 3) que, outre le propriétaire, l'exploitant d'un aéronef peut aussi être inscrit dans le *registre matricule* (registre des aéronefs immatriculés en Suisse). Au vu de ce qui précède, une telle inscription ne saurait à elle seule être déterminante pour identifier l'exploitant au sens de l'art. 64 LA. Bien plus, il s'agira d'apprécier si l'exploitant inscrit audit registre répond, lors de la survenance d'un cas de responsabilité, aux critères développés ci-dessus. L'inscription pourra cependant, à notre avis, être considérée comme établissant une présomption. A défaut d'exploitant inscrit, c'est le propriétaire de l'aéronef, dont l'inscription au registre matricule est obligatoire, qui en sera présumé l'exploitant³⁸. De la sorte, l'inscription au registre

³¹ VON DER MÜHLL, p. 116.

³² GIEMULLA, no 18 ad § 33 LuftVG; VON DER MÜHLL, p. 108.

³³ GIEMULLA, no 18 ad § 33 LuftVG; en matière automobile, OFTINGER/STARK, no 116 § 25.

³⁴ OFTINGER/STARK, nos 116 § 25.

³⁵ Bundesgerichtshof, arrêt du 10.11.1977, in ZLW 1979, p. 149 ss, 151; GIEMULLA, no 19 ad § 33 LuftVG.

³⁶ Cas tiré de la jurisprudence allemande citée par SCHWENK, p. 691.

³⁷ Cas tiré de la jurisprudence allemande citée par SCHWENK, p. 691.

³⁸ Dans ce sens, les art. 4 al. 3 Convention de Rome 1933 et 2 al. 3 Convention de Rome 1952.

matricule constituera toujours le point de départ, lorsqu'il s'agira d'identifier l'exploitant dans des situations complexes (notamment location ou affrètement d'aéronef).

En résumé, l'exploitant au sens de l'art. 64 LA se définit comme étant la personne contrôlant de manière générale l'engagement d'un aéronef dans le trafic aérien, ayant l'intérêt à son utilisation et en assumant les charges. Cette définition indique que seule une analyse concrète des rapports factuels et économiques à la machine au moment de l'acte préjudiciable permet d'identifier la personne de l'exploitant.

2.3 L'exploitant dans le droit public aérien

La lecture des textes nationaux et internationaux de droit aérien révèle que la figure de l'exploitant apparaît dans des contextes autres que celui de la seule responsabilité civile. Ainsi, le droit public aérien recourt-il à la notion d'exploitant pour désigner le destinataire de toute une série de normes. L'exploitant du droit public et celui de la responsabilité civile constituent-ils une notion unique? L'intérêt que revêt cette question justifie que l'on s'y attarde dans le cadre de la présente étude.

a) Exemples tirés de la législation nationale

Le droit public aérien suisse se réfère à plusieurs reprises à la notion d'«exploitant». Les exemples suivants peuvent être évoqués:

– L'Ordonnance du 23 novembre 1973 sur les règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial (ORE I)³⁹ définit l'«exploitant» (en allemand «*Flugbetriebsunternehmen*» et non pas «*Halter*», dans ce cas) comme le «titulaire d'une concession ou d'une autorisation pour le transport commercial» (ch. 1 Définitions). Conformément aux art. 27 et 29 LA, les entreprises qui transportent des personnes ou des marchandises par aéronef à des fins commerciales doivent être titulaires d'une autorisation d'exploitation («*Betriebsbewilligung*»). L'ordonnance précitée met à charge de l'exploitant de multiples obligations qu'il doit respecter dans le cadre de l'exploitation. L'«exploitation» est elle-même qualifiée de «préparation, exécution et achèvement d'un vol ou d'une série de vols» (ch. 1 Définitions ORE I). L'exploitant au sens de l'ORE I constitue ainsi une notion formelle, puisqu'il est défini en tant que titulaire d'une autorisation d'exploitation au sens des art. 27 et 29 LA. Il ne coïncidera de la sorte pas toujours avec l'exploitant de l'art. 64 LA, notion matérielle comme précédemment relevé⁴⁰.

³⁹ RS 748.127.1.

⁴⁰ Cf. *supra* 2.

