

# COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE ET *LEX FORI* DANS LA CONVENTION DE VARSOVIE

Jacques G. de Villeneuve\*

L'action qui découle du contrat de transport international semble être clairement réglementée par la Convention de Varsovie de 1929. Cependant, étant donné que certains silences ou certains renvois explicites aux lois nationales des tribunaux saisis, donnent à ceux-ci un rôle tout à fait important, c'est un acte grave que de choisir un tribunal pour connaître du procès. Car parallèlement à cet octroi de puissance particulière au tribunal saisi, la Convention de Varsovie ouvre la porte de nombreux tribunaux au créancier insatisfait par le transport aérien. Il pourra donc se produire ce que nous pourrions appeler des "conflits à priori" de compétence juridictionnelle, car selon la situation où il se trouvera, le demandeur éventuel aura intérêt à saisir tel tribunal plutôt que tel autre, à condition de rester dans les limites définies par la Convention.

\* \* \*

## I. *Les diverses possibilités de saisine*

L'article 28 alinéa 1 ouvre un large champ d'actions au créancier. "L'action en responsabilité devra être portée au choix du demandeur dans le territoire d'une des Hautes parties contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par les soins duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination."

Le texte de l'article 28 exclut la compétence de tout autre tribunal.<sup>1</sup> Mais il autorise déjà une compétence multiple seulement limitée par la nécessité qu'il s'agisse d'un tribunal siégeant dans le territoire d'un pays contractant, un autre tribunal risquant de refuser d'appliquer une convention par laquelle il ne se considère pas comme lié.<sup>2</sup>

### 1. LA COMPÉTENCE DU TRIBUNAL DU DÉFENDEUR; LA NOTION D'ÉTABLISSEMENT

Le droit commun français connaît, en matière de litige à propos de contrats, trois compétences possibles.<sup>3</sup> Le tribunal du domicile du défendeur, le tribunal

---

\*Docteur en droit, diplômé d'Etudes Supérieures d'Economie Politique, Paris.

<sup>1</sup>Cf., art. 32: "Sont nulles toutes clauses qui entraîneraient . . . une modification des règles de compétences". Mais dans certaines limites des clauses d'arbitrage sont possibles.

<sup>2</sup>Il peut être noté au passage que la définition du transport international exclut de la Convention les transports effectués entre deux pays dont l'un n'est pas signataire de la Convention: cf., le jugement du tribunal de 1ère instance de Genève du 8 mars 1955: (1955) 9 Rev. Fr. de Dr. aérien 335. La Convention n'est pas applicable entre la Suisse et la Turquie: celle-ci n'ayant pas adhéré à la Convention de Varsovie, le transport de Suisse en Turquie ne répond pas à la définition du transport international de l'art. 1 paragraphe 2 de la Convention. Cependant ces problèmes se posent de moins en moins, la presque totalité des principaux états ayant adhéré à la Convention (elle a été ratifiée par au moins 85 pays, actuellement).

<sup>3</sup>Art. 420 du Code de Procédure Civile, pour les actions du contrat de transport terrestre, devant le tribunal de Commerce, 21 juin 1855, Rouen D.P.55.2.336, et sur pourvoi, 26 avril 1856. Req. D.P.56.1.290.

dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée ou le tribunal dans le ressort duquel le paiement devait être effectué.

Le premier tribunal possible dans le cadre de la Convention de Varsovie correspond aux principes généraux de procédure française selon lequel le tribunal normalement compétent pour connaître d'un litige est le tribunal du domicile du défendeur.

Le texte français de Varsovie prévoit quatre compétences:

- le tribunal du domicile du transporteur;
- le tribunal du siège principal de son exploitation;
- le tribunal du lieu où il possède un établissement par les soins duquel le contrat a été conclu;
- le tribunal du lieu de destination.

Mais le texte anglais parle de "*The Court having jurisdiction where the carrier is ordinarily resident*".

Tandis que le texte américain reprend le texte français et parle du *domicile of the carrier*.<sup>4</sup>

Mais pouvons-nous interroger sur cette différence dans les textes des différents pays: qu'entendre par domicile du transporteur? D'après le droit anglais<sup>5</sup> une société est domiciliée dans le pays où elle a été *incorporated*. Mais elle est résidente dans le pays où elle a des organismes exerçant sa direction et son contrôle. Si cette direction ou ce contrôle sont divisés entre plusieurs pays, alors la Société est considérée comme résidente dans chacun de ces pays, ce qui est le cas dans chaque pays où les compagnies ont une part d'exploitation importante. Donc le texte anglais permet la compétence dans chaque pays où l'entreprise à une exploitation importante, même hors du pays où elle a son siège social. Mais de même le tribunal du siège principal de son exploitation (dans le texte anglais *principal place of business*) semblerait se rattacher à la même conception d'exploitation principale dans chaque pays (il n'est pas parlé de

---

<sup>4</sup>Cette différence de textes a posé des difficultés. En effet, la notion de domicile en droit anglo-saxon est différente de la notion française. La traduction la plus proche — mais non exacte — du *domicile* français est *ordinary residence* qui est l'expression employée dans le texte anglais. Le terme *domicile* aux USA est beaucoup plus strict. Ce qui a amené un arrêt qui n'aurait pas été le même si les USA avaient adopté la traduction anglaise de la notion française de domicile. *Galli v. Re-al Brazilian International Airlines*, 7 avril 1961, 7 *Avi.* 17,614. Il s'agissait d'un voyage aller-retour Rio de Janeiro-New York. L'action est portée devant la cour à New York. Celle-ci refuse sa compétence. Le *domicile* et la *principal place of business* sont au Brésil, le billet a été acheté au Brésil, le point de destination était le Brésil. La compagnie brésilienne était peut-être *résidente* aux USA, mais n'y avait pas son *domicile* (place of incorporation) qui était au Brésil.

