

# FEUILLE FÉDÉRALE

115<sup>e</sup> annéeBerne, le 1<sup>er</sup> août 1963

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: **33 francs** par an;  
**18 francs** pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

Avis: **50 centimes** la ligne ou son espace; doivent être adressés franco  
à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

8821

## MESSAGE

du

### Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de la convention complémentaire à la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

(Du 19 juillet 1963)

Monsieur le Président et Messieurs,

Par message du 18 décembre 1933 (FF 1933, II, 907), nous vous avons proposé de nous autoriser à ratifier la convention internationale du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, dite convention de Varsovie (RS 13, 656). Un autre message, du 1<sup>er</sup> juin 1962 (FF 1962, I, 1449) s'est occupé d'un protocole du 28 septembre 1955, dit protocole de La Haye, portant modification de ladite convention. Nous vous y demandions l'autorisation de ratifier ce protocole. Par arrêtés fédéraux des 22 mars 1934 (RO 50, 449) et 20 septembre 1962 (pas encore publié), vous avez accepté nos propositions. Après le dépôt de l'instrument de ratification de la Suisse, la convention de Varsovie est entrée en vigueur pour notre pays le 7 août 1934. Le protocole de La Haye a également été ratifié par la Suisse, il entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1963.

La convention de Varsovie, sous la forme qui lui a été donnée en 1929, est aujourd'hui d'application mondiale. Ses principes sur l'unification des titres de transport aérien et sur la responsabilité encourue à l'égard des voyageurs et des expéditeurs de marchandises par celui qui assure des transports internationaux, lient actuellement 70 Etats, parmi lesquels on trouve tous ceux qui jouent un rôle important dans la navigation aérienne internationale. Sans cette unification du droit, ceux qui exécutent des transports aériens et ceux qui utilisent leurs services rencontreraient de sérieuses difficultés, et surtout ne connaîtraient aucune sécurité juridique. Un certain nombre d'Etats, parmi lesquels la Suisse, ont introduit les

principes de la convention de Varsovie dans leur législation nationale (pour la Suisse, voir l'art. 75 de la loi sur la navigation aérienne).

Par le présent message, nous vous soumettons une nouvelle convention qui tend, elle aussi, à unifier les règles de droit privé applicables à la navigation aérienne internationale. Elle a en vue les cas, toujours plus nombreux, où un contrat de transport est exécuté non pas par le transporteur qui l'a conclu, mais par un tiers. De telles substitutions sont inévitables dans l'aviation commerciale, mais elles font naître des problèmes compliqués de responsabilité. Et la difficulté s'accroît encore du fait que la notion de transporteur n'est pas définie de façon uniforme dans les divers pays qui sont parties à la convention de Varsovie. Celle-ci ne dit pas qui doit être, dans des cas pareils, considéré comme le transporteur, ni quelles règles de responsabilité doivent être appliquées. Assez formel, le droit continental européen considère régulièrement comme transporteur l'entrepreneur qui a conclu le contrat; pour le droit anglo-saxon et les systèmes juridiques qui se sont développés sous son influence, c'est, en revanche, l'entrepreneur qui a effectivement exécuté le transport. De l'insécurité juridique résultant de cette divergence de vues est née l'idée de réunir une conférence pour établir une situation claire. Cette conférence a eu lieu à Guadalajara (Mexique) et a abouti à une convention signée le 18 septembre 1961, laquelle est l'objet du présent message. Nous l'appellerons ici convention de Guadalajara, pour ne pas employer le titre un peu long de «convention complémentaire à la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel.»

La terminologie de la convention distingue le transporteur contractuel et le transporteur de fait. Ils sont définis à l'article premier, et nous nous tiendrons ci-après à ces définitions.

## 1. Genèse de la convention

L'Organisation internationale de l'aviation civile, qui groupe plus de 100 Etats, s'est occupée depuis 1955 des problèmes de responsabilité qui se posent lorsque le transporteur contractuel et le transporteur de fait ne sont pas identiques. Après des travaux très poussés, le comité juridique de cette organisation présenta un projet qu'il avait adopté en 1957 à une session tenue à Tokio. On considérait d'abord ce projet comme définitif, c'est-à-dire comme mûr pour être présenté à une conférence diplomatique. Cependant, l'assemblée générale de l'Organisation internationale de l'aviation civile décida en 1959 de le faire remanier, certaines questions paraissant devoir être reprises. De fait, maint Etat intéressé à la convention fit des propositions, de sorte que le projet de Tokio fut finalement refondu d'abord par un sous-comité, puis revu, en 1960, par le comité juridique lui-même.

Le projet remanié fut examiné par le conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, puis soumis aux délibérations et à l'adoption d'une conférence diplomatique, qui se réunit à Guadalajara en automne 1961. Quarante Etats, y compris la Suisse, y participèrent. D'importantes organisations avaient envoyé des observateurs, notamment l'International Law Association, l'association internationale du transport aérien (IATA) et la chambre de commerce internationale. Les résultats de la conférence sont consignés dans un protocole final et la convention de Guadalajara, dont nous nous occupons aujourd'hui.

Les avis différaient, à Guadalajara, sur la question de savoir s'il fallait donner à la convention le caractère d'un acte indépendant ou s'il suffirait d'en faire un protocole additionnel à la convention de Varsovie. La matière que règle la convention de Guadalajara n'a rien changé à la convention de Varsovie, à la différence du protocole de La Haye, par lequel furent modifiées nombre de dispositions importantes. La nouvelle convention ne se borne pas à établir des normes d'interprétation; il s'agit au contraire d'une matière nouvelle, de questions que la convention de Varsovie avait laissées ouvertes et qui ne seraient du reste point aisées à ordonner dans le système de cette convention. Ces motifs de fait et certaines considérations politiques ont finalement décidé la conférence de Guadalajara à donner à la nouvelle convention une existence autonome. On alléguait aussi qu'il n'était pas opportun de soumettre aux Etats un nouveau protocole additionnel à la convention de Varsovie, qui ne pourrait entrer en vigueur qu'après un grand nombre de ratifications. Le titre de la convention devait cependant spécifier qu'il s'agit d'un complément à une convention en vigueur.