– L'Ordonnance du 18 septembre 1995 sur la navigabilité des aéronefs (ONAE)⁴¹ régit essentiellement la certification et l'entretien des aéronefs. Elle impose également à l'«exploitant» («*Halter*»), qui n'est toutefois dans ce cas-ci pas défini, certaines obligations (cf. notamment l'art. 23 al. 1 ONAE: obligation d'entretenir l'aéronef). On pourra sans doute à cet égard recourir à la définition de l'exploitant au sens de l'art. 64 LA. Celle-ci présuppose en effet un pouvoir de disposition sur l'aéronef, en d'autres termes une maîtrise de fait. L'exploitant selon les critères de l'art. 64 LA, par sa proximité à la machine, paraît ainsi être la personne la mieux à même de veiller à l'observation des règles relatives à l'état de navigabilité de l'aéronef.

– Dans un contexte proche de celui de la responsabilité civile, l'art. 70 LA dispose que l'«exploitant» («*Halter*») d'un aéronef immatriculé dans le registre matricule suisse doit être assuré contre les suites de sa responsabilité envers les tiers. La systématique légale (l'art. 70 LA constitue le ch. V du titre «La responsabilité envers les tiers»), ainsi que le texte de la disposition («Tout exploitant [...] doit [...] être assuré contre les suites de sa responsabilité envers les tiers [...]» [italique par le rédacteur]) indiquent que l'exploitant dont il s'agit dans ce cas est le même que celui de l'art. 64 LA.

b) Exemples tirés du droit international

Sur le plan *international*, les textes suivants font également mention d'un «exploitant»:

– Plusieurs Annexes (3, 6/I, 6/III, 9, 11, 12, 13 et 18) à la *Convention de Chicago 1944*⁴² se réfèrent à la notion d'exploitant (en anglais «*operator*»), qu'elles définissent comme la «personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs». Le «contrôle opérationnel», à rapprocher de l'exploitation⁴³, est quant à lui défini en tant qu'«exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol»⁴⁴. Le texte le plus important en relation avec l'exploitant est sans doute l'*Annexe 6 à la Convention de Chicago 1944 sur l'Exploitation*

⁴¹ RS 748.215.1.

⁴² Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944, RS 0.748.0. Il s'agit du texte fondamental en matière de droit international public aérien. C'est sur la base de celui-ci que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI/ICAO) a été fondée. La Convention de Chicago est entrée en vigueur pour la Suisse le 4 avril 1947.

⁴³ SCHWENK, p. 276.

⁴⁴ Cf. Définitions tirées de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, des Annexes à la Convention et des Procédures pour les services de la navigation aérienne, première édition 1991, OACI Doc 9569, p. 203 et 207.

*technique des aéronefs*⁴⁵. Celle-ci lui attribue de nombreux devoirs, notamment en lien avec la conduite du vol, l'équipement des aéronefs, leur maintenance, la sécurité etc.

– Par le biais des accords bilatéraux, la Suisse a repris l'acquis communautaire en matière de droit aérien⁴⁶. Or, parmi les règles reprises, l'utilisation de la notion d'«exploitant» ou d'«opérateur» est à signaler en particulier dans deux contextes. A l'art. 2 let. a du *Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile*⁴⁷, l'«opérateur»⁴⁸ se voit ainsi défini: «une personne physique résidente dans un État membre ou une personne morale établie dans un État membre, qui utilise un ou plusieurs aéronefs, conformément à la réglementation applicable dans cet État membre; ou un transporteur aérien communautaire, tel que défini par la législation communautaire». La *Directive 94/56/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile*⁴⁹ reprend quant à elle la définition de l'exploitant donnée par l'OACI⁵⁰. Par ailleurs, il convient encore de signaler le *Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens*⁵¹. Sans s'attacher à la personne de l'exploitant (il s'adresse aux «transporteurs aériens»), ledit règlement les concerne indirectement. Une des conditions à l'octroi d'une licence d'exploitation (art. 9) est en effet que le transporteur aérien dispose d'un «AOC» (*Air Operator Certificate*), qui, comme son nom l'indique, doit être délivré à un exploitant.

– Enfin, les Joint Aviation Authorities (JAA)⁵² ont édicté des règles concernant l'exploitation des aéronefs (JAR-OPS 1 et 3)⁵³. Le destinataire de ces règles est qualifié d'«operator», terme que l'on traduit d'ordinaire en français par exploitant. JAR-OPS 1 et 3 n'en donnent cependant aucune définition.

