



ASDA | SVLR

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

BULLETIN

**Schweizer
Fachzeitschrift
für Luft- und
Weltraumrecht**

**2015
Nr. 147**

Le domaine de la responsabilité du transporteur aérien international à la lumière de deux décisions récentes

LAURENT CHASSOT*

Discerner quel texte régit l'espèce constitue souvent la première étape dans le raisonnement du juriste, préalablement à l'application du droit aux faits. Le foisonnement des textes, conséquence de l'inflation législative, rend aujourd'hui cette tâche d'autant plus importante. Dans sa quête du droit applicable, le juriste peut régulièrement s'appuyer sur une disposition circonscrivant la portée d'un texte, disposition parfois expressément intitulée « champ d'application ».

En droit de la responsabilité du transporteur aérien international, il faut ainsi s'interroger si les conditions à l'application des Conventions de Montréal (« CM »)¹ ou Varsovie (« CV »)² sont remplies, aux termes de leur art. I. Dans la négative, l'espèce échoit au droit commun, c'est-à-dire au droit interne de la responsabilité. Mais encore s'agira-t-il alors de déterminer quel ordre juridique national régit l'action en dommages-intérêts, question connaissant autant de réponses qu'il existe de règles de conflits de lois, et que l'adoption de conventions de droit privé uniforme entendait précisément épargner au juriste.

Même dans l'hypothèse où la Convention de Montréal ou de Varsovie est d'application, le juriste n'est cependant point encore parvenu au terme de sa quête de la règle pertinente. Ces Conventions sont d'une part lacunaires, n'ayant vocation à régir que certains aspects de la matière. D'autre part, elles se superposent au droit commun, coexistence qui est loin d'être pacifique, tant la circonscription du domaine conventionnel, dont les règles repoussent celles du droit interne, n'est pas chose aisée, en particulier lorsque la solution consacrée par le traité est exorbitante de droit commun. Par exemple, l'absence de responsabilité aux termes des Conventions permet-elle le recours aux dispositions du droit interne, éventuellement plus généreux pour le lésé? Il se pose en d'autres termes constamment la question de la part du droit uniforme et de celle du droit commun dans la responsabilité du transporteur aérien international.

Deux décisions judiciaires ont récemment apporté leur contribution au débat sur la portée du droit uniforme dans ce domaine. L'une, émanant de la Cour de justice de l'Union européenne (« CJUE »), a

* Avocat à Genève, docteur en droit, LL.M. en droit aérien et spatial (McGill).

¹ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999, RS 0.748.411.

² Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Varsovie le 12 octobre 1929, RS 0.748.410, dans la version du Protocole portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, conclu à La Haye le 28 septembre 1955, RS 0.748.410.1.

trait à la notion de contrat de transport, élément constitutif du champ d'application des Conventions de Montréal et Varsovie selon leur art. 1. L'autre, rendue par la Cour de cassation française, concerne, dans un cas où l'applicabilité de la Convention de Varsovie aux termes de son art. 1 n'était pas contestée, la portée matérielle des règles de celle-ci. Il s'agissait en l'occurrence de savoir si les dispositions conventionnelles régissaient l'appel en garantie du transporteur aérien international par le constructeur, lorsque celui-ci a indemnisé les victimes d'un accident. Le présent article se propose de discuter les solutions retenues par les juges dans ces deux affaires, en les situant plus largement dans le contexte de l'interprétation donnée, en doctrine et en jurisprudence, au champ d'application et périmètre des Conventions de Montréal et Varsovie.

A. Le contrat de transport en tant que condition d'application des instruments de droit du transport aérien : l'arrêt de la CJUE du 26 février 2015, *Wucher*, C-6/14

L'applicabilité des Conventions de Montréal et Varsovie, aux termes de leur art. 1, repose sur la conclusion d'un contrat de transport aérien international, en d'autres termes l'engagement contractuel du transporteur à acheminer passagers ou marchandises sur un trajet international.

Le législateur européen, dans le règlement n° 2027/973, a cependant déclaré la Convention de Montréal applicable à la responsabilité pour le transport de passagers et de bagages de tout « *transporteur communautaire* », c'est-à-dire de tout transporteur titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un Etat membre conformément au règlement n° 1008/2008⁴, indépendamment du trajet emprunté par le transport. Cette appropriation du texte international par le législateur européen, pour en faire son droit commun de la responsabilité dans le transport aérien commercial, s'opère ainsi par la substitution d'un critère d'application personnel aux critères contractuels et géographiques de l'art. 1 CM. Ce procédé soulève un certain nombre de questions, notamment quant à la portée du renvoi aux dispositions montréalaises. En particulier, l'exigence d'un fondement contractuel au transport, résultant de l'art. 1 CM, est-elle comprise dans ce renvoi et détermine-t-elle dès lors également l'applicabilité du règlement n° 2027/97³ ?

C'est à cette seconde question que l'arrêt *Wucher*⁵ entend répondre ; il nous offre également, à cette occasion, une interprétation de la notion de contrat de transport au sens de la Convention de Montréal dans le contexte du travail aérien.

³ Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, JO L 285, 17.10.1997, p.1; modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002, JO L 40, 30.05.2002, p. 2.

⁴ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte), JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

⁵ CJUE, 26.02.2015, C-6/14, *Wucher Helicopter et Euro-Aviation Versicherung*.

Avant de discuter des solutions retenues par les juges (*infra* 2), il s'agira de rappeler les dispositions de l'art. 1 CM (qui sont équivalentes, sinon identiques, à celles de l'art. 1 CV) et les modalités de l'extension du champ d'application de la Convention de Montréal opérée par le règlement n° 2027/97 (*infra* 1).

1. Le champ d'application des Conventions et son extension par le règlement n° 2027/97

a. Les art. 1 CM et CV

Aux termes de l'art. 1 § 1 CM et CV, « [l]a présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien ».

Pour que les Conventions aient vocation à s'appliquer, il faut ainsi :

- un transport international;
 - à titre onéreux ou effectué par une entreprise de transport aérien;
 - présentant un fondement contractuel.
- **Le fondement contractuel du transport.** Nous débiterons par cette condition, fondamentale, bien qu'implicite. Alors que la disposition précitée n'évoque pas expressément cette exigence, de nombreuses mentions dans d'autres dispositions conventionnelles⁶ démontrent que le transport régi par les Conventions de Montréal et Varsovie ne relève pas que du fait: il doit reposer sur un fondement contractuel, l'engagement pris par le transporteur d'acheminer des passagers, des bagages ou des marchandises sur un trajet convenu. Anciennement hésitantes sur la question, doctrine et jurisprudence sont aujourd'hui unanimes à cet égard⁷. En particulier, l'arrêt *Wucher*, que nous évoquerons en détail plus loin, part du principe, sans le discuter toutefois, que la conclusion d'un contrat de transport est l'une des conditions d'application de la Convention de Montréal.

