

BOOK REVIEWS

“LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR AÉRIEN Lois Nationales et Convention de Varsovie”*

par Daniel Lureau

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE, PARIS, 1961;
PP. 322, \$7.00.

De nombreuses monographies, articles de revues, et notes de jurisprudence ont traité abondamment de toutes les principales questions que soulève l'application de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Varsovie le 12 octobre 1929.¹ Mais il n'y a pas d'ouvrage récent exposant d'une manière systématique et complète le mécanisme de cette Convention et son application judiciaire. Certes, le traité de M. D. Goedhuis, *La Convention de Varsovie*, paru en 1933 et complété en 1937 par son livre, *National Air Legislations and the Warsaw Convention*, a gardé toute sa valeur scientifique et pratique; et M. H. Drion dans son ouvrage, *Limitation of Liabilities in International Air Law*, publié en 1954, a fait une large place aux questions de responsabilité soulevées dans le cadre de la Convention de Varsovie. Cependant, le développement des transports aériens internationaux depuis 1945 a été accompagné d'une augmentation considérable des litiges entre compagnies aériennes et passagers (ou ayants droits de ceux-ci), entraînant de nombreuses décisions judiciaires sur des questions fondamentales de la responsabilité du transporteur aérien international. Cette jurisprudence a ranimé à son tour les débats de doctrine. Il faut donc se féliciter que, étudiant successivement à ces deux centres majeurs de recherches en droit aérien que sont l'Université de Bordeaux et l'International Institute of Air and Space Law de l'Université McGill, M. Lureau ait profité des facilités dont il y disposait alors pour écrire une thèse portant sur l'ensemble des arrêts judiciaires et des écrits sur les questions de droit national et international que suscitent l'application de la Convention de Varsovie et sa mise en vigueur, dans certains pays, comme loi régissant les transports aériens internes. C'est cette thèse qui, mise à jour jusqu'aux environs de 1960, vient de paraître en librairie sous le titre: *La Responsabilité du Transporteur aérien—Lois nationales et Convention de Varsovie*.

*Prix de la Société Française de Droit Aérien.

¹On rappelle que cette Convention, en plus de réglementer les formes de contrat du transport aérien international ainsi que certaines questions de compétence juridictionnelle, a établi un régime particulier de la responsabilité du transporteur aérien qui se substitue au droit national lorsque le transport est international au sens de cette Convention.

L'ouvrage de M. Lureau se divise en trois parties majeures. Il examine d'abord le régime de responsabilité du transporteur aérien dans les principaux droits nationaux antérieurs à l'entrée en vigueur de la Convention de Varsovie. La deuxième partie intitulée "L'Influence du droit national sur l'interprétation et l'application de la Convention de Varsovie" traite des questions d'application de la Convention qui ont donné lieu à des débats scientifiques et judiciaires. Enfin, la troisième partie examine l'influence de la Convention de Varsovie sur l'aménagement des droits nationaux en matière de transports aériens. On apprend alors que, unifiant la responsabilité du transporteur en cas de transport aérien *international*, la Convention a contribué dans une très large mesure à unifier les droits nationaux de la responsabilité du transporteur en cas de transport aérien *interne*. Selon les renseignements donnés par M. Lureau, le régime international uniforme applicable dans une cinquantaine d'Etats est, en outre, appliqué aux transports aériens internes par une vingtaine d'entre eux. La partie finale de l'ouvrage comporte une étude très poussée des régimes des assurances-passagers, et notamment de l'assurance obligatoire des passagers; dont il ne sera pas question dans cette revue parce que ce sujet n'a pas de rapport direct avec l'application du régime de responsabilité établi par la Convention de Varsovie et les lois nationales appropriées.

A ceux qui ne s'en seraient pas doutés d'avance, l'enquête de M. Lureau apprendra que l'application des règles uniformes de la Convention subit évidemment l'influence des lois et traditions judiciaires nationales. Il en résulte une telle divergence de jurisprudence qu'on peut parler d'une véritable "désunification judiciaire" de la Convention de Varsovie, dont nous avons rappelé ailleurs les causes et l'ampleur. L'ouvrage de M. Lureau a le mérite d'exposer et d'expliquer avec un très grand soin les divergences de vues qui se sont fait jour dans la doctrine et la jurisprudence sur le sens et la portée des dispositions fondamentales de la Convention. Le lecteur averti est ainsi à même de se documenter et de prendre parti: il lui arrivera parfois d'opter pour une solution différente de celle de l'auteur.