⁴⁵ Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, Operation of Aircraft, 8ème éd., juillet 2001.

⁴⁶ Cf. Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien, RS 0.748.127.192.68.

⁴⁷ JO n° L 373 du 31.12.1991, p. 0004 – 0008.

⁴⁸ Le terme «exploitant» est d'ordinaire traduit par «operator» en anglais et par «Halter» en allemand. Le choix du terme «opérateur» en français résulte sans doute d'une transposition du terme anglais.

⁴⁹ JO n° L 319 du 12.12.1994, p. 0014 – 0019.

⁵⁰ Cf. *supra* 1^{er} tiret.

⁵¹ JO n° L 240 du 24.08.1992, p. 0001 – 0007.

⁵² Les JAA sont l'organisation regroupant les autorités aéronautiques des États européens (*lato sensu*; la Suisse en fait partie) et dont le but est d'édicter des normes aéronautiques standardisées (JARs), destinées à améliorer la sécurité et à garantir une concurrence équitable sur des bases réglementaires uniformisées.

⁵³ Textes disponibles sur Internet: www.jaa.nl.

2.4 La comparaison entre l'exploitant du droit privé et l'exploitant du droit public

L'exploitant du droit public ne constitue pas une notion homogène, aux contours bien définis. Au contraire, le législateur – national, européen ou international – a regroupé sous ce vocable ou d'autres similaires certaines maîtrises de fait exercées sur un ou des aéronefs, maîtrises qui ne rentrent pas dans les catégories juridiques usuelles (propriété ou possession). A la recherche d'un destinataire pour les normes régissant entre autres l'utilisation des aéronefs, leur entretien et la sécurité, il a choisi l'exploitant. Ce dernier en effet, par son rapport de proximité à la machine, paraît le mieux à même de garantir l'observation desdites règles.

Le point commun de la plupart de ces normes de droit public est qu'elles définissent l'exploitant par référence à une composante *opérationnelle*. Est ainsi en général considéré comme exploitant celui qui dirige les *opérations de vol*, c'est-à-dire décide du commencement, de la continuation, du déroutement ou de l'achèvement des vols d'une ou de plusieurs machines (cf. p. e. définitions de l'ORE I et de l'Annexe 6 de la Convention de Chicago). Il s'agit là d'une composante comparable au pouvoir de disposition de l'exploitant en droit de la responsabilité civile⁵⁴, bien que plus étroite: alors que l'exploitant du droit civil décide de manière générale de la mise en circulation de la machine, l'exploitant de droit public le fait de manière plus concrète et directe, en lien avec les mouvements individuels de l'aéronef. La composante économique, propre à l'exploitant de l'art. 64 LA⁵⁵, sera également la plupart du temps présente dans l'exploitation au sens du droit public, dont les règles visent pour l'essentiel l'exploitation commerciale (cf. art. 27 LA). Elle ne figure toutefois qu'au second plan par rapport à la composante opérationnelle⁵⁶. Ainsi, si l'exploitant au sens opérationnel a presque toujours un intérêt économique à l'exploitation, toute personne tirant profit d'un aéronef ne revêt pas la qualité d'exploitant opérationnel, loin s'en faut. Contrairement au droit privé (art. 64 LA), le droit public ne semble ainsi pas considérer la composante économique comme une condition de l'exploitation.

La différence majeure de l'exploitant du droit civil par rapport à celui du droit public réside toutefois dans une certaine «formalisation» de ce dernier. Par l'octroi d'une autorisation (art. 27 LA et ch. 1 Définitions ORE I), la personne de l'exploitant devient dans certains cas «figée». C'est cet exploitant au sens formel qui est le destinataire des normes de droit public évoquées plus haut, régissant les devoirs à accomplir dans le cadre des «opérations». L'exploitant de l'art. 64 LA constitue, par contraste, une notion matérielle. La qualification d'une personne en tant qu'exploitant du droit civil dépendra donc essentiellement des circonstances du cas d'espèce et est, par voie de conséquence, fluctuante.

⁵⁴ Cf. *supra* 2.

⁵⁵ Cf. *supra* 2.

⁵⁶ Dans ce sens, SCHWENK, p. 281.