<sup>5</sup>Dacey, *Conflict of Laws*, 7ème éd. p. 473.

siège social, ou de *head office*, ce qui renverrait au pays d'origine). Il semblerait donc que l'idée de tribunal du domicile du transporteur, ou du siège principal de son exploitation, soit une notion divisible, qui se renouvelle dans chaque pays où l'entreprise a une exploitation importante.<sup>6</sup>

En droit français, qui admet le principe d'unité de domicile en droit interne, on autorise en fait la pluralité de domiciles dans le cas de sociétés étrangères: on a tendance<sup>7</sup> à considérer le domicile à l'étranger comme domicile inexistant. Les entreprises étrangères ont à être enregistrées en France après que leur exploitation a été autorisée. Cet enregistrement leur confèrera un domicile commercial qui peut être considéré comme celui dont nous parle l'article 28 de la Convention.

La notion de domicile en France est rattachée à l'idée de principal établissement. Cependant il a été jugé que les sociétés peuvent être considérées comme domiciliées au siège principal de leurs opérations bien que leur siège social soit dans un autre lieu.<sup>8</sup>

Nous voyons donc que les notions de tribunal du domicile du transporteur ou de sa *ordinary residence* et du siège principal de son exploitation sont restées très floues. Il s'agit en fait de notions plus économiques que juridiques. On semble avoir soigneusement voulu éviter de s'en remettre à des notions juridiques trop précises et restrictives, par exemple le siège social. En Angleterre où la notion de domicile de la société était spécialement définie (*Country where it is incorporated*) on a substitué la notion de résidence, plus souple. En effet cette compétence était nécessaire pour compléter celles du lieu de l'établissement, . . . ou du lieu de destination. Car ces compétences assurent aux plaideurs la possibilité d'agir à un endroit où ils trouveront un patrimoine de la Société suffisant pour garantir leur créance. Il ne fallait pas rendre compétents les tribunaux du lieu de destination ou du lieu où une petite agence de la Compagnie a établi le contrat et renvoyer le plaideur, s'il ne voulait pas saisir les tribunaux d'un de ces lieux au siège social ou au centre originaire d'exploitation. Il fallait qu'il puisse s'adresser au Tribunal du siège principal de l'exploitation ou du lieu où le transporteur possède un établissement qui a conclu le contrat s'il y était plus facile d'y trouver des garanties.

Le problème du lieu de formation du contrat est écarté; cela évite les nombreuses divergences, notamment de la jurisprudence française sur le lieu et le moment de formation du contrat. La compétence est en effet au tribunal non du lieu de formation du contrat, mais de celui où le transporteur a un établissement qui a conclu le contrat.

---

<sup>6</sup>Mais il se peut qu'on considère strictement la notion de siège principal de l'exploitation, ce qui renvoie en principe au pays d'Origine. C'est une notion de fait appréciée par les tribunaux, (en ce sens, Me Garnault, avocat d'Air-France).

<sup>7</sup>Cf., BATIFFOL, *Traité de droit international privé*. No 690. Cependant, dans le cas de sociétés étrangères, ne peut-on considérer qu'il s'agit seulement d'une sorte de domicile élu, pour permettre les poursuites.

<sup>8</sup>Req., 17 juillet 1899, D.P.1904.1 225.

Devant les tribunaux, la question s'est souvent posée de savoir ce qu'il fallait entendre par la notion d'*établissement* du transporteur. La question peut avoir une certaine importance, car une définition restrictive peut enlever la possibilité de recours là où on a pris le billet.

La Cour suprême de New-York<sup>9</sup> déclare qu'un plaideur est autorisé à assigner le transporteur devant le tribunal du lieu de vente du billet, quoique ledit billet y ait été vendu non pas directement par le transporteur en cause, mais par son agent général, qui était en l'occurrence un autre transporteur aérien. La Cour s'est donc attachée à la notion de vente plutôt qu'à celle d'établissement. Elle se rattache à la notion de *lex loci contractus*.

Au contraire le tribunal de première instance de Genève<sup>10</sup> déclare que l'action ne peut être intentée devant le tribunal où le transporteur possède un établissement, selon l'article 28 de la Convention de Varsovie, qu'à condition d'entendre par établissement le lieu d'une véritable exploitation commerciale et non un simple guichet. La notion d'établissement sur laquelle le tribunal Suisse a mis l'accent est donc liée à celle de domicile. Le tribunal restreint donc la compétence à celle du tribunal d'un domicile véritable du transporteur. Il se rattache à l'idée que le demandeur doit agir devant le tribunal du domicile du défendeur: *actor sequitur forum rei* . . .

La Convention de Varsovie ne semble donc pas connaître la compétence des *gares principales*, qui existe en droit interne français pour les transports ferroviaires, depuis qu'elle a été reconnue en 1844 par notre jurisprudence.<sup>11</sup> En effet on ne peut reconnaître la compétence des tribunaux des lieux des principaux établissements d'une compagnie aérienne, car il en résulterait une trop grande multiplicité des tribunaux compétents, et donc des lois applicables dans la mesure où la Convention reconnaît des pouvoirs à la loi nationale du tribunal saisi par le demandeur. Cette solution serait cependant très protectrice du défendeur, mais si l'on s'en réfère à l'esprit de la Convention de Varsovie, le danger du transport aérien est à la charge de celui qui est assez téméraire pour l'utiliser. Il n'y a donc pas à rechercher spécialement à protéger l'usager<sup>12</sup> déjà assez protégé par la multiplicité des compétences accordées.

## 2. LE TRIBUNAL DU LIEU DE DESTINATION

Une facilité est laissée par l'article 28 à la personne lésée par le transport. L'action en responsabilité contractuelle peut encore être portée devant le tribunal du lieu de destination. Le Code de procédure civile français donne

<sup>9</sup>Cour suprême de New-York, 30 janvier 1956, Bulletin d'informations juridiques No 11, mars 1956. Dans le même sens, en appel de la décision précitée. Suite, voir Cour suprême de New York, Appellate division, 18 décembre 1955, R.F. D.A. (1956) 2, p. 195.

<sup>10</sup>Tribunal de première instance de Genève, 26 mars 1957, (1958) 12 Rev. Fr. de Dr. aérien 190.

<sup>11</sup>Cf., la Cour d'appel des USA, district de Colombia, le 7 janvier 1954: N'est pas compétent le tribunal du lieu d'une quelconque des agences de la compagnie de transport.