## 2. Les cas de responsabilité que règle la convention

Comme nous l'avons relevé, la convention de Varsovie présente une lacune. Si deux transporteurs échangent leurs aéronefs, ou si des aéronefs sont frétés ou affrétés, elle règle les rapports juridiques qui existent entre le voyageur ou l'expéditeur de marchandises et le transporteur contractuel, mais non pas ceux qui existent avec le transporteur de fait. Si un dommage survient pendant le transport assuré par le transporteur de fait, celui-ci est responsable selon les normes applicables à l'acte illicite. Le lésé doit prouver entièrement les faits qu'il invoque à l'appui de ses prétentions, et le transporteur, suivant les circonstances, encourt une responsabilité illimitée, même pour une faute légère. Les inconvénients de cette situation juridique peuvent être considérables pour les deux parties; pour le lésé, parce qu'il lui sera souvent impossible de prouver l'acte illicite, et pour le transporteur, parce qu'il n'est pas au bénéfice d'une limitation de la responsabilité, telle qu'il pourrait normalement l'invoquer sous le régime de la convention de Varsovie. La convention de Guadalajara comble cette

lacune en soumettant aussi bien le transporteur contractuel que le transporteur de fait au régime de responsabilité de la convention de Varsovie. Le lésé a désormais en face de lui deux débiteurs solidaires, et vu les règles de la convention de Varsovie, le fardeau de la preuve est renversé en sa faveur. D'autre part, c'est le transporteur de fait, et non seulement le transporteur contractuel, qui est mis au bénéfice de la limitation du montant des indemnités de responsabilité, conformément à l'article 22 de la convention de Varsovie.

La nouvelle convention règle donc de façon impérative le rapport de responsabilité entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait d'une part, l'utilisateur des transports aériens internationaux (voyageurs et expéditeurs de marchandises) d'autre part. En revanche, le rapport de responsabilité entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait continue d'être exclu de l'application de ces règles.

La doctrine appelle parfois la convention de Guadalajara la «convention de l'affrètement», et ce terme pourrait faire croire que la convention pose des règles générales concernant le contrat d'affrètement dans la navigation aérienne. C'était bien l'intention primitive, mais elle n'est pas réalisée par le texte que nous étudions aujourd'hui. Dans certains cas, les règles de responsabilité formulées ici peuvent pourtant s'appliquer à des cas d'affrètement, en particulier lorsque le transporteur contractuel confie à un transporteur de fait qui n'est pas partie au contrat le transport mis à sa charge par le contrat d'affrètement.

La nouvelle convention règle la responsabilité dans tous les cas où un transporteur aérien se charge d'un transport mais le fait exécuter par un autre transporteur, avec l'assentiment de son client. Ce dernier souscrit en général d'avance à l'acceptation des conditions de transport imposées par la substitution. Mais les règles de la convention ne s'appliquent que dans la mesure où le contrat de transport primitivement conclu subsiste malgré la substitution. S'il est établi de nouveaux titres de transport, au nom du transporteur de fait, il naît, en règle générale, un rapport direct de responsabilité entre l'expéditeur et le transporteur de fait, et les conditions d'application de la convention de Guadalajara ne sont pas remplies.

La convention ne s'occupe pas des contrats de transport pour lesquels des agences de voyages, des associations ou des expéditeurs collectifs ont simplement servi d'intermédiaires. L'agence de voyages qui libelle un billet de passage fait naître un rapport juridique direct entre le voyageur et le transporteur de fait. L'association qui affrète un avion pour ses membres conclut avec le transporteur de fait un contrat en faveur de ceux-ci, en tant qu'ils participeront au vol. A la suite de quoi, le transporteur est responsable directement, selon les principes de la convention de Varsovie, à l'égard de chaque passager individuellement. L'expéditeur qui a conclu des contrats d'expédition avec plusieurs clients et confie ensuite globalement

le transport à une entreprise de transports aériens est lui-même l'expéditeur au sens du droit aérien, et c'est envers lui uniquement que le transporteur de fait est responsable. Le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont normalement, dans le cas de ces transports collectifs, un seul et même sujet de droit, de sorte que la convention de Guadalajara n'est pas applicable.

La convention de Guadalajara est désignée expressément comme complémentaire à la convention de Varsovie, et n'est par conséquent applicable que si le transport est soumis aux règles de responsabilité de la convention de Varsovie. Si les conditions sont différentes, par exemple si le transport a lieu entre un Etat partie à la convention de Varsovie et un autre Etat, les dispositions de la nouvelle convention ne peuvent être appliquées.

### 3. Les dispositions de la convention

Le préambule constate que la convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport. La nouvelle convention se propose ainsi de formuler des règles applicables à cette situation.

L'article premier définit les expressions à préciser en vue de leur emploi dans la convention. Remarquons à ce propos que ces définitions ne déterminent pas qui est transporteur «au sens de la convention de Varsovie». Elles se bornent à délimiter la portée de certaines expressions pour l'usage qui en sera fait dans la convention de Guadalajara, et rien d'autre. Dans notre terminologie, le transporteur aérien est toujours une personne qui s'engage par contrat à effectuer un transport par aéronef, et, en règle générale, y procède elle-même, tandis que le simple transporteur de fait, qui n'a aucune obligation contractuelle envers le voyageur ou l'expéditeur, n'est pas vraiment un transporteur aérien.

La définition du «transporteur contractuel» dit qu'il s'agit d'une personne partie à un contrat de transport, quelle que soit la personne qui a conclu le contrat. Le texte anglais, par les mots «who as a principal» ajoutés au terme de personne, insiste sur le fait que les intermédiaires quels qu'ils soient et les préposés du transporteur ne peuvent avoir le caractère de transporteurs contractuels. Ce membre de phrase manque dans les textes originaux français et espagnol, aussi bien que dans la traduction allemande que nous vous présentons. Il serait d'ailleurs malaisé à traduire, et il n'ajoute rien au sens que donne le texte sans cette précision.

Le «transporteur de fait» est un tiers que le transporteur contractuel a autorisé à effectuer le transport à sa place. En l'absence de cette autorisation, le transport n'est donc pas soumis au régime de la convention. Le lésé pourrait se trouver par là en difficulté, faute de preuves; il est donc présumé,

et jusqu'à preuve contraire, que l'autorisation a été donnée. Le lésé n'a ainsi plus à établir que les faits suivants : le transport est soumis aux règles de la convention de Varsovie, il a été effectué par le transporteur que le lésé actionne, et le dommage s'est effectivement produit. Il incombe alors au transporteur de fait de démontrer qu'il a agi sans autorisation, s'il a intérêt à établir que les règles de la convention de Varsovie ne s'appliquent pas à sa responsabilité.