⁶ Voir ainsi, pour la Convention de Montréal, le libellé des art. 1 § 2, 1 § 3, 3 § 5, 9, 11, 25, 26, 27 et 39 CM; LAURENT CHASSOT, Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international: entre conflit et complémentarité – La Convention de Montréal et son interaction avec le droit européen et national, thèse, Genève/Zurich/Bâle 2012, n° 31.

⁷ GIEMULLA, in GIEMULLA/SCHMID (éd.), Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Cologne 2015, n° 29 ad Art. 1 MÜ; SHAWCROSS & BEAUMONT, Air Law, Londres 2015, VII n° 298; NAVEAU/GODFROID/FRÜHLING, Précis de droit aérien, 2^{ème} éd., Bruxelles 2006, n° 195; WERNER GULDIMANN, Internationales Lufttransportrecht, Kommentar zum Abkommen von Warschau vom 12. Oktober 1929 in der Fassung des Zusatzprotokolls vom Haag vom 28. September 1955 sowie zum Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18. September 1961, Zurich 1965, n° 3 ad Art. 1 WA; REGULA DETTLING-OTT, Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht, thèse d'habilitation, Zurich 1993, p. 12 ss; VINCENT GRELLIÈRE, La responsabilité du transporteur aérien international, thèse, Toulouse 1973, p. 26 ss; LAURENT TRAN, Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes, thèse, Genève/Zurich/Bâle 2013, n° 94.

On notera à ce stade que, si le contrat de transport constitue une condition d'application des Conventions, celles-ci régissent, à partir de ce rapport juridique de base, les droits et les obligations d'un cercle de protagonistes large, lesquels, tout en participant à l'opération de transport, ne sont pas nécessairement eux-mêmes parties au contrat ou tiers bénéficiaires⁸. En effet, la qualité pour agir en responsabilité appartient, aux termes des Conventions, au passager, à l'expéditeur et au destinataire des marchandises, qui certes tirent leurs droits du contrat de transport; les Conventions permettent cependant à d'autres personnes de rechercher la responsabilité du transporteur, dans la mesure où le droit interne applicable leur confère un tel droit d'action; mais dans tous les cas, quelle que soit la personne mettant en cause le transporteur, la responsabilité de celui-ci pour l'atteinte ou le retard subis par un passager, des bagages ou des marchandises voyageant en vertu d'un contrat de transport au sens de l'art. 1 CM ou CV sera régie par la Convention (art. 29 CM et 24 CV)⁹. Par exemple, en droit suisse, les ayants droit d'une victime décédée dans un accident aérien font valoir un droit propre, indépendant des prétentions contractuelles du passager; leur action n'en est pas moins soumise aux Conventions. De même, les Conventions ne se contentent pas de régir la responsabilité du seul cocontractant de l'usager du transport; ses règles s'appliquent en outre au transporteur exécutant le transport dans les faits (le « transporteur de fait »; cf. art. 39 ss CM et, s'agissant de la Convention de Varsovie, voir les dispositions de la Convention de Guadalajara [« CG »]¹⁰), lorsqu'il diffère du transporteur contractuel, ainsi qu'aux mandataires et préposés du transporteur (art. 30 CM et 25A CV).

Mais que faut-il entendre par contrat de transport aérien au sens des Conventions ? S'agissant d'un critère d'applicabilité essentiel de ces instruments, il convient d'admettre que la notion est autonome, et que l'on ne saurait par conséquent se référer sans autre précaution aux catégories du droit interne¹¹. Est à qualifier de contrat de transport aérien, au sens des Conventions, le contrat portant sur le déplacement de personnes ou de choses au moyen d'un aéronef: la prestation caractéristique du contrat de transport, c'est donc le déplacement¹². Cette notion excepte de

⁸ CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 33.

⁹ On pourrait dire, s'agissant de la résurgence du droit commun dans le domaine conventionnel pour définir le cercle des demandeurs, que les Conventions permettent pour mieux contrôler. Sur toute la question, voir CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 636 ss.

¹⁰ 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, RS 0.748.410.2.

¹¹ CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 36.

¹² DE JUGLART ET AL., *Traité de droit aérien*, 2^{ème} éd., Paris 1992, n° 3163; GIEMULLA, *in* GIEMULLA/SCHMID, *op. cit.* note 7, n° 3 *ad* Art. 1 MÜ; DETTLING-OTT, *op. cit.* note 7, p. 12; GULDIMANN, *op. cit.* note 7, n° 4 *ad* Art. 1 WA; SHAWCROSS & BEAUMONT, *op. cit.* note 7, VII n° 298; NAVEAU/GODFROID/FRÜHLING, *op. cit.* note 7, n° 195; Oberlandesgericht Stuttgart, 10.06.2009, *in* TranspR 2010, p. 37 ss, p. 40; pour le droit suisse, cf. MICHAEL HOCHSTRASSER, *Der Beförderungsvertrag*, Zurich/Genève/Bâle 2015, n° 168 s.

la sorte du champ d'application de la Convention (1) les transports ne reposant sur aucun fondement contractuel (les passagers clandestins) et (2) les transports effectués sur la base d'un contrat ne répondant pas à la qualification de contrat de transport.

La question de la qualification se posera essentiellement face à des accords qui, comprenant l'usage d'un aéronef, sont cependant atypiques. Tel est le cas lorsque le transport aérien est combiné à d'autres modes de transport (transport multimodal), ou à d'autres prestations (par exemple voyage à forfait: vol, hébergement et spectacle), lorsque l'aéronef sert à l'exécution d'une prestation qui ne relève pas du transport (affrètement, vol d'instruction, travail aérien), ou encore lorsque le recours à un aéronef intervient à l'occasion de l'exécution d'un autre contrat (vols effectués par le personnel navigant).