<sup>12</sup>Cf., J. Grandbois de Villeneuve: *L'idée de danger dans l'évolution du droit aérien*. Thèse, Paris 1960 p. 170.

compétence au tribunal du lieu où la promesse a été faite et la marchandise livrée, ces deux éléments devant obligatoirement être réunis. Le droit aérien permet que soit compétent le tribunal du lieu de destination. Étant données les distances sur lesquelles s'effectuent les transports aériens, il était nécessaire de ne pas obliger le demandeur, qui est en général le destinataire,<sup>13</sup> à intenter au loin un procès à une compagnie aérienne, alors que les seuls rapports qu'il a eu avec cette compagnie sont au lieu de destination. Il s'agit donc d'une possibilité qu'on a considérée comme nécessaire à cause de la spécificité du transport aérien. En effet supposons un négociant de Tokyo lésé par un mauvais transport de sa marchandise par Air-France, depuis Rome jusqu'à Tokyo; avoir à intenter l'action à Rome ou à Paris, équivaldrait nous semble-t-il sauf au cas où les intérêts en jeu seraient considérables, à écarter toute responsabilité pratique du transporteur et d'atténuer par là l'efficacité de la Convention de Varsovie. C'est donc dans un souci de commodité et surtout d'efficacité de la convention que cette compétence a été retenue par la Convention de Varsovie.

Mais nous pouvons de plus relever une autre raison en faveur de cette compétence: au cas où la marchandise aurait été endommagée au cours du transport, mais aurait cependant été acheminée jusqu'à son but, la constatation du dommage et son évaluation, l'enquête éventuelle seront plus faciles par le tribunal du lieu de destination. Ce tribunal est en général celui qui pourra le mieux avoir connaissance des faits de la cause. D'autre part, il sera moins difficile, eu égard à la puissance respective des parties, à la Compagnie de défendre à un procès lointain qu'au destinataire d'attaquer dans un pays étranger.

### 3. LE TRIBUNAL DU LIEU DU DOMMAGE

Pour des raisons d'utilité pratique, on a rejeté le principe de compétence du lieu du dommage. A l'origine cette compétence avait été prévue. Les délégués français et anglais ont demandé le rejet de la proposition. Mais nous devons étudier deux cas:

S'il s'agit d'un accident à un passager ou à une marchandise au cours d'un vol normal, la difficulté de localisation exacte et le manque d'intérêt de l'état survolé pour connaître de cette cause, obligent à écarter cette compétence.

Mais *quid* au cas d'un accident survenu à l'aéronef lui-même, qui interrompt le voyage aérien: la compétence *ratione loci* ne serait-elle pas une solution normale: elle assurerait l'unité des poursuites éventuelles en un lieu déterminé. Mais l'affaire risque d'être connue d'un tribunal susceptible de refuser l'application de la Convention de Varsovie si son gouvernement ne l'a pas ratifiée.<sup>14</sup> La question cependant peut rester posée, surtout maintenant où la plupart des

<sup>13</sup>Le transport s'effectuant en général après la conclusion d'un contrat entre l'expéditeur et le destinataire, la marchandise est passée aux risques du destinataire qui sera donc le premier intéressé à l'action. Mais on a parfois objecté à cela qu'en général le contrat de transport a été conclu par l'expéditeur avec le transporteur et que donc l'action contractuelle ne pourrait être ouverte qu'à l'expéditeur.

<sup>14</sup>Cf., les rapports Anglais et Français. Minutes de la Convention de Varsovie. OACI Doc. 7838.

pays ont ratifié la Convention. Car si l'accident d'avion a causé des dommages à la surface, la Convention de Rome de 1952 reconnaît la compétence des "tribunaux du pays du lieu du dommage", comme seuls compétents<sup>15</sup>: la compétence de ce tribunal, reconnue pour les réclamations des passagers amènerait l'unité de juridiction pour tous les procès relatifs à cet accident. Mais en matière de transport sans dommages aux tiers à la surface, à part des possibilités d'enquête<sup>16</sup> ce système ne serait intéressant pour personne. Il n'y a donc pas toujours des raisons d'établir une nouvelle compétence, mais celle-ci pourrait être souhaitable parfois. Le fait d'écarter la compétence du lieu du dommage reste dans la ligne traditionnelle du droit, qui ne reconnaît pas en principe le lieu du dommage comme générateur de compétence en matière contractuelle.

C'est pour donner plus d'efficacité pratique à la Convention de Varsovie qu'on a instauré un régime de compétence multiple. Mais c'est la source de nombreuses difficultés qui, en fait, restreignent l'efficacité du système et multiplient la complexité des conflits susceptibles de survenir.

Le demandeur sera tenté de choisir le tribunal non pas en fonction de la commodité, mais en fonction de la loi qu'il voudra voir appliquer à son cas<sup>17</sup> car la Convention ouvre largement la porte à l'application de la loi nationale du tribunal. Et ce n'est certes pas là ce que visait la Convention de Varsovie.

## II. Les conséquences du choix du tribunal par le demandeur

On a reproché quelquefois à la Convention de Varsovie d'abandonner trop de points à la *lex fori*. Or celle-ci variant naturellement avec le tribunal saisi, cela expose la jurisprudence à des divergences préjudiciables à l'unité du droit international privé aérien. La *lex fori* étant la seule loi à laquelle se réfère la Convention, en cas de silence de celle-ci sur un problème, ce sera la loi du for qui sera la base d'appréciation du juge. C'est d'ailleurs normal, car le juge tout naturellement est porté à appliquer sa propre loi, ou à interpréter la convention en fonction de sa propre loi.

D'après les travaux préparatoires de la Convention, il apparaît que même là où il n'y a pas eu expresse référence à la loi du for dans le texte, la loi nationale est en général tacitement considérée comme devant être appliquée en cas de doute.<sup>18</sup> On ne doit donc pas rechercher l'esprit de la convention ou les principes généraux du droit: "La tendance des juges de droit civil, écrit M. BATIFFOL,

<sup>15</sup>de Juglart. La Convention de Rome du 7 octobre 1952.