L'article II contient la principale règle sur la responsabilité : Si le transport, dans sa totalité, est régi par la convention de Varsovie, les règles de celle-ci s'appliquent de même manière au transporteur contractuel et au transporteur de fait. Peu importe que la partie du transport effectuée par le transporteur de fait soit internationale ou non, au sens de la convention de Varsovie. Les mots «sauf disposition contraire de la présente convention» ont donné lieu à quelques désaccords. Cette réserve ne se comprend peut-être pas immédiatement ; elle signifie simplement que certaines dérogations aux règles de la convention de Varsovie, par exemple concernant le for (art. VIII), doivent être respectées.

Il résulte déjà de la convention de Varsovie (art. 2, 2<sup>e</sup> al.) que la nouvelle convention ne se rapporte pas aux transports postaux. La majorité des Etats représentés à Guadalajara ont estimé qu'il était inutile de le répéter.

L'article III déclare que les actes et omissions d'un des transporteurs intéressés sont réputés être également ceux de l'autre, et institue par cette fiction la responsabilité solidaire des deux transporteurs. Le transporteur contractuel est responsable des actes et omissions du transporteur de fait et de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions. Cette règle coïncide avec celle de l'article 101 du code des obligations, lequel statue la responsabilité de celui qui confie à des auxiliaires le soin d'exécuter une obligation qui est à sa charge. On peut trouver quelque peu problématique cette responsabilité du transporteur de fait pour les actes et omissions du transporteur contractuel et de ses préposés. Elle est cependant atténuée par la disposition disant que, dans tous les cas, les limites de responsabilité de l'article 22 de la convention de Varsovie lui sont applicables. Notons encore que tout accord spécial entre le transporteur contractuel et les passagers ou les expéditeurs et destinataires de marchandises ne lie le transporteur de fait que s'il y a donné son consentement.

Comme le rapport interne entre les transporteurs n'est pas touché par les règles de responsabilité de la convention de Varsovie, le transporteur de fait a la faculté de se réserver un droit de recours contre le transporteur contractuel, pour toutes prestations auxquelles il aura été obligé à titre de dommages et intérêts pour des actes et omissions du transporteur contractuel.

D'après l'article IV, les ordres ou protestations de l'expéditeur ou du destinataire ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contrac-

tuel ou au transporteur de fait. Le destinataire peut donc adresser une réclamation pour détérioration de bagages ou de marchandises (art. 26 de la convention de Varsovie) au transporteur de fait sans examiner d'abord s'il est un transporteur aérien au sens de la convention de Varsovie.

En cas d'ordres tardifs de l'expéditeur au sujet d'un envoi aérien, l'article IV prévoit cependant une exception. Comme le transporteur contractuel est généralement seul en mesure de déterminer où un envoi se trouve en un certain moment et que le transporteur de fait ignore fréquemment le nom de l'expéditeur, on a décidé que les ordres tardifs n'auraient d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel. Cette exception est d'autant plus justifiée qu'il ne convient pas qu'un expéditeur puisse donner aux deux transporteurs des instructions contradictoires. Il s'agit ici, au sens de l'article 12 de la convention de Varsovie, de l'ordre de renvoyer la marchandise à l'aérodrome de départ, de l'arrêter en cours de route, ou de la délivrer à une autre personne que le destinataire indiqué sur la lettre de transport.

L'article V contient une disposition destinée à protéger les préposés des deux transporteurs s'ils prouvent qu'ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. Ils peuvent alors se prévaloir des mêmes limites de responsabilité que le transporteur au service duquel ils se trouvent. Cette disposition protectrice répète un principe énoncé à l'article 25 A de la convention de Varsovie révisée à La Haye (art. XIV du protocole de La Haye). Le lésé, dont les prétentions contre le transporteur sont, dans certaines conditions, limitées quant à leur montant, ne doit pas avoir la possibilité de se dédommager aux dépens des préposés du transporteur et de leur demander ce qu'il n'a pu obtenir de celui-ci. La protection cesse d'être applicable s'il est établi que le dommage résulte d'actes pour lesquels les limites de responsabilité de la convention de Varsovie ne peuvent être invoquées.

L'article VI dispose que le lésé ne peut obtenir plus que le montant le plus élevé qui pourrait être mis à la charge de l'un des transporteurs. Les transporteurs en cause et leurs préposés ne sont jamais responsables au-delà de leur propre limite de responsabilité.

L'article VII tire les conséquences, quant à la procédure, de la responsabilité solidaire des transporteurs. L'action en responsabilité peut être portée, au choix du plaignant, contre l'un ou l'autre des transporteurs ou contre les deux à la fois. Si les transporteurs sont assignés tous deux, le lésé a la faculté d'appeler les deux transporteurs devant le même tribunal ou chacun d'eux devant un tribunal différent. Si l'action est intentée contre l'un seulement des transporteurs, celui-ci aura le droit d'appeler l'autre transporteur devant le même tribunal, quelles que soient les règles de procédure de ce dernier. Comme l'appel en intervention adressé à une partie qui était jusqu'ici en dehors du procès n'est pas connu de la procédure civile de tous les pays, il était nécessaire de soumettre au droit du tribunal saisi tout au moins les effets juridiques et la procédure de l'intervention de ce tiers au procès.

L'article VIII règle les questions de for. La multiplicité des tribunaux qui peuvent être saisis n'a pas été admise à Guadalajara sans contestations. Le lésé a le choix d'intenter action :

- au domicile du transporteur contractuel,
- au siège principal de l'exploitation du transporteur contractuel,
- au lieu où se trouve le siège social du transporteur contractuel qui a conclu le contrat,
- au lieu de destination,
- au domicile du transporteur de fait,
- au siège principal de l'exploitation du transporteur de fait.

Le lésé peut ainsi, jusqu'à un certain point, choisir à sa convenance le droit national qui sera appliqué à côté de la convention. La convention de Varsovie déclare aussi mainte fois (p. ex. à l'art. 21 et à l'art. 22, 1<sup>er</sup> al.) que le droit du tribunal saisi est applicable à titre complémentaire.