Pour qu'il y ait contrat de transport au sens des art. 1 CM et CV, point n'est besoin que le transport aérien constitue l'unique objet du contrat. De la sorte, le voyage à forfait¹³ ou le contrat de transport multimodal¹⁴ devraient donner lieu à l'application des Conventions, lesquelles n'en régiront cependant que la responsabilité relative au déplacement dans les airs (v. ainsi les art. 18 § 4 CM et 17 § 3 CV). Une authentique obligation de transport est cependant requise, ce qui devrait exclure les accords dans lesquels l'usage d'un aéronef n'implique pas l'engagement, obligatoire, à déplacer par voie aérienne (l'objet de l'obligation est autre: rapport de travail pour les missions effectuées par le personnel navigant, mise à disposition de l'aéronef dans l'affrètement, formation dans le vol d'instruction, réalisation d'un ouvrage dans le travail aérien), ou ceux dont l'obligation de transport aérien apparaît comme très accessoire, subordonnée à d'autres prestations, compte tenu du but général du contrat (contrat de vente avec obligation du vendeur de livrer la marchandise par voie aérienne; vols de retour du personnel navigant vers sa base après une mission). Nous verrons que l'arrêt *Wucher* touche précisément à la question de la qualification du contrat de transport.

– **Le caractère onéreux du transport ou son exécution par une entreprise de transport aérien.** Les art. 1 § 1 CM et CV exigent que le transport soit effectué *contre rémunération* ou, à défaut (en cas de transport gratuit), soit exécuté par une *entreprise de transport aérien*. C'est en effet la dépense consentie par l'usager pour le transport et l'intérêt économique qu'y trouve le transporteur qui justifient la soumission au régime de responsabilité strict prévu par les Conventions (responsabilité partiellement objective, de caractère impératif)¹⁵. Les Conventions ne contiennent cependant pas de définition des notions de rémunération et d'entreprise de transport aérien.

¹³ DETTLING-OTT, *op. cit.* note 7, p. 109;

¹⁴ HOCHSTRASSER, *op. cit.* note 12, n° 1475; MARIAN HOEKS, *Multimodal Transport Law, The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Alphen aan den Rijn 2010, p. 219 ss.

¹⁵ GIEMULLA, *in* GIEMULLA/SCHMID, *op. cit.* note 7, n° 32 *ad* Art. 1 MÜ.

En ce qui concerne la *rémunération*, les interprétations divergent: alors qu'un courant jurisprudentiel et doctrinal important admet, avec des arguments convaincants, que toute contrepartie économique au transport, en espèces ou autre, remplit la condition de la rémunération¹⁶, certains auteurs exigent que le transporteur réalise – ou à tout le moins recherche – un profit¹⁷. Ce qui devrait importer, au regard du but attaché à cette condition, c'est que le transporteur poursuive un intérêt économique, qui n'équivaudra pas nécessairement à la recherche d'un profit, mais pourra aussi correspondre à une réduction des coûts de revient du vol.

Pour le cas où le transport serait gratuit, la Convention demeure applicable, à la condition qu'il soit accompli par une *entreprise de transport aérien*. Par entreprise de transport aérien, il y a lieu d'entendre toute personne physique ou morale qui, par l'exploitation d'aéronefs, fait du transport aérien son activité commerciale principale ou accessoire¹⁸.

– **Le caractère international du transport.** Les art. 1 § 1 CM et CV se réfèrent, pour déterminer l'applicabilité des Conventions, au transport aérien international. Ce sont les art. 1 § 2 CM et CV qui définissent ce qu'il y a lieu d'entendre par cet adjectif:

« Au sens de la présente Convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties, soit sur le territoire d'un seul Etat partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas un Etat partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul Etat partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention ».

Sont de la sorte soumis aux Conventions les transports dont le point de départ et le point de destination se situent chacun dans un Etat contractant. Si l'Etat de départ et l'Etat de destination coïncident, la Convention ne sera applicable qu'à la condition qu'une escale ait été prévue dans un

¹⁶ Tel est en particulier le cas de la jurisprudence du Tribunal fédéral suisse, qui s'est penché sur la question de manière approfondie dans deux arrêts concernant des transports effectués par des pilotes privés: TF, 27.09.2000, 4C.194/2000, *in* ASDA-Bulletin 2000/2, p.43ss (note de SCHILLER, p.50); TF, 01.06.1999, 4C.346/1994, *in* ASDA-Bulletin 2000/1, p.39ss (note de SCHILLER, p. 46); cf. ég. la jurisprudence anglo-américaine citée par SHAWCROSS & BEAUMONT, *op. cit.* note 7, VII n° 311; TRAN, *op. cit.* note 7, n° 95.

¹⁷ NAVEAU/GODFROID/FRÜHLING, *op. cit.* note 7, n° 197; GIEMULLA, *in* GIEMULLA/SCHMID, *op. cit.* note 7, n° 32 *ad* Art. 1MÜ.

¹⁸ GIEMULLA, *in* GIEMULLA/SCHMID, *op. cit.* note 7, n° 34 *ad* Art. 1MÜ; GULDIMANN, *op. cit.* note 7, n° 13 *ad* Art. 1WA; MARC GODFROID, Les transports à titre onéreux et gratuits dans la Convention de Varsovie et en droit belge, *in* RFDA 1987, p. 22 ss, p. 30; NAVEAU/GODFROID/FRÜHLING, *op. cit.* note 7, n° 197; la notion est la même dans les Conventions de Varsovie et Montréal, en dépit d'un libellé légèrement différent en anglais (« *air transport enterprise* » pour la CV et « *air transport undertaking* » pour la CM), U.S. District Court, District of Puerto Rico, 01.03.2011, *Lavergne v. Atis Corporation*, WL 723393.

Etat tiers, partie ou non à la Convention¹⁹. Lorsque, selon ces critères, la Convention de Montréal a vocation à s'appliquer concurremment à la Convention de Varsovie (ou l'un des instruments du Système varsovien), parce que tant l'Etat de départ que celui de destination chacun parties à l'un et l'autre traité, l'art. 55 CM dispose alors que c'est la Convention de Montréal qui l'emporte et régit le transport.

S'agissant d'apprécier l'internationalité du transport, ce n'est pas la route empruntée effectivement par l'aéronef qui est déterminante, mais bien les termes du contrat de transport, c'est-à-dire le point de départ, la destination et les éventuelles escales convenus entre les parties (« *d'après les stipulations des parties* »: art. 1 § 2 CM et CV)²⁰. A cet égard, il n'est pas nécessaire que le transport soit d'un seul tenant (« *qu'il y ait ou non interruption du transport ou transbordement* » (art. 1 § 2 CM et CV): des escales de durée plus ou moins longue, avec ou sans changement d'avion, peuvent venir ponctuer le transport entre les points de départ et de destination, sans que le transport perde son unité au regard des Conventions²¹. Ce seront donc le point de départ « initial » et le point de destination « finale », selon les stipulations des parties, qui conféreront au transport son caractère international ou non. Ainsi, dans le cas d'un vol aller-retour, le point de départ coïncidera-t-il avec la destination, l'atterrissage qui conclut le vol-aller ne constituant pas la destination du transport aux fins des art. 1 CM et CV²².