On peut dès lors affirmer que l'exploitant du droit public n'équivaut pas – ou pas toujours – à l'exploitant du droit privé⁵⁷.

3. La comparaison des notions de détenteur et d'exploitant

Parvenu au terme de l'analyse des notions de détenteur de véhicule automobile et d'exploitant d'aéronef, on ne peut que relever leur saisissant parallélisme: d'abord, les deux notions trouvent leur ancrage tant dans le droit privé que dans le droit public. Dans le premier cas, le détenteur/exploitant est sujet d'une responsabilité causale. Dans le second, le droit public en fait le destinataire de multiples normes. En matière de droit aérien, les caractéristiques de l'exploitant du droit civil divergent notablement de celles de l'exploitant du droit public.

En ce qui concerne le détenteur/exploitant en tant que sujet de responsabilité, le droit de la circulation routière et le droit aérien se fondent sur les mêmes critères de définition: la détention/exploitation nécessite un pouvoir de disposition effectif sur le véhicule, doublé d'un intérêt à son emploi et de la prise en charge de ses coûts. Une interruption momentanée de l'utilisation au profit d'un tiers ne suffit d'ordinaire pas à opérer un changement de détenteur/exploitant.

Dès lors, même si l'affirmation du TF associant sans autre forme de procès l'exploitant d'aéronef à un détenteur de véhicule automobile peut *a priori* déconcerter, elle n'en est pas moins fondée: *les mêmes critères pourront s'appliquer pour identifier la personne du détenteur/exploitant, en particulier dans l'hypothèse où un tiers s'arroge momentanément l'usage du véhicule.*

Cela étant, on notera que, en droit aérien, la détermination de la personne de l'exploitant revêt plus d'importance que celle de la personne du détenteur en droit de la circulation routière. En effet, conformément à l'art. 65 LCR, le lésé dispose d'un droit d'action directe contre l'assureur RC. En outre, selon l'art. 63 al. 2 LCR, ledit assureur couvre la responsabilité civile du détenteur du véhicule automobile, quel qu'il soit, c'est-à-dire même s'il ne correspond pas à la personne du preneur d'assurance⁵⁸. En actionnant l'assureur, le lésé obtiendra ainsi en principe toujours réparation de son dommage. Tel n'est pas le cas du droit aérien, qui ne connaît pas de droit d'action directe contre l'assureur RC (art. 131 al. 2 de l'*Ordonnance sur l'aviation*⁵⁹). Il s'agira dès lors d'identifier qui est l'exploitant et par là même le défendeur à l'action en dommages-intérêts.

⁵⁷ Expressément, SCHWENK, p. 280 ss.

⁵⁸ OFTINGER/STARK, no 160 § 25; BREHM, no 41.

⁵⁹ Ordonnance du Conseil fédéral du 14 novembre 1973 sur l'aviation (RS 748.01; OSAv). L'art. 131 al. 2 OSAv exclut expressément cette possibilité.

II. L'effet de la réquisition d'un aéronef par la collectivité publique sur la qualité d'exploitant

Dans l'arrêt commenté, le TF a jugé que la réquisition de l'hélicoptère constituait une mesure de protection civile et que les normes spéciales de responsabilité de la Loi sur la protection civile régissaient par conséquent l'espèce. Aux termes de celles-ci, il appartenait à la collectivité publique de réparer le dommage. Il n'était dès lors pas nécessaire, pour la solution du litige, d'identifier la personne de l'exploitant au sens de l'art. 64 LA. Le TF s'est cependant saisi de cette question *obiter dicto*. Il a affirmé que la réquisition d'un aéronef par la collectivité publique faisait, en tout état de cause, acquérir à cette dernière la qualité d'exploitante. Si l'application des règles spéciales de responsabilité contenues dans la Loi sur la protection civile paraît en l'occurrence fondée et n'appelle pas de remarques particulières, il en va différemment des considérations émises par le TF en lien avec la notion d'exploitant. Le présent commentaire ne s'attachera dès lors qu'à ce second aspect. La question présente notamment un intérêt pour les cas de réquisitions d'aéronefs qui échappent aux règles de la responsabilité de l'Etat pour demeurer soumis aux règles de droit privé aérien (art. 64 ss LA)⁶⁰. Dans cette hypothèse, la détermination de l'exploitant conserve toute son importance.