L'article IX déclare nulles et de nul effet toutes ententes entre les parties qui tendraient à modifier les règles de responsabilité de la convention ou à abaisser les limites fixées, mais cette nullité n'entraîne pas celle du contrat de transport. Ces dispositions établissent la correspondance matérielle de la nouvelle convention avec les articles 23 et 32 de la convention de Varsovie.

L'article X statue, avec une exception, que les deux transporteurs peuvent régler à leur convenance les rapports juridiques qui existent entre eux. Seules restent de droit impératif, en ce qui les concerne, les règles de l'article VII sur la responsabilité solidaire et le droit d'un transporteur d'appeler l'autre en intervention.

Les articles XI à XVIII contiennent les prescriptions de forme concernant la signature, la ratification, l'entrée en vigueur, l'adhésion, la dénonciation, l'exclusion des réserves, les obligations qui incombent au gouvernement des Etats-Unis du Mexique en sa qualité de dépositaire de la convention. Ces dispositions n'appellent aucun commentaire. Relevons simplement la formule, inusitée jusqu'ici, utilisée aux articles XI et XIV, et d'après laquelle seuls des membres des Nations Unies ou de leurs institutions spécialisées peuvent signer la convention ou y adhérer. Les collectivités non généralement reconnues comme telles ne pourront donc ni signer la convention ni y adhérer.

La convention a été ouverte à la signature dans les trois langues de l'Organisation internationale de l'aviation civile; français, anglais et espagnol. En cas de divergences, le texte français fait foi, comme pour la convention de Varsovie et le Protocole de La Haye. La version allemande que nous vous présentons est une traduction officielle commune de la Suisse, de la République fédérale d'Allemagne et de l'Autriche. Jusqu'ici, la convention a été signée par 25 Etats.

La convention entrera en vigueur 90 jours après le dépôt du cinquième instrument de ratification (art. XIII, 1<sup>er</sup> al.). Jusqu'ici le Mexique, la Grande-Bretagne et l'Australie ont ratifié la convention, de sorte que l'on peut s'attendre à son entrée en vigueur prochaine.

Il est conforme à la tradition suisse de participer à l'unification du droit sur le plan international, lorsque les principes des accords multilatéraux nécessaires ne sont pas en contradiction avec notre ordre juridique. Pas plus que la commission fédérale de la navigation aérienne, nous ne voyons d'inconvénients à ce que la Suisse ratifie cette convention. Les entreprises suisses de transports aériens souhaitent que la convention soit ratifiée par notre pays le plus tôt possible.

La convention est conclue pour une durée indéterminée, mais elle peut être dénoncée en tout temps moyennant un préavis de six mois (article XV). L'arrêté fédéral approuvant cette convention n'est donc pas soumis au referendum en matière de traités internationaux selon l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, de la constitution.

La constitutionnalité de l'arrêté fédéral que nous vous soumettons en projet découle des articles 8, 37<sup>ter</sup>, 64 et 85, chiffre 5 de la constitution, qui confère à la Confédération le droit de conclure des traités avec des Etats étrangers.

Par ces motifs, nous vous proposons d'approuver la convention de Guadalajara et de nous autoriser à la ratifier.

Nous saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 19 juillet 1963.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

*Le président de la Confédération,*

**Spühler**

*Le chancelier de la Confédération,*

**Ch. Oser**

(Projet)

## **ARRÊTÉ FÉDÉRAL**

approuvant

**la convention complémentaire à la convention de Varsovie  
pour l'unification de certaines règles relatives  
au transport aérien international**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution,  
vu le message du Conseil fédéral du 19 juillet 1963,

*arrête:*

### **Article unique**

<sup>1</sup> La convention complémentaire à la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel (convention de Guadalajara du 18 septembre 1961), est approuvée.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier cette convention.

## CONVENTION COMPLÉMENTAIRE

à

### la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

Conclue à Guadalajara le 18 septembre 1961

Date de l'entrée en vigueur :

---

Les Etats signataires de la présente Convention

Considérant que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport

Considérant qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation

Sont convenus de ce qui suit :

#### Article premier

Dans la présente Convention :

- a. «Convention de Varsovie» signifie soit la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie, amendée à La Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa b, est régi par l'une ou par l'autre ;
- b. «Transporteur contractuel» signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur ;
- c. «Transporteur de fait» signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa b mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

## Article II

Sauf disposition contraire de la présente Convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier, alinéa *b*, est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

## Article III

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite Convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

## Article IV

Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la Convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la Convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

## Article V

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente Convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la Convention de Varsovie.

## Article VI

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

## Article VII

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

## Article VIII

Toute action en responsabilité, prévue à l'article VII de la présente Convention, doit être portée, au choix du demandeur, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la Convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

## Article IX

1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu de la présente Convention ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

3. Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination

de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article VIII.

#### Article X

Sous réserve de l'article VII, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

#### Article XI

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article XIII, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

#### Article XII

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès du gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

#### Article XIII

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de cinq Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation de l'Aviation civile internationale par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

#### Article XIV

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

### Article XV

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

### Article XVI

1. Tout Etat contractant peut, lors de la ratification de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou ultérieurement, déclarer au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis du Mexique que la présente Convention s'étendra à l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. Quatre-vingt-dix jours après la date de réception de ladite notification par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique, la présente Convention s'étendra aux territoires visés par la notification.

3. Tout Etat contractant peut, conformément aux dispositions de l'article XV, dénoncer la présente Convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet Etat représente dans les relations extérieures.

### Article XVII

Il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

### Article XVIII

Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique notifiera à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée :

- a. Toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- b. Le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c. La date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément au premier paragraphe de l'article XIII;
- d. La réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- e. La réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XVI et la date de réception.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Guadalajara, le dix-huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et un en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi. Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique établira une traduction officielle du texte de la Convention en langue russe.

La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique où, conformément aux dispositions de l'article XI, elle restera ouverte à la signature et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.



## ARRÊTÉ DU CONSEIL FÉDÉRAL

étendant

### la convention collective nationale des tapissiers-décorateurs

(Du 18 juillet 1963)

#### LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu l'article 7, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi fédérale du 28 septembre 1956 <sup>(1)</sup>, permettant d'étendre le champ d'application de la convention collective de travail,

*arrête:*

#### Article premier

<sup>1</sup> Sont étendues les clauses, reproduites en annexe, de la convention collective nationale des tapissiers-décorateurs, conclue le 1<sup>er</sup> avril 1963.