<sup>16</sup>Mais des procédures internationales offrent des possibilités de participation aux états membres de l'OACI—voir l'art. 26 de la Convention de Chicago, et l'annexe 13 à cette même convention: en cas d'accident aérien sur le territoire d'un état contractant, cet état devra prendre toute mesure susceptible de conserver les éléments d'une enquête qui pourra être faite après notification de l'état du lieu de l'accident, par une commission d'experts du pays dont ressort la compagnie aérienne. Cette procédure s'est révélée assez efficace et est fréquemment employée.

<sup>17</sup>Pourvu naturellement que la Compagnie attaquée possède un patrimoine susceptible de permettre l'exécution de la sentence.

<sup>18</sup>Cf., Warsaw Minutes and Documents ICAO Doc. 7838.

est d'interpréter un traité comme un élément de la législation interne, plutôt que de se référer aux concepts et à l'esprit du traité".<sup>19</sup>

Par exemple<sup>20</sup> "la convention ne détermine pas l'étendue du dommage à payer en cas de mort, de blessure, ou autre lésion corporelle.<sup>21</sup> Ce dommage doit-il être direct, indirect, physique ou seulement moral? A-t-il un caractère contractuel ou délictuel? Etant donné que dans chaque cas c'est la *lex fori* qui va tout déterminer, on pourrait difficilement envisager une règle générale, tant que la convention n'aura pas été complétée à cet effet."

La loi nationale est donc importante en cas de silence de la Convention. Mais celle-ci comporte de plus un certain nombre de références expresses à la *lex fori*. L'importance de certaines de ces références montre combien il est grave pour le demandeur de choisir un tribunal.

### 1. PROCÉDURE

L'article 28, alinéa 2, prescrit que les règles de procédure suivies seront celles du tribunal saisi, de même les modalités de condamnations aux dépens suivront les règles de la loi du tribunal. Cette formule de l'alinéa 2 de l'article 28, sous-entend que les jugements ne seront pas exécutoires dans le territoire des autres états contractants: l'exécution ne se fera que dans le cadre et selon la loi de l'état dont le tribunal aura été saisi. Cela répondait aux vœux des délégués britanniques qui s'opposaient aux possibilités d'exécution directe à l'étranger.<sup>22</sup>

### 2. LA FAUTE DE LA PERSONNE LÉSÉE

L'article 21 déclare que "dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur". La Convention s'en remet donc au droit interne sur la question. Nous voyons l'influence du choix du tribunal sur l'issue du procès, car selon la loi applicable, la faute de la victime ne sera pas considérée ou bien elle atténuera ou écartera la responsabilité, le demandeur cherchera une loi ne considérant pas le fait de la victime comme événement exonératoire.

D'après la jurisprudence française<sup>23</sup> le débiteur est exonéré par la preuve de la faute du créancier, si l'inexécution provient uniquement de cette faute, car la faute du créancier n'exonère pas le débiteur de la sienne. Le défendeur devra prouver que la faute du créancier lésé a été la seule cause du dommage<sup>24</sup>. En

<sup>19</sup>BATIFFOL: *Traité élémentaire de droit international privé*, Paris 1959 No 39. *Contra*: le jugement en appel de l'affaire Nordisk-Transport (J.C.P. 1953.II.7513 note de Juglart): le juge saisi doit essayer dans un but d'unification de se faire une idée internationale du texte litigieux.

<sup>20</sup>Matesco: *Droit aérien aéronautique* (1954) p. 223.

<sup>21</sup>Art. 17, Convention de Varsovie.

<sup>22</sup>*Cf.*, de Juglart: *Traité élémentaire de droit aérien*, p. 343.

<sup>23</sup>Cass. req., 5 février 1929, S.1929.1.247.

<sup>24</sup>*Cf.*, aussi par exemple l'arrêt de la Cour de district — Sud de New-York, du 27 juin 1955 (USA Reports 1954, p. 70) un passager qui ne met pas sa ceinture et se rend à la porte pour dire au revoir à un parent et fait une chute mortelle, ne pourra obtenir réparation du préjudice subi.

effet, en particulier pour le transport de marchandises, choses en principe inertes durant le transport, l'admission de ces marchandises est soumise à un contrat entre l'expéditeur et le transporteur. Elle doit respecter une série de règles fort strictes. Si ces règles sont méconnues par l'expéditeur, le transporteur pourra invoquer cette carence<sup>25</sup>. L'application de cet article 21 ouvre au transporteur une possibilité d'exonération parallèle à la preuve exonératoire prévue par l'article 20: le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui ou ses préposés ont pris toutes mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'ils ne pouvaient les prendre. La loi du for va intervenir pour déterminer les effets de la faute prouvée de la victime sur la présomption de faute ou la faute établie du transporteur ou de ses préposés. Par ailleurs les conditions générales de l'A.I.T.A. contiennent des dispositions écartant la responsabilité du transporteur en face de certaines fautes précises de la victime ou du vice propre de ses biens.

### 3. L'INDEMNISATION SOUS FORME DE RENTE

L'article 22 de la Convention envisage également le recours à la loi interne du tribunal saisi.

Article 22, alinéa 1: "Dans le transport de personnes . . . dans le cas où d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnisation peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser la limite fixée par ce même article".

Le tribunal saisi a une incidence sur la forme du versement de l'indemnité. Mentionnons que la jurisprudence française refuse d'allouer des rentes assorties d'une échelle mobile destinée à protéger le bénéficiaire contre la hausse des prix, ce qui fait que les tribunaux fixent le montant de l'indemnité en capital. Alors qu'en Allemagne, l'indemnisation de la victime est obligatoirement sous forme de rente et en Autriche l'indemnisation sous forme de rente est recommandée.

### 4. LE DÉLAI POUR INTENTER L'ACTION

L'article 29 précise que "le mode de calcul du délai dans lequel l'action en responsabilité doit être intentée est déterminé par la loi du tribunal saisi."