1. La solution du Tribunal fédéral

L'argumentation des Juges fédéraux peut être résumée de la manière suivante. Lorsque le détenteur habituel cède *volontairement* à un tiers et pour une brève durée l'usage de son véhicule, il n'y a pas changement de détenteur. *A contrario*, l'usage par un tiers contre ou sans la volonté du détenteur provoque la perte de la détention. Ce serait précisément à cause de son caractère *involontaire* que le vol d'usage d'une voiture a dû faire l'objet d'une règle spéciale dans la Loi sur la circulation routière (art. 75 al. 1 LCR, «véhicules utilisés sans droit»), selon laquelle *le détenteur dessaisi conserve sa qualité*. Dans le cas d'une réquisition, la cession de l'usage n'est pas volontaire, mais constitue au contraire une obligation de droit public. En outre, des véhicules réquisitionnés à des fins d'usage militaire ou d'aide en cas de catastrophe engendrent en général pour les tiers un risque supérieur à leur affectation usuelle. Pour ces motifs, il apparaît au TF justifié que la collectivité publique qui acquiert de manière licite le pouvoir de disposer d'un véhicule en devienne également la détentrice.

⁶⁰ Certains auteurs sont d'avis que la responsabilité de l'Etat s'efface devant les responsabilités objectives aggravées prévues par le droit fédéral, GROSS, *Schweizerisches Staatshaftungsrecht*, 2^{ème} éd., Berne 2001, p. 112 s. et 50 ss ; KELLER, p. 57; BREHM, *in Berner Kommentar*, n° 10 *ad* art. 61 CO. La question est complexe et implique probablement une réponse nuancée. Dépassant largement le cadre de la présente étude, elle sera laissée ici ouverte.

L'argumentaire du TF se réfère exclusivement aux règles de la circulation routière (art. 75 LCR). Ce faisant, il oublie que la Loi sur l'aviation contient également certaines dispositions pertinentes dans ce contexte. Ainsi, l'art. 65 LA pose-t-il, sous la marginale «Usage illégitime», une règle comparable à l'art. 75 al. 1 LCR, sur lequel le TF s'est fondé:

Art. 65 LA Usage illégitime

Celui qui fait usage d'un aéronef sans le consentement de l'exploitant répond du dommage causé. L'exploitant répond avec lui, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la garantie qu'il est tenu de fournir en application des art. 70 et 71.

Art. 75 LC Véhicules utilisés sans droit

1 Celui qui soustrait un véhicule automobile dans le dessein d'en faire usage assume la responsabilité civile d'un détenteur. Le conducteur répond solidairement avec lui, s'il savait dès le début de la course ou pouvait savoir en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances que le véhicule avait été soustrait. Le détenteur est aussi responsable, sauf à l'égard de ceux qui ont fait usage du véhicule et qui savaient dès le début de la course ou pouvaient savoir en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances que le véhicule avait été soustrait.

2 Le détenteur et son assureur de la responsabilité civile ont un droit de recours contre les personnes qui avaient soustrait le véhicule et contre le conducteur qui, dès le début de la course, savait ou pouvait savoir avec toute l'attention commandée par les circonstances que le véhicule avait été soustrait.

3 Lorsqu'aucune faute n'est imputable au détenteur dans la soustraction de son véhicule, l'assureur ne peut pas lui faire supporter des désavantages pécuniaires.

Le TF déduit *a contrario* de l'art. 75 LCR (respectivement 65 LA) le principe général selon lequel le dessaisissement involontaire d'un véhicule automobile ou d'un aéronef entraîne un changement de détenteur/exploitant; le but de la disposition étant précisément de maintenir, dans le cas de l'usage illégitime, la détention du détenteur légitime. La réquisition constituant également un dessaisissement involontaire – mais légitime ou licite –, elle entraînerait par conséquent un changement de détenteur/exploitant. A la lecture de l'arrêt commenté, il semblerait qu'il s'agisse là de l'argument essentiel permettant au TF de qualifier le canton du Valais d'exploitant de l'hélicoptère.