<sup>2</sup> Sont réservées les dispositions impératives du droit fédéral et cantonal et les conventions plus favorables à l'ouvrier que ladite convention.

#### Art. 2

<sup>1</sup> Le présent arrêté s'applique sur tout le territoire suisse, sauf dans les cantons de:

- a. Bâle-Ville, aussi longtemps qu'y seront en vigueur les conventions collectives de l'industrie du bâtiment qui lient les tapissiers-décorateurs;
- b. Genève, aussi longtemps qu'y sera en vigueur la convention collective des tapissiers-décorateurs.

<sup>2</sup> Il régit les contrats de travail conclus entre les employeurs qui exploitent une entreprise de tapissier-décorateur et leurs ouvriers qualifiés, mi-qualifiés et non qualifiés. Il ne lie pas:

- a. Les employeurs liés par la convention collective nationale des selliers et selliers-tapissiers;

<sup>(1)</sup> RO 1956, 1645.

- b. Les employeurs appartenant à l'industrie de la carrosserie;
- c. Les employeurs qui, bien qu'ayant un atelier de tapissier, n'offrent sur le marché aucun article de tapisserie-décoration, ni directement ni indirectement;
- d. Le personnel de bureau, le personnel technique, les autres employés et les apprentis liés par un contrat conforme à la législation fédérale sur la formation professionnelle.

### Art. 3

Le présent arrêté entrera en vigueur le 5 août 1963 et portera effet jusqu'au 31 mai 1965.

Berne, le 18 juillet 1963.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

*Le président de la Confédération,*  
**Spühler**

*Le chancelier de la Confédération,*  
**Ch. Oser**

**Convention collective nationale des tapissiers-décorateurs**conclue le 1<sup>er</sup> avril 1963

entre

l'association suisse des maîtres tapissiers-décorateurs et des maisons d'ameublement,

l'association suisse des détaillants de meubles, d'une part,

et

la fédération suisse des ouvriers sur bois et du bâtiment,

la fédération chrétienne des ouvriers du bois et du bâtiment de la Suisse,

l'association suisse des syndicats évangéliques, d'autre part.

**Clauses étendues****B. Dispositions d'exécution****Art. 2**

1 ...

<sup>2</sup> Les associations contractantes peuvent exiger en commun, selon l'article 323<sup>ter</sup> du code des obligations, que les employeurs et les ouvriers observent la présente convention.

3 ...

Communauté contractuelle

**Art. 3**

1 ...

<sup>2</sup> La commission paritaire veillera à faire observer la présente convention. Si elle constate que des employeurs ne se sont pas acquittés de leurs prestations contractuelles à l'égard des ouvriers, elle les sommera de s'exécuter immédiatement.

Commission paritaire professionnelle

<sup>3</sup> La commission paritaire est compétente pour infliger les amendes prévues par l'article 4 et pour en recouvrer le montant par voie juridique.

**Art. 4**

<sup>1</sup> L'employeur qui enfreint la présente convention en omettant de fournir une prestation en espèces est passible d'une amende égale à 25 pour cent du montant impayé.

Peines conventionnelles

<sup>2</sup> L'ouvrier qui enfreint l'interdiction de se livrer à une activité accessoire (art. 23) est passible d'une amende dont la commission paritaire fixera le montant d'après la gravité de la faute commise et l'ampleur du travail accompli en fraude, mais qui n'excédera pas 200 francs. Est passible de la même peine l'employeur qui fait exécuter du travail frauduleux ou en favorise l'exécution de quelque manière que ce soit.

<sup>3</sup> Les infractions au chapitre D de la présente convention (assurance complémentaire vieillesse et survivants) sont passibles d'une amende de 50 francs.

<sup>4</sup> La commission paritaire utilisera le produit des amendes pour couvrir les frais d'exécution de la présente convention.

### C. Dispositions normatives

#### Art. 11

Engagement  
et résiliation

<sup>1</sup> Les deux premières semaines qui suivent l'entrée en service sont une période d'essai pendant laquelle le contrat de travail peut être résilié en tout temps pour la fin de la journée de travail.

<sup>2</sup> Après la période d'essai, et même quand le contrat de travail dure depuis plus d'un an, le congé doit être donné deux semaines d'avance et pour un jour de paie ou pour le dernier jour de travail de la semaine.

<sup>3</sup> L'employeur s'abstiendra de résilier le contrat de travail pendant les huit premières semaines où l'ouvrier est incapable de travailler en raison d'un accident ou d'une maladie dont il est victime sans qu'il y ait de sa faute.

<sup>4</sup> ...

<sup>5</sup> ...

#### Art. 12

Durée  
du travail

<sup>1</sup> La durée normale du travail est de quarante-cinq heures par semaine. La journée de travail peut commencer à 7 heures au plus tôt et doit prendre fin à 18 heures au plus tard.

<sup>2</sup> L'horaire de travail sera fixé de telle sorte que le samedi soit entièrement chômé.

#### Art. 13

Salaires  
minimums

<sup>1</sup> Le salaire se détermine d'après le rendement. Il sera fixé au cours de la période d'essai (art. 11).

<sup>2</sup> Sont réputées grandes villes celles qui ont plus de 100 000 habitants. Le classement des autres localités se fera d'après la liste des localités qui s'appliquait sous le régime des rentes transitoires de l'assurance-vieillesse et survivants.

<sup>3</sup> Les salaires horaires minimums, y compris un supplément de 6,6 pour cent pour la compensation de la réduction de trois heures de la durée du travail, sont les suivants :

	Grandes villes	Autres localités urbaines	Reste de la Suisse
<i>a. Jusqu'au 31 mars 1964:</i>			
Pour les tapissiers et tapissiers-décorateurs:	Fr.	Fr.	Fr.
pendant la 1 <sup>re</sup> année qui suit l'apprentissage . . . . .	3.65	3.55	3.45
pendant la 2 <sup>e</sup> année qui suit l'apprentissage . . . . .	4.—	3.90	3.80
dès la 3 <sup>e</sup> année après l'apprentissage . . . . .	4.40	4.25	4.15
Pour les ouvriers mi-qualifiés . . . . .	3.60	3.50	3.40
Pour les manœuvres . . . . .	3.50	3.40	3.30
Pour les courtpointières qualifiées:			
pendant la 1 <sup>re</sup> année après l'apprentissage . . . . .	3.20	3.15	3.10
dès la 2 <sup>e</sup> année après l'apprentissage . . . . .	3.30	3.25	3.20
Pour les courtpointières mi-qualifiées . . . . .	3.—	2.90	2.85