¹⁹ Exemples: les Etats A et B sont parties à la Convention. L'Etat C ne l'est en revanche pas. Un vol partant de A à destination de B est soumis à la Convention (départ et destination dans deux Etats parties). Un vol A-B-A (vol-retour, avec atterrissage intermédiaire à B) est également soumis à la Convention (les points de départ et d'arrivée sont certes situés dans un seul et même Etat partie, mais une escale a été prévue dans un autre Etat). Il en va de même d'un vol A-C-A (l'escale ne devant pas forcément se situer dans un Etat partie). En revanche, un vol A-C ou C-A ne tombe pas sous le coup de la Convention.

²⁰ DETTLING-OTT, *op. cit.* note 7, p. 10; GIEMULLA, in GIEMULLA/SCHMID, *op. cit.* note 7, n° 9 *ad* Art. 1 MÜ; SHAWCROSS & BEAUMONT, *op. cit.* note 7, VII n° 320.

²¹ SHAWCROSS & BEAUMONT, *op. cit.* note 7, VII n° 323, avec références jurisprudentielles. Exemple: un passager achète à la compagnie Air France un vol Lyon-New York. Une escale de trois heures est prévue à Paris, pour changer d'avion. Dans ce cas, le trajet Lyon-Paris, même s'il a lieu sur le territoire d'un seul Etat, sera soumis aux dispositions de la Convention de Montréal, car il s'inscrit dans le cadre d'un contrat de transport international au sens de l'art. 1 § 2 CM (point de départ et destination dans deux Etats parties à la Convention).

²² NAVEAU/GODFROID/FRÜHLING, *op. cit.* note 7, p. 313; GIEMULLA in GIEMULLA/SCHMID, *op. cit.* note 7, n° 7 *ad* Art. 1 MÜ.

b. Le règlement n° 2027/97 tel que modifié par le règlement n° 889/2002

– **Contexte et genèse.** Le régime que devait réformer, en 1999, l'avènement de la Convention de Montréal, était caractérisé d'une part par l'obsolescence de ses dispositions, protectrices des intérêts des transporteurs aériens et défavorables aux usagers et, d'autre part, un extrême éclatement de ses sources (pas moins de deux conventions, six protocoles, et de multiples instruments connexes, publics ou privés²³); la seconde caractéristique étant la conséquence de la première, puisque les multiples instruments varsoviens et connexes constituaient autant de tentatives de moderniser la responsabilité du transporteur aérien international.

En 1997, le législateur communautaire avait ajouté sa propre pierre à l'édifice en adoptant le règlement n° 2027/97. Dans sa version originelle, ce texte déclarait la responsabilité des transporteurs aériens communautaires pour des préjudices corporels exempte de toute limitation, faisant en particulier sauter les plafonds varsoviens, et empêchait ces transporteurs de s'exonérer de leur responsabilité pour tout préjudice à concurrence de 100000 droits de tirage spéciaux (art. 3 du règlement n° 2027/97 dans sa version originelle). Le règlement obligeait en outre le transporteur à faire au passager lésé ou à ses ayants droit une avance sur indemnisation (art. 5 du règlement n° 2027/97 dans sa version originelle). Il tendait ainsi à « améliorer le niveau de protection des passagers victimes d'accidents aériens » (considérant 1 du règlement n° 2027/97 dans sa version originelle). Le droit communautaire amendait de la sorte un régime varsovien jugé dépassé. Plus que d'un énième rafistolage, l'édifice varsovien nécessitait cependant une complète reconstruction.

Celle-ci ne devait pas tarder, puisque deux ans plus tard, en 1999, la Convention de Montréal était adoptée sous l'égide de l'OACI, qui offrait une réponse globale aux insuffisances et à la fragmentation du Système varsovien. L'Union européenne était partie prenante à cette entreprise, ayant participé à la conférence internationale de Montréal et signé, puis ratifié la Convention en tant que partie, parallèlement à ses États membres, voyant en celle-ci le moyen de poursuivre à l'échelon international ses efforts de protection des passagers-consommateurs²⁴.

Avec l'adoption de la Convention de Montréal, le règlement n° 2027/97 perdait sa raison d'être. Plutôt que de l'abroger cependant, le législateur européen décida de sa révision et adopta à cet effet le règlement n° 889/2002 : le règlement n° 2027/97 révisé servirait d'une part à la mise en œuvre des dispositions de la Convention de Montréal; d'autre part, il se verrait confier pour mission d'étendre le champ d'application

²³ Pour un aperçu du Système varsovien et des instruments connexes, voir DEMPSEY/MILDE, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, Montréal 2005, p. 9 ss.

²⁴ Voir, dans ce sens, la Proposition de décision du Conseil relative à la signature par la Communauté européenne de la convention du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal), COM(1999) 435 final.

de la Convention de Montréal aux transports domestiques et aux trajets internationaux encore régis par Varsovie, soumettant ainsi au régime montréalais des transports que celui-ci n'avait pas vocation à régir. De la sorte, le législateur communautaire étendait l'empire d'un régime de responsabilité conforme à ses aspirations consuméristes et harmonisait les règles applicables, quel que soit le trajet emprunté par un passager²⁵.

– **La mise en œuvre de la Convention de Montréal.** Le règlement n° 2027/97, tel que modifié par le règlement n° 889/2002, met en œuvre la Convention de Montréal en ce qu'il spécifie l'obligation d'assurance faite au transporteur (art. 50 CM; art. 3 § 2 du règlement), concrétise l'obligation du transporteur d'effectuer des paiements préalables en cas de lésion corporelle ou de décès de passagers (art. 28 CM; art. 5 du règlement) et met à la charge du transporteur le devoir d'informer ses passagers sur le régime de responsabilité applicable (art. 6 du règlement).

– **L'extension par le droit européen du champ d'application de la Convention de Montréal.** Cœur du dispositif réglementaire, elle résulte de son art. 3 § 1: «*La responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité*». Un rattachement personnel se substitue ainsi aux critères contractuels et géographiques de l'art. 1 CM: l'applicabilité du régime montréalais est liée à la qualité du transporteur, lequel doit être «*communautaire*», c'est-à-dire un «*transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 [aujourd'hui le règlement n° 1008/2008]*» (art. 2 § 1 let. B du règlement)²⁶. De la sorte, la responsabilité du transporteur, s'agissant des passagers et de leurs bagages, est soumise aux dispositions de la Convention, indépendamment du départ et de la destination du transport. Le règlement vise ainsi clairement les transports domestiques, qui échapperaient, aux termes de l'art. 1 CM, à la Convention²⁷. Il semble cependant que cette extension vise également les transports internationaux soumis aux seuls instruments varsoviens²⁸. Dans ce dernier cas, le droit communautaire contredit les engagements internationaux pris par les États membres aux

²⁵ Voir dans ce sens les considérants du règlement n° 889/2002.