Le Major Beaumont, dans son projet de révision de la Convention, estime que le délai de deux ans fixé par le texte est trop long pour les transporteurs qui ne savent pas si une procédure sera ouverte: un délai d'un an serait suffisant.<sup>26</sup>

Pour les marchandises et bagages un délai préalable est prévu pour faire une réclamation au transporteur: 7 jours pour les bagages, 14 jours pour les marchan-

<sup>25</sup>En effet d'après l'art. 16 alinéa 2, le transporteur, s'il doit exiger une lettre de transport régulière, n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont suffisants et exacts. L'art. 10 alinéa 2: l'expéditeur supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexacts ou incomplètes. Mais cette carence doit être assez grave pour pouvoir être considérée comme constituant une faute génératrice du dommage.

<sup>26</sup>Lors des travaux préparatoires de la Convention, le délégué français, M. Ripert avait proposé un délai de prescription de 1 an. On a préféré un délai de déchéance de 2 ans, après de longues discussions (*cf.*, les Minutes de la Convention de Varsovie OACI Doc. 7838).



disés, d'après le protocole de la Haye.<sup>27</sup> Mais rien n'est prévu pour les dommages corporels.

Aux U.S.A. une clause des compagnies précisait que toute réclamation devait être faite par écrit dans les 30 jours suivant l'événement générateur. On s'est demandé si une telle clause était valable, la jurisprudence semble l'admettre.<sup>28</sup> D'ailleurs l'A.I.T.A. dans ses conditions générales, a repris l'obligation pour l'usager de prévenir le transporteur dans le délai de 30 jours à compter du dommage ou du retard.

La loi nationale déterminera si le délai s'écoule de jour à jour, si on compte le jour de départ du délai ou celui de sa fin.

Une question importante a été soulevée par cet article 29. La qualification du délai dépend du mode de calcul du délai. Elle dépend donc de la *lex fori*. S'agit-il d'un véritable délai de déchéance ou d'un délai de prescription, le texte déclare: "L'action doit être intentée sous peine de déchéance dans les 2 ans". La question est très importante, car le délai de prescription peut seul être interrompu ou suspendu.

En France, l'exercice de l'action contractuelle en cas de transport est enfermé dans un délai très court toujours considéré comme un délai de prescription.<sup>29</sup> Les travaux préparatoires montrent que le délai devait être considéré comme un délai de prescription. Mais ce délai était très long (deux ans) et les causes de suspension et d'interruption réglées par la loi du for, auraient pu faire durer ce délai indéfiniment, laissant peser sur le transporteur la menace d'une action. Ce qui fait que sur proposition du délégué italien M. GIANNINI, on est arrivé à la rédaction définitive qui fait de ce délai un délai de déchéance.

M. RODIÈRE pense qu'il s'agit d'un délai préfix instituant une déchéance, la plus grande longueur du délai compensant sa nature. Cependant d'après cet auteur, l'interruption *a parte debitoris* resterait possible. Car le délai est destiné à protéger le débiteur qui peut y renoncer par exemple par une reconnaissance de responsabilité.<sup>30</sup> La jurisprudence semblerait s'orienter dans le même sens.<sup>31</sup> Nous voyons donc que, selon le tribunal saisi, les conceptions pourront changer, la question risque d'être discutée selon les pays, de savoir s'il s'agit d'un véri-

<sup>27</sup>Le texte original de la Convention prévoyait 3 jours, pour les bagages, 7 jours pour les marchandises, ce qui était très court.

<sup>28</sup>Dans une affaire *Indemnity Insurance v. P.A.A.* 57 F. Supp. 980, 1 Avi. 1243 (1944); confirmé dans 58 F. Supp. 338, 1 Avi. 1247 (1944), la Cour de New York déclare qu'il n'y a pas incompatibilité entre cette clause et les dispositions de la Convention de Varsovie. Le délai de 30 jours n'est qu'un avertissement écrit, condition antérieure à l'action qui doit être intentée dans les deux ans. Cependant cette clause n'est-elle pas contraire à l'esprit de la Convention qui n'a pas prévu de telles restrictions à l'exercice de l'action. Quoiqu'il en soit ce préalable est maintenant en général demandé par les compagnies (cf. conditions A.I.T.A.).

<sup>29</sup>cf., article 108 et 433 du Code de Commerce Français, et la loi du 2 Avril 1936 (article 5).

<sup>30</sup>R. Rodière—*Droit des transports*, II, 1139.

<sup>31</sup>cf. *Wanderer v. Sabena*: New York Supreme Court 10 Février 1949—(1949) 12 Rev. Gén. de l'Air 521.

table délai de déchéance. Et l'importance, à l'interprétation, vient de l'amplitude possible des variations en fait du délai. par le jeu de la loi nationale.

##### 5. LE DOL OU LA FAUTE ÉQUIVALENTE AU DOL

L'article 25, alinéa 1, a fait couler beaucoup d'encre avant sa révision par le protocole de la Haye.

Cet article 25 original nous disait: "Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente convention qui excluent ou limitent sa responsabilité si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui d'après la loi du tribunal saisi est considérée comme équivalente au dol".

C'est ici que jusqu'au protocole de la Haye, le choix du tribunal par le demandeur a revêtu une importance primordiale. La personne lésée par un transport aérien, pouvant choisir entre les tribunaux de plusieurs états, peut, par son choix, influencer sur le fond même du droit qui lui sera appliqué. En effet, selon que la loi du tribunal saisi donne une notion plus ou moins sévère de la faute équivalente au dol, le demandeur ne pourra que très difficilement, ou au contraire pourra très aisément écarter les limitations de responsabilité de la convention de Varsovie. Aussi en droit interne, de très vives controverses sont-elles nées à propos de la définition de la faute équivalente au dol.

En effet, des solutions très différentes étaient concevables suivant le tribunal saisi: un passager saisissant un tribunal pouvait ne pas arriver à écarter la limitation de responsabilité de la convention. Un autre, devant le même accident, saisissant un autre tribunal, pouvait fort bien se faire accorder une réparation plus complète. Il y a eu des étapes dans l'évolution de la jurisprudence à ce sujet.