*b. Dès le 1<sup>er</sup> avril 1964:*

Pour les tapissiers et tapissiers-décorateurs:			
pendant la 1 <sup>re</sup> année qui suit l'apprentissage . . . . .	3.75	3.65	3.55
pendant la 2 <sup>e</sup> année qui suit l'apprentissage . . . . .	4.10	4.—	3.90
dès la 3 <sup>e</sup> année après l'apprentissage . . . . .	4.50	4.35	4.25
Pour les ouvriers mi-qualifiés . . . . .	3.70	3.60	3.50
Pour les manœuvres . . . . .	3.60	3.50	3.40
Pour les courtpointières qualifiées:			
pendant la 1 <sup>re</sup> année après l'apprentissage . . . . .	3.30	3.25	3.20
dès la 2 <sup>e</sup> année après l'apprentissage . . . . .	3.40	3.35	3.30
Pour les courtpointières mi-qualifiées . . . . .	3.10	3.—	2.95

4 . . .

5 . . .

#### Art. 14

<sup>1</sup> Le travail supplémentaire donne droit à un supplément de 25 pour cent sur le salaire horaire; le travail de nuit, à un supplément de 50 pour cent; le travail du dimanche et des jours fériés, à un supplément de 100 pour cent.

<sup>2</sup> Est réputé travail de nuit celui qui s'accomplit entre 20 et 6 heures; travail du dimanche, celui qui s'accomplit un dimanche ou un jour férié entre 0 heure (minuit) et 24 heures (minuit). Tout autre travail accompli hors de l'horaire normal est réputé travail supplémentaire.

<sup>3</sup> Une prolongation de la durée du travail ne donne droit à un supplément de salaire que si l'employeur l'a ordonnée, et il ne l'ordonnera qu'en cas d'urgence.

<sup>4</sup> Le temps pendant lequel l'ouvrier voyage hors de l'horaire normal ne prolonge pas la durée du travail.

## Art. 15

Indemnités  
de déplacement

<sup>1</sup> L'ouvrier qui se déplace pour exécuter des travaux dans le rayon local et utilise à cet effet des moyens de transport publics a droit au remboursement du prix de ses courses (en tram, trolleybus, omnibus ou chemin de fer).

<sup>2</sup> S'il se déplace pour exécuter des travaux hors du rayon local, il a également droit au remboursement du prix de ses courses et, en outre, à une indemnité pour le repas de midi et, éventuellement, pour la couche. Il s'entendra avec l'employeur pour fixer le montant de l'indemnité.

## Art. 16

Paie

<sup>1</sup> La paie aura lieu toutes les deux semaines et se fera pendant les heures de travail.

<sup>2</sup> L'employeur joindra au salaire un relevé de compte détaillé mentionnant clairement toutes les retenues.

## Art. 17

Retenue

<sup>1</sup> L'employeur peut faire une retenue qui, toutefois, n'excédera pas le salaire de dix-huit heures.

<sup>2</sup> La retenue sera versée à l'ouvrier dont le contrat de travail prend fin régulièrement.

## Art. 18

Vacances

<sup>1</sup> L'ouvrier a droit à des vacances payées. L'indemnité de vacances est de 5 pour cent du salaire brut. Dès la huitième année de service ou dès que l'ouvrier est âgé de quarante ans révolus et a accompli une année de service, l'indemnité de vacances est de 6 pour cent du salaire brut.

<sup>2</sup> L'ouvrier s'entendra avec l'employeur pour fixer la date des vacances. A cet effet, il tiendra compte de l'urgence des travaux courants.

<sup>3</sup> Tant que dure le contrat de travail, il est interdit de remplacer les vacances par une indemnité en espèces.

## Art. 19

Jours fériés

<sup>1</sup> L'ouvrier a droit annuellement à six jours fériés payés coïncidant avec un jour où l'on travaille ordinairement. . .

<sup>2</sup> L'indemnité de jours fériés est de :

- 24 fr. pour les ouvriers des localités urbaines ;
- 22 fr. pour les ouvriers des autres localités de la Suisse ;
- 20 fr. pour les ouvrières des localités urbaines ;
- 18 fr. pour les ouvrières des autres localités de la Suisse.

<sup>3</sup> Le 1<sup>er</sup> mai est réputé jour férié non payé.

## Art. 20

<sup>1</sup> L'ouvrier assurable doit s'assurer pour une indemnité journalière en cas de maladie. L'employeur et l'ouvrier s'entendront pour choisir l'assureur.

Assurance-  
maladie

<sup>2</sup> L'indemnité journalière doit atteindre 50 pour cent du salaire brut et être garantie pour 360 jours au cours d'une période de 540 jours consécutifs et, en cas de tuberculose, pour 1800 jours au cours d'une période de sept années consécutives, le délai de carence étant de trois mois au plus et le délai d'attente de deux jours au plus.

<sup>3</sup> La prime nécessaire pour assurer ladite indemnité est à la charge de l'employeur. Elle est, en règle générale, de 2 pour cent du salaire brut. En la payant, l'employeur se libère des charges que l'article 335 du code des obligations lui imposerait en cas de maladie de l'ouvrier. Cette disposition légale s'applique toutefois quant aux maladies que l'assurance ne couvre pas.

<sup>4</sup> ...

<sup>5</sup> L'employeur vérifiera périodiquement si l'ouvrier s'est dûment assuré.

## Art. 21

<sup>1</sup> L'employeur est tenu d'assurer ses ouvriers contre les accidents professionnels pour les prestations minimums ci-après :

Assurance  
en cas  
d'accidents

- a. Un capital égal au salaire de 1000 jours en cas de mort par accident ;
- b. Un capital égal au salaire de 2000 jours en cas d'invalidité totale et un capital correspondant en cas d'invalidité partielle ;
- c. Une indemnité de 80 pour cent de la perte de salaire en cas d'incapacité temporaire de travailler ;
- d. Les frais de guérison jusqu'à concurrence de 5000 francs.