2. Appréciation

Le raisonnement suivi par le TF prête à discussion. La doctrine est d'avis que le dessaisissement momentané du véhicule, *qu'il soit ou non volontaire*, n'entraîne pas de changement de détenteur/exploitant⁶¹. Ce prin-

⁶¹ OFTINGER/STARK, nos 194 ss et 105 § 25.

cipe – inhérent à la notion de détenteur/exploitant – vaut tant pour la responsabilité automobile⁶² (art. 58 ss LCR), qu'aérienne⁶³ (art. 64 ss LA). S'agissant en l'occurrence de responsabilités pour risque («*Gefährdungshaftungen*»), l'usage illégitime d'un véhicule, qui fait partie du risque de son exploitation, doit être imputé au détenteur/exploitant⁶⁴. Dans le cas d'un aéronef à plus forte raison encore que dans celui d'un véhicule automobile: les dommages considérables que peut causer la chute d'un aéronef, de par son énergie cinétique et le carburant emporté à bord, constituent un risque typique, propre à la mise en circulation de la machine. Or, c'est l'exploitant légitime qui décide de celle-ci, qui génère de la sorte le risque et qui doit donc en assumer les conséquences⁶⁵. Les art. 75 LCR et 65 LA, en ancrant la responsabilité du détenteur/exploitant en cas d'usurpation momentanée du véhicule, ne consacrent ainsi pas une exception, mais confirment bien une règle. Le but de la redondance est probablement de lever tout doute dans un cas limite. *A priori*, une réflexion fondée sur l'équité pourrait en effet conduire à admettre, dans ce cas, un changement de détenteur/exploitant.

La lettre des art. 75 LCR et 65 LA était d'ailleurs la thèse émise ci-dessus: le détenteur/exploitant dépossédé y conserve cette dénomination⁶⁶, alors que l'usurpateur n'accède pas à cette qualité⁶⁷. La terminologie usitée démontre que l'usage illégitime n'opère pas de changement de détenteur/exploitant. A côté de la responsabilité de ce dernier, le législateur instaure, probablement pour des motifs d'équité, une responsabilité causale de l'utilisateur illégitime. Si le législateur était parti du principe que le dessaisissement entraînait un tel changement, sans doute aurait-il conféré à l'usurpateur le statut de détenteur/exploitant.

Au vu de ce qui précède, nous transformons donc l'interprétation *a contrario* faite par le TF de l'art. 75 LCR (respectivement 65 LA) en argument analogique⁶⁸: *à l'instar de l'usage illégitime, la détention/exploitation est maintenue en cas de réquisition.*

⁶² OFTINGER/STARK, *eodem loco*.

⁶³ VON DER MÜHLL, p. 106 s. et 117 s.

⁶⁴ OFTINGER/STARK, no 194 § 25.

⁶⁵ Dans ce sens DE JUGLART, no 77; c'est pour la même raison que la responsabilité des art. 64 ss LA ne peut pratiquement pas être écartée par l'invocation de la force majeure ou de la faute grave d'un tiers: KELLER, p. 273 ss.

⁶⁶ Art. 65 LA: «Celui qui fait usage d'un aéronef sans le consentement de l'exploitant répond du dommage causé. L'exploitant répond avec lui [...]»; art. 75 LCR: «[...] Le détenteur est aussi responsable [...]»; (italique par le rédacteur).

⁶⁷ La doctrine parle, dans ce dernier cas, de quasi-détention (OFTINGER/STARK, no 166 § 25): «Celui qui soustrait un véhicule automobile dans le dessein d'en faire usage assume la responsabilité civile d'un détenteur» (italique par le rédacteur).

⁶⁸ Sur la proximité des deux figures, cf. HÄFELIN/MÜLLER, *Grundriss des allgemeinen Verwaltungsrechts*, 3^{ème} éd., Zurich 1997, nos 181 ss.

Le fait que le dessaisissement soit involontaire ne suffit ainsi pas à rompre le rapport de détention originel. Le raisonnement schématique suivi par le TF s'avère, sur ce point, contestable. Si l'on en rectifie les prémisses, savoir que le rapport de détention originel subsiste en principe en cas de dessaisissement volontaire ou involontaire de brève durée, le choix suivant se serait alors présenté aux Juges: ne s'agissant en l'espèce pas d'une utilisation illégitime, mais d'une réquisition, soit d'un dessaisissement involontaire, cependant conforme au droit, ils pouvaient:

1° confirmer la légitimation passive de la société exploitante de l'aéronef à l'action fondée sur l'art. 64 LA;

2° résoudre le cas par analogie (complète) avec l'art. 65 LA (utilisation illégitime d'un aéronef); dans cette hypothèse, la société précitée demeure certes exploitante, mais ne répond que jusqu'à concurrence du montant de la garantie qu'elle est tenue de fournir en application des art. 70 et 71 LA⁶⁹; l'Etat du Valais répond solidairement à ses côtés, tel un exploitant, et de manière illimitée.