La convention de 1929 fixait un plafond de responsabilité. Prenons le chiffre de la limitation de responsabilité pour les victimes corporelles des accidents aériens. L'article 22 nous indique que la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limité à 125.000 francs Poincaré. L'évolution postérieure de la conjoncture mondiale, notamment la crise de 1929, la guerre de 1939 et leurs séquelles ont amené une très forte dévaluation. Le chiffre de la limitation n'a pas suivi assez vite la hausse des prix. Quoique relevé à 2 millions d'A.F., il est resté nettement trop bas. Or la Convention de Varsovie n'avait pas tellement voulu une faible limitation de responsabilité du transporteur. Le chiffre de 125.000 F. correspondait à un préjudice moyen. Il visait surtout à la quantification des risques courus par le transporteur pour lui permettre de s'assurer éventuellement contre ces risques. Il ne s'agissait donc pas uniquement du versement d'une indemnité forfaitaire, mais aussi de la réparation du préjudice, ce préjudice étant cependant évalué à *priori*.

On a cherché à restreindre l'application de cette limitation trop basse. Pour cela la victime n'avait que la solution de prouver la faute équivalente au dol. La jurisprudence française, en particulier, a tendu, pour pallier l'insuffisance de la convention de Varsovie, à faciliter cette preuve. Mais les jurisprudences

ou les lois des divers pays ne donnaient pas de cette faute une définition uniforme. La victime d'un accident aérien, au cours d'un vol international tel qu'il est défini dans l'article 1er alinéa 2 de la Convention de Varsovie, devait donc choisir avec grand soin le tribunal à qui il voulait faire connaître d'une action en responsabilité. En France, la loi du 2 mars 1957, modifiant l'article 42 de la loi du 31 mai 1924<sup>32</sup> pour l'aligner sur le texte de la convention de Varsovie, a adopté du *wilful misconduct* la définition suivante: "la faute considérée comme équipollente au dol est la faute inexcusable, c'est-à-dire délibérée et impliquant la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable". Le dol ou la faute équipollente d'un préposé dans l'exercice de ses fonctions permettra également de rejeter la limitation de responsabilité.

Sur quel critère en effet se baser, pour apprécier la faute équivalente au dol? Kaftal<sup>33</sup> nous en propose une: "Il ne faut pas apprécier la faute en elle-même mais à travers ses conséquences probables, et la gravité des dommages qu'entraîne inévitablement la défaillance des gens de l'air". Le protocole de la Haye, ratifié par la France en 1960<sup>34</sup>, modifiant la Convention de Varsovie et en même temps le droit interne français, puisque celui-ci avait aligné son droit national sur le texte de la convention le 2 mars, 1957, et avait accepté le protocole en 1960, marquera un point final à cette évolution et uniformisera les législations sur cette question. Ce texte décide d'augmenter de 100% le plafond de l'indemnité, ce qui établit une réparation moyenne raisonnable<sup>35</sup>. Mais, par contre, la notion de faute équivalente au dol devient plus stricte. Le nouvel article 23 de la convention devient le suivant: "les limites de responsabilité de l'article 22 ne s'appliquent pas si on prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission des préposés ou du transporteur, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que dans le cas d'un acte ou d'une omission des préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions." Donc le domaine de la faute équivalente au dol, qui avait cherché à s'étendre jusqu'à la faute lourde, se voit de nouveau restreint à la notion de faute intentionnelle.<sup>36</sup>

Nous avons insisté assez longuement sur cette question, car elle montre bien combien le choix d'un tribunal par le demandeur peut influencer sur le fond

<sup>32</sup>Article 118 du Code de l'Aviation Civile et Commerciale.

<sup>33</sup>Kaftal: "La réparation des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens": Revue Trimestrielle de Droit Civil 1929 p. 995. *Contra*: la jurisprudence française: on doit apprécier la faute en elle-même: Arrêt Broche-Hennessy: J.C.P. 1952, No. 6985.

<sup>34</sup>Le protocole de la Haye n'est pas encore en application, n'ayant pas encore été ratifié par un nombre suffisant de pays. (Il faut 30 ratifications, il n'y en a encore que 18.)

<sup>35</sup>Le chiffre en est actuellement de 5,800,000 AF.

<sup>36</sup>La jurisprudence marque d'ailleurs actuellement le même durcissement en matière maritime, en France. La Cour de Cassation vient en effet de décider qu'en droit maritime la faute lourde, ne saurait, à l'inverse du dol et de la fraude, faire acte à la limitation de responsabilité établie par l'article 5 de la loi du 2 Avril 1936. Cette solution met fin à une controverse qui opposait depuis longtemps les juges de fonds à la Cour de Cassation. (Cass. 11 mars, 1960.D.1960.277, note Rodière, et 1960. JCP.II.11550/bis note de Juglart.)

du procès. Nous avons pris l'exemple d'un plaideur, qui avait choisi un tribunal français, et nous avons vu tout ce qui pouvait lui arriver de spécifique dans le cadre de la *lex fori* française, avant que le protocole de la Haye n'ait unifié les interprétations et enlevé le renvoi à la *lex fori* pour la définition de la faute équivalente au dol.

### III. *Le problème de l'exécution et les questions soulevées par ces compétences multiples*

Tous ces cas ne révèlent pas de conflits de juridiction à proprement parler— Il ne s'agit pas de conflit de juridictions saisies, mais d'une sorte de conflit entre juridictions à saisir.

Etant donné que, ainsi que nous l'avons vu, la résolution de nombreuses questions dépend de la loi du juge saisi, le demandeur aura intérêt à connaître cette loi avant de choisir le tribunal devant lequel il portera son action. Mais la diversité de lois applicables peut avoir des inconvénients pratiques, lorsqu'au cours d'un même accident des dommages ont été causés à des personnes différentes, susceptibles de saisir des juridictions différentes, dans des pays différents et selon des lois variables qui risquent d'amener des solutions contradictoires à des causes identiques.

Le texte de la Convention de Varsovie n'a pas prévu d'exception de litispendance, ni même, comme la convention de Rome relative aux dommages causés aux tiers à la surface, le droit pour le transporteur de faire état de l'ensemble des réclamations et créances. Cette carence de la Convention de Varsovie semble devoir rendre nécessaire un accord en la matière, sur le plan international.