²⁶ Pour un cas d'application de cette définition, voir CJUE, 09.09.2015, C-240/14, *Prüller-Frey*.

²⁷ Voir les buts du règlement, énoncés par son art. 1: «*[...] Il étend également l'application de ces dispositions [de la Convention de Montréal] aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre*»; ég. CJUE, 09.09.2015, C-240/14, *Prüller-Frey*, n° 28.

²⁸ Cf. JOHN BALFOUR, in HOBE/VON RUCKTESCHELL/HEFFERNAN (éd.), *Cologne Compendium on Air Law in Europe*, Cologne 2013, n° 242 ss. Par exemple un transport Moscou-Genève-Moscou est international au sens de l'art. 1 § 2 CV, la Russie étant partie à la Convention de Varsovie; il ne l'est cependant pas au sens de l'art. 1 § 2 CM, car la Russie n'est pas partie à la Convention de Montréal. Ce transport est dès lors soumis à la Convention de Varsovie. Le fait que la Suisse soit partie à Montréal n'y change rien, Genève revêtant en effet dans ce cas le statut d'escale (le point de départ et destination étant Moscou). Il en irait différemment d'un transport Genève-Moscou-Genève, qui entrerait dans les prévisions de l'art. 1 § 2 CM.

termes des traités varsoviens²⁹. Matériellement, le dispositif du règlement n° 2027/97 tel que modifié par le règlement n° 889/2002 procède du renvoi: il n'énonce pas de règles de responsabilité propres, mais se contente d'un renvoi à « *toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à [la] responsabilité [...] envers les passagers et leurs bagages* » [sic]. Le règlement n'entend dès lors régir que la responsabilité en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, en cas de destruction, perte, ou avarie de bagages, ainsi qu'en cas de retard des passagers ou de leurs bagages. Il est ainsi renvoyé aux art. 17 et 19 CM. Sont en revanche exceptées du renvoi les dispositions relatives à la responsabilité dans le transport de marchandises (art. 18 CM), qui ne relève pas du champ d'application du règlement n° 2027/97. Le renvoi devrait toutefois inclure toutes les autres dispositions des chapitres III, IV et V de la Convention, en particulier, celles relatives au caractère exclusif du régime de responsabilité montréalais (art. 29 CM), à l'invocabilité de ce régime par les préposés et mandataires du transporteur (art. 30 CM), à son applicabilité à la responsabilité du transporteur de fait en cas de sous-traitance (art. 39 ss CM), à la compétence juridictionnelle (art. 33 CM), ainsi qu'au délai d'action (art. 35 CM). Comme dans le transport aérien international, l'application du régime montréalais aux transports domestiques consacre ainsi un régime dérogatoire de droit commun, qui écartera nombre de règles juridiques nationales ou communautaires ordinairement applicables en matière de responsabilité (par exemple, exclusion du concours de responsabilités entre la Convention et les chefs du droit commun, soumission de la responsabilité du sous-traitant d'un transporteur aérien communautaire aux règles conventionnelles, application impérative des fors de compétence conventionnels³⁰, etc.). Le règlement n° 2027/97, tel que modifié par le règlement n° 889/2002, poursuit l'objectif d'une harmonisation entre les régimes de responsabilité montréalais et européen (considérants 8, 9 et 13 du règlement n° 889/2002). Cet objectif plaide dès lors en faveur du plus grand parallélisme possible entre les deux régimes, le renvoi opéré par le règlement devant dès lors englober tous les aspects de la responsabilité montréalaise.

2. L'arrêt de la CJUE Wucher C-6/14

Le renvoi du règlement n° 2027/97 à la Convention de Montréal présente certaines ambiguïtés quant à sa portée. Nous avons ainsi vu que le périmètre des dispositions de responsabilité auxquelles il est renvoyé pouvait être sujet à interprétation. Autre est la question de savoir si les dispositions relatives au champ d'application de la Convention (art. 1 CM) sont comprises dans ce renvoi. De prime abord, une réponse négative semble s'imposer. En effet, le contenu du règlement, pour l'essentiel, s'épuise dans une extension du champ d'application de la Convention, laquelle est déclarée applicable à des transports qu'elle n'aurait pas vo-

²⁹ BALFOUR, *op. cit.* note 28, n° 246.

³⁰ Le règlement n° 2027/97 étant réservé par l'art. 67 du règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (refonte), JO L 351, 20.12.2012, p.1.

cation à régir naturellement. En d'autres termes, le règlement est un dispositif déterminateur d'application, à l'instar de l'art. 1 CM. Celui-ci se substitue donc à celui-là, dont les dispositions n'ont dès lors plus lieu d'être. Cela est à tout le moins valable en ce qui concerne l'exigence de l'internationalité du transport, puisque le règlement vise particulièrement à s'appliquer aux transports domestiques.

En revanche, l'autre condition posée par l'art. 1 CM (l'exigence d'un fondement contractuel au transport)³¹ ne trouverait-elle pas à s'appliquer dans le cadre du règlement? C'est précisément à cette question que l'arrêt *Wucher* répond, offrant à cette occasion également quelques considérations intéressantes sur la notion de contrat de transport au sens des Conventions de Montréal et Varsovie, en particulier dans l'hypothèse où le transport, qui repose certes sur une base contractuelle, intervient aux fins d'un travail particulier, en l'occurrence le déclenchement d'avalanches.

a. Les faits de l'espèce et les questions de la juridiction de renvoi

En février 2009, la société Ötztaler Gletscherbahn-GmbH & Co. KG (ci-après « Ötztaler »), exploitante de pistes de ski dans les Alpes autrichiennes, a chargé la société Wucher Helicopter GmbH (ci-après « Wucher ») d'hélicopter certains de ses employés pour que ceux-ci puissent procéder au déclenchement d'avalanches. Les tirs de déclenchement ont été opérés au moyen de charges explosives larguées depuis l'hélicoptère, par le personnel d'Ötztaler. Dans le cadre de cette mission, M. Santer, l'un des employés d'Ötztaler, devait ouvrir la porte de l'hélicoptère, sur ordre du pilote, et la maintenir ouverte, pour que l'artificier largue la charge explosive. Au cours de cette manœuvre, une rafale de vent a atteint la porte légèrement entrouverte, si bien que celle-ci s'est rabattue. N'étant pas en mesure de lâcher à temps l'attache de la porte, M. Santer a subi une grave blessure à l'articulation du coude.