<sup>2</sup> L'employeur est également tenu d'assurer ses ouvriers contre les accidents non professionnels et selon les normes fixées par le 1<sup>er</sup> alinéa. Il les assurera dans les trente jours à dater de celui où l'obligation d'assurer lui aura été signalée par une association contractante, par un ouvrier intéressé ou par remise de la présente convention.

<sup>3</sup> Les primes de l'assurance en cas d'accidents professionnels sont à la charge de l'employeur ; celles de l'assurance en cas d'accidents non professionnels, à la charge de l'ouvrier.

<sup>4</sup> Lorsque l'assureur a reconnu un accident et autorisé l'employeur à verser les prestations y relatives, ce dernier est tenu de les remettre à l'ouvrier le jour de la paie.

## Art. 22

Congés payés

L'employeur est tenu d'accorder à l'ouvrier un congé payé de :

- a. Un demi-jour, s'il doit participer à une inspection militaire d'armement et d'équipement;
- b. Un jour lors de son mariage;
- c. Un jour lors de la naissance d'un enfant légitime;
- d. Un jour en cas de décès de son conjoint, de son père, de sa mère ou d'un enfant légitime.

## Art. 23

Activité interdite

<sup>1</sup> Pendant ses loisirs et ses vacances, l'ouvrier s'abstiendra rigoureusement d'accomplir du travail professionnel pour des tiers et contre rémunération. Celui qui enfreint cette interdiction malgré un avertissement écrit peut être congédié sur-le-champ et sans indemnité.

<sup>2</sup> L'employeur signalera chaque cas d'activité interdite à la commission paritaire professionnelle des tapissiers et tapissiers-décorateurs, à Zurich, Strassburgstrasse 5. Il le fera par écrit et indiquera l'état civil du contrevenant, les jours, heure et lieu de la contravention, ainsi que le genre de travail accompli.

<sup>3</sup> La commission paritaire peut infliger à l'ouvrier et, le cas échéant, à l'employeur, l'amende prévue par l'article 4, 2<sup>e</sup> alinéa.

<sup>4</sup> Dans les cas de peu de gravité, la commission paritaire peut infliger un avertissement au lieu d'une amende.

## D. Assurance complémentaire vieillesse et survivants

## Art. 24

Obligation de s'assurer

Tout ouvrier occupé en permanence, ayant vingt ans révolus ou davantage mais moins de soixante-quatre ans, est tenu de conclure une assurance complémentaire vieillesse et survivants auprès de la fondation générale des arts et métiers, caisse d'assurance-vieillesse et survivants des tapissiers-décorateurs, rue Monbijou 30, Berne 23.

## Art. 25

Dispense

Sont dispensés de s'assurer selon l'article 24 les ouvriers déjà assurés par une institution de prévoyance sociale en faveur du personnel de leur entreprise, pour des prestations en cas de survie et des prestations en cas de décès prématuré, si ces prestations sont au moins équivalentes à celles que garantit l'assurance complémentaire vieillesse et survivants.

## Art. 26

Pour tout ouvrier tenu de s'assurer, l'employeur versera une cotisation annuelle de 75 francs à l'assurance complémentaire vieillesse et survivants. L'ouvrier supportera également une cotisation annuelle de 75 francs, montant que l'employeur retiendra sur le salaire en même temps que la cotisation ordinaire de l'assurance-vieillesse et survivants.

Cotisations  
patronale  
et ouvrière

## Art. 27

La caisse de compensation est chargée d'exécuter, à titre d'organe de la fondation générale, les clauses sur l'assurance complémentaire vieillesse et survivants. L'employeur est tenu de verser simultanément sa propre cotisation et les cotisations ouvrières à la caisse de compensation.

Exécution

## Art. 28

<sup>1</sup> Les prestations de l'assurance complémentaire consistent en :

Prestations  
de l'assurance

- a. Un capital de vieillesse payable le premier jour du mois après lequel l'assuré a atteint l'âge de soixante-cinq ans ;
- b. Un capital payable au décès de l'assuré, si ce dernier meurt avant l'échéance du capital de vieillesse.

<sup>2</sup> Le montant du capital de vieillesse et celui du capital au décès se déterminent d'après la classe d'âge de l'ouvrier assuré et sont fixés comme il suit (valable pour les personnes qui font partie de la caisse d'assurance depuis le 1<sup>er</sup> avril 1963) :

Age d'entrée	Capital de vieillesse		Age d'entrée	Capital de vieillesse	
	Fr.	Capital au décès Fr.		Fr.	Capital au décès Fr.
20	8 400	10 000	38	4 500	4 760
21	8 180	9 700	39	4 300	4 480
22	7 960	9 400	40	4 120	4 200
23	7 740	9 100	41	3 950	4 000
24	7 520	8 800	42	3 720	3 770
25	7 300	8 500	43	3 530	3 640
26	7 080	8 200	44	3 340	3 520
27	6 860	7 900	45	3 160	3 400
28	6 640	7 600	46	2 980	3 280
29	6 420	7 300	47	2 800	3 160
30	6 200	7 000	48	2 630	3 040
31	5 980	6 720	49	2 460	2 920
32	5 760	6 440	50	2 290	2 800
33	5 540	6 160	51	2 120	2 680
34	5 320	5 880	52	1 960	2 560
35	5 100	5 600	53	1 800	2 440
36	4 900	5 320	54	1 650	2 320
37	4 700	5 040	55	1 490	2 200

## Art. 29

<sup>1</sup> Lorsque le capital de vieillesse arrive à échéance, l'assuré y a droit intégralement.

Ayants  
droit

<sup>2</sup> Lorsque le capital au décès arrive à échéance, il revient aux survivants de l'assuré, dans l'ordre et dans la mesure indiqués ci-après :

- a. Au conjoint survivant ou, à son défaut, aux enfants, ou, à leur défaut, aux père et mère de l'assuré, pour la totalité;
- b. A défaut des ayants droit mentionnés sous lettre a, aux personnes que l'assuré a assistées régulièrement pendant les dernières années de sa vie, à raison des trois quarts.

<sup>3</sup> L'assuré peut, dans les limites des normes fixées au 2<sup>e</sup> alinéa, désigner des ayants droit par une déclaration écrite qu'il remettra à la caisse de compensation. Il peut, en tout temps, révoquer ou modifier sa déclaration.

#### Art. 29bis

<sup>1</sup> Lorsqu'un ouvrier assuré change de place et est également soumis selon l'article 24 à l'obligation de s'assurer dans son nouvel emploi, son assurance est maintenue sans modification.