Si plusieurs personnes intentent dans des pays différents une action en indemnisation du montant limité prévu dans la convention, le texte de Varsovie ne prévoit pas la possibilité d'en faire état. Par ailleurs la pluralité des tribunaux compétents risque de permettre plusieurs décisions contradictoires à propos d'un même accident: Non seulement l'action risque d'être fractionnée, mais encore elle risque d'amener des solutions divergentes. Un memorandum de M. Bosco<sup>37</sup> réclame un protocole adoptant entre les contractants l'exception de litispendance pour suspendre une décision du tribunal saisi, si une action sur le même objet est déjà en cours. D'autre part, il faudrait accepter entre pays contractants, l'autorité de la chose jugée et des possibilités d'exécution à l'étranger. Cela nécessite que la décision émane d'une juridiction compétente selon la convention, que la décision soit définitive et exécutoire dans le pays qui a rendu la décision, enfin, que la décision ne soit pas en contradiction avec celle dans le pays où on demande l'exécution.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup>OACI Comité Juridique—Documents No. 4541.

<sup>38</sup>Cela ne devrait pas non plus soulever de difficultés si on admettait également l'exception de litispendance. Cependant l'adoption de celle-ci peut poser des problèmes. Aussi M. Van der Meulen (OACI Doc. 5541) propose-t-il, pour écarter les problèmes posés par l'acceptation de l'exception de litispendance et de l'autorité de la chose jugée en pays étranger, la compétence d'une juridiction internationale sous l'égide de l'OACI.

Il est évident qu'en l'absence d'un tel protocole, dans le choix du tribunal par le demandeur, doit entrer en ligne de compte, au premier plan, le fait que, pour obtenir l'exécution dans un pays étranger sans avoir à pratiquement recommencer le procès par la révision au fond dans le pays requis, le demandeur doit examiner les gages d'exécution que présente le transporteur dans le pays où il introduit l'action: l'acte final de la conférence internationale de droit privé aérien, qui s'est tenue à la Haye en 1955, a recommandé au Comité juridique de l'O.A.C.I. d'étudier un système de garantie du paiement des indemnités dans le cas de responsabilité du transporteur, par exemple par l'assurance obligatoire, soit par une garantie fournie par une banque, soit par un dépôt en espèces; et d'étudier et insérer des règles internationales pour l'exécution des jugements à l'étranger. L'adoption du protocole recommandé par M. Bosco aurait pour effet de restreindre, *de facto*, la possibilité de faire jouer la pluralité de compétence pour agir sur le fond du procès, mais d'assurer plus d'efficacité et d'uniformité à la jurisprudence.

#### IV. *Les problèmes soulevés par les transports successifs et par le transport par un autre que le transporteur contractuel*

En cas de transport successif, un problème de conflit de juridiction pourrait se poser: quelle est la compagnie aérienne que l'on doit poursuivre, donc en quel pays doit-on saisir le juge en cas de transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs? L'article 1, alinéa 3, déclare que "le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même état". L'unité de voyage entraîne l'usage uniforme du texte de la Convention de Varsovie, même pour un tronçon de voyage interne à un pays.<sup>39</sup>

Mais elle ne crée pas d'unité de juridiction compétente, puisqu'elle renvoie à l'article 28, alinéa 1. En droit français des transports, le premier voiturier est responsable unique des transports vis-à-vis du plaignant. Cette responsabilité résulte plus de la qualité de commissionnaire que de celle de voiturier.<sup>40</sup> Les transporteurs intermédiaires ne sont pas responsables, sauf si on prouve leur faute, et si on peut localiser l'accident dans la portion de transport qu'ils ont effectué. Le dernier voiturier est dans la même situation<sup>41</sup>. Mais le premier transporteur aérien, considéré comme commissionnaire, peut écarter sa respon-

<sup>39</sup>Si le voyageur traite séparément avec les transporteurs, il y a plusieurs contrats distincts qui chacun doivent être internationaux *cf.* par exemple—Circuit Court du Comté de Cook (Illinois) le 29 novembre, 1948. (1950) 13 Rev. Gén. de l'air 962 (note Lacombe).

<sup>40</sup>Elle résulte donc plus de l'application des articles 97, 98 et 99 du Code de Commerce Français, plutôt que de celle de l'article 103.

<sup>41</sup>Cass. 4 février, 1914 (D.P.1916.1.141).

sabilité. Par exemple, les conditions générales Air-France déclarent que "le transporteur qui émet une lettre de voiture en vue d'un transport à effectuer par d'autres transporteurs, n'agit qu'à titre de représentant de ces derniers. Aucun transporteur ne peut être tenu pour responsable d'un dommage qui se produit alors que les marchandises ne sont pas sous sa garde, à moins qu'il ne soit prouvé que le dommage résulte de sa faute ou de son dol".<sup>42</sup> Pour les accidents de personne, par contre, il n'y a pas de responsabilité du premier voiturier, sauf en cas de stipulation expresse du transporteur prenant la responsabilité personnelle sur tout le trajet. En effet la localisation est ici chose facile et il n'y a pas de raisons de choisir un autre transporteur que celui qui est responsable de l'accident.

En droit international, la compétence sera régie par l'article 30, alinéas 2 et 3, de la Convention de Varsovie. Le problème est important, car selon qu'un des transporteurs, ou chacun sera responsable, le nombre des tribunaux compétents sera celui de l'art. 28, ou bien le même, multiplié par le nombre de transporteurs susceptibles d'être attaqués.

En droit international il faut soigneusement distinguer transports successifs et transports uniques à exécuter par plusieurs transporteurs successifs. L'article 30 ne concerne que ces derniers: les critères de distinction résideront dans la façon dont les parties ont envisagé l'opération, selon qu'elles l'ont considérée comme un seul transport, ou comme plusieurs opérations consécutives. Chaque transporteur est considéré comme une partie au contrat. Il n'y a pas de différence entre le premier transporteur et les suivants: le premier est ici sensé agir pour lui pour la partie de transport qu'il effectuera, et comme représentant des autres pour les autres portions du transport. Le plaignant peut donc toujours agir contre le transporteur qui a effectué la portion de transport au cours de laquelle s'est produit le fait dommageable. Pour le transport de personne, c'est son seul recours<sup>43</sup>: le transport considéré comme unique pour le contrat de transport, peut être fragmenté pour l'exercice de l'action en responsabilité. Pour le transport de marchandises, l'expéditeur a en plus un recours contre le premier transporteur, et le destinataire contre le dernier, ce qui leur permet d'avoir un répondant facile à atteindre, en cas de difficultés de localisation du dommage.