M. Santer a introduit devant la juridiction autrichienne une demande d'indemnisation contre Wucher et l'assureur de celle-ci. L'espèce était *a priori* régie par le règlement n° 2027/97, en tant que transport domestique effectué par un transporteur communautaire. En première instance et en appel, le point avait cependant été débattu de savoir si M. Santer était un passager au sens de la Convention de Montréal et pouvait dès lors se fonder sur le règlement n° 2027/97 pour rechercher la responsabilité de Wucher, ou s'il devait être considéré comme membre d'équipage, ce qui entraînait l'application du droit interne de la responsabilité.

Saisi en à son tour de cette affaire, l'Oberster Gerichtshof a posé à la CJUE plusieurs questions préjudicielles tendant en substance à déterminer si M. devait être considéré comme un « passager » au sens du

³¹ Quant à la condition alternative de la rémunération ou du transport effectué par une entreprise de transport aérien, elle est en l'occurrence sans objet, puisque le règlement présuppose dans tous les cas que le transporteur aérien soit une entreprise de transport aérien (art. 2 § 1 let. a du règlement n° 2027/97).

règlement n° 785/2004³² et de la Convention de Montréal et si les deux notions étaient équivalentes.

b. Les réponses de la CJUE

– **Le « passager » dans le règlement n° 785/2004.** Le règlement n° 785/2004 énonce les exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et exploitants d'aéronef. La pertinence de ce texte dans l'affaire pendante devant la juridiction de renvoi ne ressort pas clairement de l'arrêt de la CJUE, mais on peut supputer que M. Santer ayant assigné Wucher et son assureur, le droit autrichien connaît – contrairement au droit suisse³³ – un droit d'action directe du *passager* lésé à l'encontre de l'assureur du transporteur. L'art. 3 du règlement n° 785/2004 définit la notion de passager en tant « *que toute personne effectuant un vol avec l'accord du transporteur aérien ou de l'exploitant d'aéronef, à l'exception des membres tant de l'équipage de conduite que de l'équipage de cabine* ». Partant de cette définition, et rappelant que selon sa jurisprudence constante les exceptions sont d'interprétation stricte, la Cour a jugé que M. Santer ne revêtait pas la qualité de membre d'équipage de conduite, ni de membre d'équipage de cabine. La Cour a en effet retenu que d'une part M. Santer n'avait pas exercé de tâches de conduite de l'aéronef, et que d'autre part le fait qu'il ait été chargé d'ouvrir la porte de l'hélicoptère sur instruction du pilote ne suffisait pas à le qualifier de membre d'équipage de cabine, le commandant de bord étant toujours autorisé à donner des instructions à l'ensemble des occupants d'un aéronef. Dès lors, il y avait lieu de considérer que M. Santer était un passager au sens de la définition précitée.

– **Le « passager » et la notion corrélatrice de contrat de transport dans la Convention de Montréal.** Comme la CJUE le rappelle (n° 33), la Convention fait partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union européenne, celle-ci étant partie contractante aux côtés de ses Etats membres.

³² Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, JO L 138, 30.4.2004, p.1.

³³ Art. 131 al. 2 par renvoi de l'art. 132a al. 3 de l'Ordonnance du Conseil fédéral du 14 novembre 1973 sur l'aviation (OSAv), RS 748.01.

La Cour est dès lors compétente pour statuer à titre préjudiciel sur l'interprétation du traité, compétence affirmée dans un certain nombre d'affaires précédentes³⁴, et exercée avec plus ou moins de bonheur³⁵.

Retenant qu'un contrat de transport constituait une condition d'application du règlement n° 2027/97, elle a jugé que l'accord passé entre Ötztaler et Wucher en l'espèce répondait à cette qualification. Il en résulte, selon la Cour, « [...] qu'une personne qui relève de la notion de «passager», au sens de l'article 3, sous g) du règlement n° 785/2004, relève aussi de la notion de «passager» au sens de l'article 17 de [la Convention de Montréal], dès lors que cette personne a été transportée sur la base d'un «contrat de transport» au sens de l'article 3 de la ladite convention ».

Le premier enseignement de l'arrêt *Wucher*, s'agissant de l'applicabilité de la Convention de Montréal par renvoi du règlement n° 2027/97, concerne l'existence d'autres conditions que celle liée à la qualité du transporteur aérien, lequel doit selon le règlement être titulaire d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement n° 1008/2008. Lorsque la Convention de Montréal requiert, pour engager la responsabilité du transporteur sur la base de l'art. 17 CM, la lésion corporelle ou la mort d'un *passager*, elle définit implicitement ce passager comme *l'occupant d'un aéronef voyageant sur la base d'un contrat de transport*, comme il a été dit plus haut³⁶. Le renvoi du règlement n° 2027/97 inclut-il également l'exigence d'un contrat de transport, ou le procédé fait-il l'économie de cette condition, pour soumettre à la Convention de Montréal les prétentions de tout occupant d'un aéronef exploité par un transporteur aérien communautaire, peu importe si le voyage possède un fondement contractuel et la nature de cet éventuel contrat? Si la question n'est pas dénuée de pertinence³⁷, la Cour ne semble pas se l'être posée. Elle a retenu, sans discuter ce point, qu'au-delà de la qualité du transporteur, l'applicabilité de la Convention de Montréal par le truchement du règ-

³⁴ CJCE, 10.01.2006, C-344/04, *LATA ET ELFAA*, in Rec. 2006, p. I-443 ss, n° 36; CJCE, 10.07.2008, C-173/07, *Emirates Airlines*, in Rec. 2008, p. I-5237 ss, n° 43; CJUE, 06.05.2010, C-63/09, *Walz*, in Rec. 2010, p. I-4239 ss, n° 20; CJUE, 22.11.2012, C-410/11, *Espada Sánchez e.a.*; la Cour ne s'estime en revanche pas compétente pour interpréter la Convention de Varsovie, la Communauté n'étant pas liée par les dispositions de celle-ci: CJCE, 22.10.2009, C-301/08, *Bogiatzi (épouse Ventouras)*, in Rec. 2009, p. I-10185 ss, n° 16 ss

³⁵ Dans certaines affaires, la Cour s'est ainsi faite le fidèle interprète du droit conventionnel, conformément aux préceptes interprétatifs reconnus en la matière: par exemple CJUE, 06.05.2010, C-63/09, *Walz*, in Rec. 2010, p. I-4239 ss; CJUE, 22.11.2012, C-410/11, *Espada Sánchez e.a.*; d'autres décisions en revanche dénotent un souverain mépris du droit uniforme international, que la Cour n'hésite pas à tordre pour conformer à ses objectifs programmatiques, voir par exemple CJCE, 10.01.2006, C-344/04, *LATA ET ELFAA*, in Rec. 2006, p. I-443 ss, qui verse dans le sophisme pour nier l'existence d'un conflit entre le règlement n° 261/2004 et la Convention de Montréal; voir à ce sujet CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 817 ss.