<sup>2</sup> Si, en raison d'un changement de place ou de profession, un ouvrier n'est plus tenu de s'assurer selon l'article 24, il a droit au moins au remboursement des cotisations qu'il a versées personnellement.

### Appendice

## Règlementation spéciale applicable dans le canton de Zurich

### Article premier

Salaires

L'article 13, 3<sup>e</sup> alinéa, de la convention collective est remplacé par la disposition suivante, qui fixe des salaires horaires moyens par entreprise (dans lesquels est compris le montant destiné à compenser la réduction de trois heures sur la durée hebdomadaire du travail):

#### a. Jusqu'au 31 mars 1964:

	Ville de Zurich	Ville de Winterthour	Autres localités
	Fr.	Fr.	Fr.
Pour les tapissiers-décorateurs qualifiés:			
pendant la 1 <sup>re</sup> année de service après l'apprentissage . . . . .	4.10	4.—	3.90
pendant la 2 <sup>e</sup> année de service après l'apprentissage . . . . .	4.30	4.20	4.—
dès la 3 <sup>e</sup> année de service après l'apprentissage . . . . .	4.65	4.45	4.30
Pour les ouvriers mi-qualifiés, après la 2 <sup>e</sup> année de service . . . . .	4.40	4.30	4.—
Pour les manœuvres . . . . .	4.—	3.90	3.75
Pour les courtépoinnières:			
dès la 2 <sup>e</sup> année après l'apprentissage . . . . .	3.60	3.60	3.60
Pour les courtépoinnières mi-qualifiées . . . . .	3.30	3.30	3.30

b. Dès le 1<sup>er</sup> avril 1964 :

	Ville de Zurich	Ville de Winterthur	Autres localités
Pour les tapissiers-décorateurs qualifiés :			
pendant la 1 <sup>re</sup> année de service après l'appren-			
tissage . . . . .	Fr. 4.20	Fr. 4.10	Fr. 4.—
pendant la 2 <sup>e</sup> année de service après l'appren-			
tissage . . . . .	4.40	4.30	4.10
dès la 3 <sup>e</sup> année de service après l'apprentissage	4.75	4.55	4.40
Pour les ouvriers mi-qualifiés, après la 2 <sup>e</sup> année de			
service . . . . .	4.50	4.40	4.10
Pour les manœuvres . . . . .	4.10	4.—	3.85
Pour les courtépointières :			
dès la 2 <sup>e</sup> année après l'apprentissage . . . . .	3.70	3.70	3.70
Pour les courtépointières mi-qualifiées . . . . .	3.40	3.40	3.40

### Art. 2

L'article 14, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas, de la convention collective est remplacé par les dispositions suivantes, relatives aux suppléments de salaire :

Supplément

<sup>1</sup> Le travail supplémentaire donne droit à un supplément de 25 pour cent. Est réputé travail supplémentaire celui qui s'accomplit entre 6 et 7 heures, ou entre la fin de la journée normale et 20 heures.

<sup>2</sup> Le travail accompli le samedi après-midi ou entre 20 et 22 heures donne droit à un supplément de 50 pour cent.

<sup>3</sup> Le travail de nuit et le travail du dimanche donnent droit à un supplément de 100 pour cent. Est réputé travail de nuit celui qui s'accomplit entre 22 et 6 heures.

### Art. 3

Les clauses suivantes sont des dispositions portant exécution de l'article 15, 2<sup>e</sup> alinéa, de la convention collective :

Indemnités  
de déplacement

<sup>1</sup> Lorsque l'ouvrier travaille hors du rayon local et doit y prendre le repas de midi, il a droit à une indemnité de subsistance de 4 francs au moins, ainsi qu'au remboursement de ses frais de transport.

<sup>2</sup> Lorsque l'ouvrier doit, en raison de son travail, passer la nuit hors du rayon local, il a droit à une indemnité journalière de 12 francs au moins, ainsi qu'au remboursement de ses frais de transport.

<sup>3</sup> Lorsqu'il s'agit d'exécuter des travaux soit dans des localités où la vie est extraordinairement chère, soit dans des stations de tourisme, les indemnités de déplacement seront fixées, de cas en cas, par une convention individuelle.

<sup>4</sup> Les ouvriers appelés à travailler hors de l'atelier doivent être traités au moins aussi bien que s'ils étaient occupés à l'atelier.

## Art. 4

Jours fériés

L'article 19, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas, de la convention collective est remplacé par les dispositions suivantes:

- 1<sup>o</sup> Sont jours fériés payés, à la condition qu'ils coïncident avec un jour ouvrable: Nouvel-An, Vendredi-Saint, lundi de Pâques, Ascension, lundi de Pentecôte, le jour et le lendemain de Noël.
- 2<sup>o</sup> L'indemnité pour les jours fériés est de:
  - 28 fr. pour les ouvriers des localités urbaines;
  - 26 fr. pour les ouvriers des autres localités du canton;
  - 24 fr. pour les ouvrières des localités urbaines;
  - 22 fr. pour les ouvrières des autres localités du canton.

## Art. 5

Règlement  
de travail

La convention collective est complétée par les dispositions suivantes:

- <sup>1</sup> Lorsque l'ouvrier est empêché de travailler, il est tenu d'en aviser l'employeur immédiatement.
- <sup>2</sup> Lorsque l'ouvrier arrive en retard au travail ou le quitte avant l'heure, l'employeur peut réduire son salaire proportionnellement à la durée de l'absence.
- <sup>3</sup> L'ouvrier qui, par sa faute, cause un dommage à l'employeur en répond selon le code des obligations.

## Art. 6

Outillage

La convention collective est complétée par les dispositions suivantes:

- <sup>1</sup> Pour travailler à l'atelier et chez les clients, l'ouvrier fournira lui-même les outils à main nécessaires, sauf l'outillage dit «de compagnie» et l'outillage qui s'use rapidement, en particulier celui des décorateurs, que l'employeur est tenu de fournir, de réparer et de remplacer.
- <sup>2</sup> L'ouvrier aura soin de l'outillage fourni par l'employeur. S'il endommage intentionnellement ou perd celui qu'il a touché, il en répond.

**MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de la convention complémentaire à la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Du 19 juillet 1963)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8821
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.08.1963
Date	
Data	
Seite	193-220
Page	
Pagina	
Ref. No	10 097 029

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.