La première solution (1°) a notre préférence. Une application analogique de la règle sur l'usage illégitime à un acte étatique reposant sur une base légale paraît en effet peu adéquate. Le fait que l'exploitant réponde du dommage en cas de réquisition peut certes paraître choquant. La dureté de cette solution se voit cependant atténuée par le fait que l'Etat doit en principe indemniser les propriétaires de biens réquisitionnés des préjudices qu'ils subissent.

On rappelle ici que ce schéma de résolution fait *abstraction des règles sur la responsabilité de l'Etat*, dont l'application s'imposait dans l'arrêt commenté: la réquisition étant intervenue dans le cadre d'une mesure de protection civile, les normes spéciales de responsabilité de la Loi sur la protection civile régissaient l'espèce. Pour les autres cas de réquisition, la responsabilité de l'Etat devrait généralement céder le pas à la responsabilité objective aggravée des art. 64 ss LA⁷⁰. Le schéma esquissé ci-dessus vise cette hypothèse.

Outre l'argument tiré de l'art. 75 LCR (respectivement 65 LA), il s'agit encore d'apprécier si les effets de la réquisition sur le rapport de détention ne sont pas en soi d'une intensité telle qu'ils privent l'exploitant originel de son pouvoir de disposition et lui substituent celui de la collectivité publique⁷¹. L'usage de l'appareil s'effectuant pour le compte de ladite collectivité, les conditions de la détention seraient alors remplies en la personne de cette dernière. C'est également la voie que semble emprunter le TF, lorsqu'il fait référence aux risques accrus des opérations effectuées dans le cadre de la réquisition, par rapport à

⁶⁹ Les montants de la couverture minimale (assurance ou dépôt) sont fixés à l'art. 125 OSAv et sont compris entre Fr. 3 000 000.- et 75 000 000.-, en fonction du poids au décollage de l'aéronef.

⁷⁰ Cf. *supra* 1^{er} paragraphe du présent titre et la note 61 en particulier.

l'affectation ordinaire de l'aéronef⁷². En d'autres termes, l'intensité du pouvoir de disposition de la collectivité publique sur l'aéronef en cas de réquisition et le caractère extraordinaire des risques ainsi générés pourraient occasionner un changement d'exploitant.

Cette argumentation se heurte cependant à la règle statuée par les art. 65 LA et 75 LCR. On ne voit en effet pas en quoi la situation de la collectivité publique qui réquisitionne serait foncièrement différente de celle de l'utilisateur illégitime. L'usage et le pouvoir de disposition sur le véhicule sont dans les deux cas semblables. La légitimité de l'usage ne devrait pas avoir, quant à elle, de caractère décisif. Dès lors, si le détenteur/exploitant habituel conserve sa qualité en cas d'utilisation illégitime – ce qui est notre thèse –, il doit en aller de même en cas de réquisition. En outre, la réquisition ne modifie en principe pas le risque résultant de l'emploi de l'aéronef. En un tel cas, les vols ne diffèrent en effet pas notablement de ceux entrepris dans le cadre des opérations ordinaires. En outre, l'aéronef demeure piloté par le personnel de la société exploitante.

Au vu de ce qui précède, nous ne pouvons partager le point de vue exprimé par le TF. Au même titre que l'usage illégitime, la réquisition d'un aéronef par la collectivité publique ne saurait occasionner un changement d'exploitant.

3. Conclusion

L'arrêt rendu par la 1^{ère} Cour civile du TF du 14 mars 2003 aborde *obiter dicto* deux questions complexes et d'intérêt pour le droit aérien: Peut-on assimiler l'exploitant d'aéronef au détenteur de véhicule automobile? La réquisition d'un aéronef par la collectivité publique entraîne-t-elle un changement d'exploitant?