³⁶ Cf. supra A.I.a. CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 640 avec les réf.; TRAN, *op. cit.* note 7, n° 90.

³⁷ Ainsi, REGULA DETTLING-OTT, in GEORG MÜLLER (éd.), *Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht*, vol. IV Verkehrsrecht, Bâle 2008, partie H, n° 97, nous dit: «*Anders als das Montrealer Übereinkommen knüpft die EG-Verordnung 2027/97 nicht am Beförderungsvertrag an, um ihre Anwendbarkeit zu bestimmen, sondern an der Betriebsbewilligung, die ein Luftfahrtunternehmen hält* ».

lement n° 2027/97 présupposait que le lésé soit un « passager », lequel se définit comme le cocontractant du transporteur dans un contrat de transport (n° 36). Quoi qu'il en soit, cette solution mérite approbation. Outre le parallélisme ainsi assuré avec le régime montréalais – ce qui est conforme à la volonté d'harmonisation du législateur européen –, les caractéristiques de ce régime sont étroitement liées au contexte consumériste du contrat de transport. Le rapport de travail du personnel navigant, le contrat d'instruction avec un élève pilote, ou encore le travail aérien, par exemple, s'inscrivent dans des contextes factuels et contractuels forts différents du transport commercial de passagers, pour lequel le régime conventionnel de responsabilité, fondé sur l'idée de la protection du passager-consommateur, a été conçu.

Le second enseignement de l'arrêt *Wucher* résulte de la définition que donne en filigrane la Cour de la notion de contrat de transport. Pour qualifier l'accord entre *Wucher* et *Ötztaler* de contrat de transport, la Cour retient qu'il portait sur le déplacement des employés d'*Ötztaler*, dont M. Santer, sur les lieux où ceux-ci devaient effectuer leur travail quotidien (n° 40 s.). La CJUE fait ainsi sienne la définition classique du contrat de transport: le transport, c'est le déplacement, comme prestation principale et caractéristique du contrat³⁸. Ici aussi il y a lieu d'approuver la solution retenue par les juges, qui s'inscrit dans l'orthodoxie du droit des transports. La décision rendue par la Cour dans *Wucher* illustre par ailleurs que le contrat de transport, pour donner lieu à l'application de la Convention, ne doit pas nécessairement être conclu entre le transporteur et ses passagers. Il suffit, comme la Cour l'indique, que *le passager ait été transporté sur la base d'un contrat de transport* (n° 42). En l'espèce, le contrat liait *Ötztaler* à *Wucher*, cette dernière s'étant engagée à transporter les employés de la première. La doctrine évoque, dans de tels cas, la figure de la stipulation pour autrui³⁹.

Le troisième enseignement porte sur l'application qui est faite de la définition de contrat de transport au cas d'espèce. Pour rappel, *Ötztaler* avait chargé *Wucher* d'emporter certains de ses employés à bord d'un hélicoptère, à destination des lieux dans lesquels ces employés devaient procéder au largage depuis l'hélicoptère de charges explosives pour y déclencher des avalanches. La Cour a jugé que l'obligation contractée par *Wucher* relevait du transport, puisqu'elle consistait à déplacer les employés d'*Ötztaler* sur les lieux où ceux-ci étaient tenus d'effectuer leur travail quotidien. Il semblerait ainsi qu'elle ait voulu marquer une distinction entre les contrats portant d'une part sur l'accomplissement par une entreprise d'aviation de tâches de travail aérien et, d'autre part, le cas d'espèce, où l'obligation de *Wucher* se limitait au déplacement de travailleurs accomplissant eux-mêmes, pour le compte de leur employeur, le travail aérien. Le déplacement étant l'objet exclusif de ce contrat,

³⁸ Cf. *supra* p. 53s.

³⁹ HOCHSTRASSER, *op. cit.* note 12, n° 196 et 237 ss; DETTLING-OTT, *op. cit.* note 7, p. 119; VINCENT GRELLIÈRE, Cours de droit aérien et spatial, in Université Toulouse I Capitole Publications (<http://publications.ut-capitole.fr/>), p. « <http://publications.ut-capitole.fr/18363/> », Toulouse 2015, p. 311 (consulté en octobre 2015); TRAN, *op. cit.* note 7, n° 90.

il répondait à la qualification de transport. Sans doute la décision de la Cour aurait-elle été autre si un employé de Wucher, et non d'Ötztaler, avait été blessé (contrat de travail), ou encore si Ötztaler avait chargé Wucher d'effectuer une mission de recherche et sauvetage (« SAR »), les employés d'Ötztaler à bord de son hélicoptère assistant l'équipage dans cette opération (contrat de « travail aérien », relevant en l'occurrence probablement du mandat, éventuellement de l'entreprise). On le voit, la qualification du contrat requiert de la finesse, de prendre en considération l'ensemble des faits et circonstances, qui varient considérablement d'un cas d'espèce à l'autre. Au total, si le raisonnement convainc par l'interprétation donnée de la notion de contrat de transport en tant que condition d'application de la Convention de Montréal, des doutes subsistent quant à la nature du contrat passé en l'espèce entre les parties. Portait-il réellement et principalement sur le déplacement des employés d'Ötztaler? Le fait que le vol répondait à un objectif précis autre que le déplacement – le déclenchement d'avalanches – ne privait-il pas le contrat de la qualification de transport⁴⁰? Ne faudrait-il pas plutôt y voir un contrat aux termes duquel Wucher mettait un hélicoptère à la disposition d'Ötztaler, en tant que « plate-forme de tir » pour le déclenchement d'avalanches? Il s'agirait alors, nous dit avec raison MÜLLER-ROSTIN, non d'un transport, mais d'un affrètement⁴¹, auquel la Convention est inapplicable⁴². Le diable est dans les détails, qui se dissimule dans les spécificités des faits de chaque espèce, et il serait erroné d'accorder une valeur de principe à l'arrêt *Wucher* sur l'applicabilité ou non de la Convention de Montréal dans le contexte du travail aérien. Il demeure que l'arrêt offre une définition orthodoxe de la notion de transport, à appliquer avec discernement à chaque cas d'espèce.