L'établissement, grâce à l'article 30, de la liste des adversaires possibles au procès, permet d'établir, conformément à l'article 28, la liste des tribunaux qui peuvent être saisis pour connaître du procès. Cette liste peut être longue, le plaignant pouvant par exemple saisir des tribunaux et attaquer le responsable de l'accident ou le premier ou dernier voiturier. Cela est susceptible de multiplier encore les possibilités de "conflits à priori" dans le choix de la juridiction à saisir, car les tribunaux et donc les lois du for applicables sont plus nombreux.

---

<sup>42</sup>Conditions générales Air France article 11, paragraphe 38.

<sup>43</sup>Sauf si par stipulation expresse, le premier transporteur a assuré la responsabilité pour l'ensemble des transports.

Le projet à Montréal de Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, permet d'ouvrir dans certains cas de nombreux tribunaux au demandeur.

Le transporteur de fait est une personne qui effectue le transport ou une part du transport sans être considéré comme un transporteur successif au sens de l'article 30 de la Convention de Varsovie<sup>44</sup>, le projet de Montréal proposait de permettre au demandeur d'intenter une action devant les tribunaux visés à l'article 28 de la Convention de Varsovie, contre le transporteur contractuel ou contre le transporteur de fait ou l'un et l'autre. Toutefois il pourrait poursuivre le transporteur de fait devant le tribunal du domicile de ce transporteur ou du siège principal de son exploitation, et dans ce cas, il peut aussi poursuivre le transporteur contractuel devant ce même tribunal. Si on assigne le transporteur de fait devant le tribunal de son domicile, l'article 7 du projet prévoit que le transporteur poursuivi pourra appeler le transporteur contractuel en intervention devant le tribunal saisi. Et de toute façon, si les 2 transporteurs sont assignés devant 2 juridictions, l'indemnité ne doit pas dépasser la limitation de la Convention de Varsovie.<sup>45</sup>

\* \* \*

Dans les transports internationaux non soumis à la Convention de Varsovie, la loi applicable au contrat est celle adoptée par les parties. S'il s'agit de ressortissants de pays différents on s'attachera au lieu de formation du contrat et de son exécution, à moins que ne ressorte l'intention contraire des parties.<sup>46</sup> Les parties ont en effet le choix entre plusieurs lois.<sup>47</sup> La jurisprudence française, cependant, estime que si un contrat a été conclu et exécuté en France, à moins qu'il ne mette en jeu des intérêts commerciaux internationaux, ce contrat doit être soumis à la loi française et le procès connu par un tribunal français.<sup>48</sup> Mais, en l'absence d'indication, les jurisprudences de droit écrit et de Common Law appliquent la *lex loci contractus*. L'Accord d'Anvers, signé sous l'égide de l'A.I.T.A. par les transporteurs aériens, précise que la loi du contrat sera la loi nationale du siège principal de l'entreprise de transport aérien: les actions nées du contrat devront être portées devant le tribunal de ce siège principal. Dans ces cas, la désignation du tribunal compétent et celle de la loi compétente

<sup>44</sup>Par exemple en cas de location ou d'affrètement d'un aéronef avec un équipage—Voir aussi à ce sujet les travaux de la IIème Session du Comité Juridique de l'ACI à Tokyo en 1957. Le problème est complexe, car si pour l'expéditeur, le commissionnaire est considéré comme le transporteur, pour le véritable transporteur, il sera considéré comme étant l'expéditeur.

<sup>45</sup>Sur cette question voir les comptes rendus des travaux de l'OACI dans la Revue Française de droit aérien 1961 p. 15 et 50, et la Convention de Guadalajara de 1961 sur la responsabilité du transporteur de fait.

<sup>46</sup>Cass.-Civ. 31 mai 1932, D.1933.1.169.

<sup>47</sup>Cass.-Civ. 5 décembre, 1910.S.1911.1.129.

<sup>48</sup>Voir de Juglart—*Traité élémentaire du droit aérien* p. 323.

vont complètement de pair. Les conflits susceptibles de se présenter devront suivre les solutions normales du droit international.

Le problème des relations entre les lois nationales et les tribunaux que l'on peut saisir ne se pose probablement nulle part autant que dans la Convention de Varsovie; car celle-ci, en même temps qu'elle ouvre un vaste champ de compétences juridictionnelles, fait revêtir au choix qui sera fait une particulière importance du fait du nombre des renvois aux législations nationales des tribunaux saisis. La Convention de Varsovie a voulu faire dépendre la solution de certains points de droit du choix du tribunal; en fait ne risque-t-elle pas de produire l'effet inverse: des solutions nationales à certains points de droit le plaideur risque de faire dépendre le choix du tribunal. Les plaideurs n'iront pas dire quelles raisons ils ont de saisir tel tribunal. Mais il est certain que pour un plaideur avisé et bien conseillé, l'article 28 de la Convention de Varsovie ouvre un vaste domaine où il peut faire jouer des dispositions très variables qu'il devra parfois choisir avec soin, car elles sont susceptibles d'orienter l'issue du procès en modifiant le droit applicable à la cause.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup>Mais cette multiplicité de juridiction est très préjudiciable à l'uniformité du droit aérien et de la jurisprudence, quoique de nombreux pays se soient alignés sur la Convention de Varsovie et sur ses compléments (notamment le protocole de la Haye). Mais il existe toujours des difficultés qui pourraient être écartées si on admettait l'unité de juridiction (*cf.* la Convention de Rome de 1952) et des divergences de jurisprudence qui pourraient peut-être être atténuées si on s'en remettait à une juridiction internationale unique, ne serait-ce même qu'en appel (solution dans l'étude a été recommandée à l'OACI pour permettre l'unification de la jurisprudence et dont l'idée avait déjà été lancée par de nombreux auteurs).