Sans motivation aucune, le TF répond par l'affirmative à la première question. Une telle réponse était loin d'aller de soi, au vu du caractère largement autonome et «internationalisé» du droit aérien. Elle n'en est cependant pas moins fondée. La responsabilité causale de l'exploitant d'aéronef et du détenteur de véhicule automobile présentent de nombreuses similitudes. En particulier, bien que s'étant développés dans des contextes séparés, les concepts d'exploitant d'aéronef et de détenteur de

⁷¹ A cet égard, il faut relever que l'Ordonnance du Conseil fédéral du 9 décembre 1996 concernant la réquisition (RS 519.7) dispose, à son art. 3 al. 2, que «le droit de disposition du bien de réquisition est transféré, lors de la réquisition, du propriétaire à l'autorité qui réquisitionne». En outre, l'al. 3 de cette disposition prévoit que «les droits et devoirs de droit public ainsi que les droits et devoirs liés à des rapports de droit privé sont suspendus pendant la période de réquisition». A la lumière de cette ordonnance, on pourrait admettre que l'exploitant ordinaire de l'aéronef ne réponde plus au titre de l'art. 64 LA en cas de réquisition. En l'espèce, l'arrêt commenté traitait cependant d'une réquisition fondée sur le droit cantonal valaisan. Or, celui-ci ne saurait influencer sur le régime de responsabilité institué par la Loi fédérale sur l'aviation.

⁷² Arrêt commenté, cons. II.3. *in fine*.

véhicule automobile font l'objet d'interprétations similaires, pour ne pas dire identiques. On notera par ailleurs que la notion d'exploitant est également utilisée abondamment par le droit public aérien (cf. l'autorisation d'exploitation requise en cas de transport à caractère commercial et toutes les obligations qui s'y rattachent). Il s'agit toutefois de distinguer les notions d'exploitant au sens du droit civil et du droit public, dont les buts et les traits diffèrent notablement. Leur ressemblance est avant tout terminologique.

Le TF juge ensuite que la réquisition par le canton du Valais d'un hélicoptère appartenant à une compagnie privée enlève à celle-ci sa qualité d'exploitante, en cas de dommage occasionné à des tiers à la surface. Le raisonnement du TF, fondé dans ce cas sur la seule lecture a contrario de l'art. 75 LCR, ne satisfait pas. En effet, une interprétation plus approfondie de la notion de détenteur/exploitant démontre qu'un changement temporaire – volontaire ou non – d'utilisateur n'implique pas rupture de la détention/exploitation. Les art. 75 LCR et 65 LA, régissant le cas de l'utilisation illégitime d'un véhicule/aéronef, ne font pas exception au principe: ils le confirment au contraire, ce à des fins de clarification; même dans ce cas, le détenteur/exploitant habituel conserve sa qualité, l'usurpateur répondant cependant à ses côtés. Il n'y a dès lors, dans le cas d'une réquisition, pas lieu d'appliquer un autre régime. Ce résultat, qui pourrait de prime abord sembler inéquitable, se voit confirmé par le fait que l'exploitant habituel demeure, même dans une telle hypothèse, le «générateur du risque».

Dans l'ATF 129 III 410, les considérations émises par le TF en lien avec la notion d'exploitant d'aéronef n'étaient pas nécessaires à la solution du litige. En l'espèce, la responsabilité était en effet régie par les règles spéciales de la législation sur la protection civile. D'une manière générale, l'on peut d'ailleurs s'interroger sur l'importance pratique de la controverse relative à la qualité d'exploitant en cas de réquisition par l'Etat. Cette importance dépendra avant tout de la portée que l'on accorde aux art. 64 ss LA, par rapport à la responsabilité de l'Etat, dans le cas d'un aéronef réquisitionné. Or, mis à part l'hypothèse visée par l'arrêt commenté, la frontière entre responsabilité de droit public et de droit privé paraît dans ce domaine particulièrement difficile à tracer. Dépourvus d'utilité directe pour la solution du litige et d'un intérêt pratique incertain, les considérants du TF sur l'exploitant d'aéronef auront cependant eu le mérite de susciter une discussion autour de la «responsabilité civile envers les tiers à la surface», thème délaissé depuis longtemps par la doctrine et la jurisprudence.