Du fait des recherches étendues entreprises par M. Lureau, son livre est très complet et hautement utile. Hélas, il est difficile à consulter: le lecteur qui veut se documenter sur l'état exact d'une question précise, doit se reporter successivement à différents chapitres. En effet, la division tripartite du livre aboutit à disperser aux quatre coins de l'ouvrage les éléments nécessaires à la connaissance et à l'étude complètes d'un même problème, des règles qui s'y appliquent, et des solutions qui ont été proposées par la doctrine ou adoptées par les tribunaux. En voici un exemple: sur la question célèbre de l'assimilation de la faute lourde au dol (Article 25 de la Convention de Varsovie) on trouve une analyse de l'évolution de la jurisprudence française dans le chapitre qui traite de l'influence du droit national sur l'application de la Convention de Varsovie: comme on sait, les tribunaux français ont été conduits à distinguer entre faute lourde et faute inexcusable, ne retenant finalement que cette dernière

comme équivalente au dol. Or, ce n'est que bien plus tard, à la page 197, dans le chapitre relatif à l'influence de la Convention de Varsovie sur les droits nationaux qu'on apprend l'existence de la loi française du 2 mars 1957 qui soumet le transport aérien interne au régime de la Convention, en abrogeant d'ailleurs les règles traditionnelles et, notamment, les dispositions de l'Article 42 de la loi de 1924 analysées en longueur par M. Lureau dans la première partie de son ouvrage. Cependant, la querelle judiciaire dont l'auteur préconise une certaine solution à la lumière des modifications apportées à l'Article 25 de la Convention par le Protocole de La Haye — elle est vidée pour la France par l'Article 42 nouveau (Article 117 du Code de l'Air) introduit par la même loi du 2 mars 1957. Ce fait toutefois n'est noté qu'incidemment à la page 212 lorsque M. Lureau étudie les "précisions apportées à l'Article 25 de la Convention" par les lois nationales.

A ce propos il convient de relever ce qui me paraît être une erreur majeure sur le droit français positif actuellement en vigueur. L'Article 25 de la Convention étant modifié par le Protocole de La Haye qui a été ratifié par la France, M. Lureau estime qu'il résulte de la rédaction dudit Article 117 du Code de l'Air que "seul l'Article 25 nouveau de la Convention de Varsovie (qui remplace le dol par le "willful misconduct") a force de loi en France". Or, le Protocole de La Haye n'est pas encore en vigueur faute d'avoir réuni trente ratifications; dès lors, il ne peut pas encore s'appliquer en France, même pas par le truchement dudit Article 117.

Il n'est pas notre propos de diminuer par une critique de points de détail l'utilité réelle et la valeur scientifique du travail de M. Lureau. Toutefois, il faut bien relever certaines inexactitudes.

M. Lureau estime (page 87, no 1) que le nombre élevé de trente ratifications exigé pour l'entrée en vigueur du Protocole de La Haye s'explique pour cette "raison (inavouée mais réelle) . . . de ne voir ce Protocole jamais en vigueur". La lecture attentive des procès-verbaux de la Conférence de La Haye permet d'arriver à une conclusion différente. Les auteurs du Protocole voulaient éviter la destruction du régime uniforme applicable dans presque toutes les parties du monde par l'entrée en vigueur d'amendements qui ne seraient appliqués que par un nombre restreint d'Etats. Par ailleurs, ils espéraient qu'une fois le Protocole ratifié par trente Etats, les autres Etats parties à la Convention de 1929 suivraient cet exemple, et qu'ainsi serait maintenue l'uniformité du droit international de la responsabilité du transporteur aérien.

Notons aussi qu'en scrutant la jurisprudence et la doctrine sur la notion de "mesures nécessaires" (Article 20 de la Convention) M. Lureau néglige d'indiquer le problème autour duquel pivote toute cette question: le transporteur est-il responsable des causes inconnues du désastre? Il semble, en effet, qu'il ne peut s'exonérer que par la preuve des mesures nécessaires prises par lui ou ses préposés qu'à condition que la cause du dommage soit connue; sinon rien ne prouverait que telle ou telle mesure aurait pu l'éviter.

Il nous a paru futile de vérifier l'exactitude des nombreux renseignements sur le droit étranger fournis par M. Lureau. Toutefois, il nous plaît de relever un lapsus susceptible de faire prendre conscience aux juristes des pièges qui sèment le chemin du comparatiste lorsqu'il ne possède pas une connaissance suffisante de la loi et de la langue étrangères. Parlant de la faute équivalente au dol, M. Lureau dit qu'en droit allemand, "la faute lourde n'est pas assimilée au dol" et que "la négligence grossière (*grobe Fahrlässigkeit*) du transporteur est seule retenue" pour exclure les limites de responsabilité. Cette affirmation appelle deux remarques: d'abord, la "négligence grossière" est une notion inconnue du droit civil allemand, tandis que l'expression "*grobe Fahrlässigkeit*" correspond exactement à l'expression "faute lourde"; ensuite, la jurisprudence allemande a toujours assimilé la faute lourde au dol, et n'a pas changé de conduite lorsqu'elle a interprété l'article 25 de la Convention de Varsovie.

Je me demande enfin si la documentation de M. Lureau est à jour. Le livre ayant paru en 1961, il était inexact d'affirmer que le Protocole de La Haye "a été jusqu'à présent ratifié par huit Etats". A la date du 31 décembre 1960, il avait déjà réuni dix-neuf ratifications.²

Il n'en reste pas moins que le livre de M. Lureau peut certainement rendre de grands services à tous ceux qui ont à s'occuper de l'interprétation de la Convention de Varsovie et du Protocole d'amendement signé à La Haye. Ils y trouveront l'exposé de tous les problèmes majeurs et, bien que éparpillés à plusieurs endroits, les éléments dont ils doivent tenir compte dans leur solution.

R.H.M.

²A la date de cette recension, novembre 1962, le nombre de ratifications est de 27, selon les renseignements du Gouvernement de la République populaire de Pologne, dépositaire du Protocole.