B. L'appel en garantie du transporteur par le constructeur ne relève pas du domaine des Conventions de transport aérien : l'arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 2015, n° 13-17392, Airbus c/ Armavia

Le second arrêt commenté ici a trait non à l'applicabilité des Conventions de Montréal et Varsovie aux termes de leur art. 1, mais, une fois celle-ci confirmée, au domaine du régime de responsabilité mis en œuvre par ces instruments; en d'autres termes, quels types de réclamations ces traités régissent.

Les conventions de transport aérien se superposent au substrat constitué par le droit national de la responsabilité. La coexistence de différents régimes de responsabilité potentiellement applicables suscite dès lors nécessairement la question de leur rapport, de leur articulation. Certes,

⁴⁰ GRELLIÈRE, *op. cit.* note 39, p. 295; Cour de cass., 15.01.2014, n° 12-12159; WOLF MÜLLER-ROSTIN, *in jurisPR-TranspR 2/2015*, commentaire n° 1, avec les réf. à la jurisprudence allemande.

⁴¹ MÜLLER-ROSTIN, *op. cit.* note 40. Sur la notion d'affrètement, voir HOCHSTRASSER, *op. cit.* note 12, n° 288 ss avec les réf.; GRELLIÈRE, *op. cit.* note 39, p. 93 ss.

⁴² CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 38 ss avec les réf.; TRAN, *op. cit.* note 7, n° 100.

revêtues de la suprématie du traité sur le droit interne, les Conventions de Montréal et Varsovie priment en principe les dispositions nationales divergentes. L'existence d'un conflit de normes, qui trouverait sa solution dans la maxime *lex superior derogat legi inferiori*, dépend cependant de la vocation du régime international: entend-il autoriser un concours d'actions avec les chefs de responsabilité du droit national, ou au contraire régner exclusivement et écarter toute autre réglementation? Un éventuel exclusivisme rendra les frontières du droit uniforme, en deçà desquelles le droit interne est refoulé au profit d'un régime souvent exorbitant de droit commun, sujettes à débat. Le règne exclusif sera dès lors restreint dans sa portée et assorti d'exceptions. Selon leurs titres mêmes, les Conventions de Montréal et Varsovie portent d'ailleurs sur «*l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*» (nous soulignons).

Les réponses à ces questions figurent aux art. 29 CM et 24 CV. Ces dispositions déclarent d'une part exclusivement applicable le régime conventionnel à la responsabilité du transporteur dans les cas visés par les Conventions, mais réservent d'autre part au droit interne la détermination des personnes ayant le droit d'agir et des préjudices réparables à ce titre. Sujet que nous avons longuement traité en d'autres lieux⁴³, la signification de ces dispositions ne sera évoquée que succinctement ci-après (*infra* 1.). L'arrêt rendu par la Cour de cassation dans la cause *Airbus c/ Armavia* pose quant à lui la question de savoir si les prétentions récursoires dirigées contre le transporteur aérien par le constructeur de l'avion potentiellement tenu d'indemniser les victimes d'un accident sont, en vertu des art. 29 CM et 24 CV, soumises au régime conventionnel de responsabilité (*infra* 2.).

1. Les art. 29 CM et 24 CV, interface entre le régime conventionnel et les autres sources de la responsabilité du transporteur aérien international

L'art. 29 CM est libellé dans les termes suivants:

« Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation ».

⁴³ CHASSOT, *op. cit.* note 6, p. 157 à 224.

L'art. 24 CV dispose quant à lui que :

« 1 Dans les cas prévus aux art. 18 et 19, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2 Dans les cas prévus à l'art. 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs ».

Hormis l'interdiction de l'allocation de dommages-intérêts autres que compensatoires, le sens de la version montréalaise de cet article équivaut à son précurseur varsovien. Dispositions essentielles dans les Conventions, elles y font office d'interface avec le droit interne. A cet égard, leur portée est triple :

- elles déterminent le fondement ou le titre de la responsabilité du transporteur aérien international ;
- elles proclament le caractère exclusif des conditions et limites de responsabilité conventionnelles ;
- elles réservent la détermination des personnes ayant le droit d'agir et des préjudices réparables au droit interne.

a. Le titre de la responsabilité du transporteur aérien international

Les lésés (passagers, expéditeurs et destinataires de marchandises, leurs ayants droit) peuvent-ils fonder leur action en responsabilité directement sur les Conventions, ou doivent-ils, pour agir, se prévaloir d'un droit d'action en droit interne ?

Un droit d'action fondé sur la Convention semble exister, si l'on se réfère aux termes de l'art. 29 CM (« [...] *en vertu de la présente Convention* [...] »). En outre et de manière plus significative, les règles de responsabilité figurant aux art. 17 ss CM et CV sont suffisamment précises et complètes pour permettre au demandeur de fonder son action directement sur le texte conventionnel⁴⁴.

Ce droit d'action est en principe exclusif de tout autre fondement de responsabilité. Les conditions de responsabilité des conventions étant seules applicables (voir *infra* b.), la coexistence d'une cause d'action en droit interne serait purement formelle, sans portée propre⁴⁵.

Néanmoins, comme nous le verrons (*infra* c.), les Conventions, si elles désignent expressément comme demandeurs les passagers, expéditeurs et destinataires de marchandises, permettent au droit national de conférer un droit d'action à d'autres personnes. Dans ce cas également, les conditions des Conventions s'appliqueront cependant exclusivement à cette responsabilité (voir *infra* b.). Or, lorsque le droit d'agir résulte

⁴⁴ CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 518 ss.

⁴⁵ CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 523 ss.

du droit interne (tel devrait par exemple être le cas des ayants droit des passagers, qui font valoir un droit propre, à la réparation de la perte de soutien par exemple⁴⁶), force est d'admettre que le fondement de l'action en responsabilité réside à la fois dans le droit conventionnel et le droit national. C'est ainsi que l'on peut expliquer le libellé de l'art. 29 CM, lequel fait état de plusieurs fondements d'action possibles: « [...] toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause [...] »⁴⁷.

b. L'exclusivité des conditions et limites de responsabilité des Conventions

« Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, [...] ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention » (art. 29 CM).

« Dans les cas prévus aux art. [17,] 18 et 19, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention » (art. 24 CV).

Une demande d'indemnisation sur la base des faits envisagés aux art. 17 ss CM et CV (mort ou lésion corporelle d'un passager à bord d'un aéronef ou lors des opérations d'embarquement ou de débarquement, destruction, perte ou avarie de bagages ou de marchandises sous la garde du transporteur, ou retard dans le transport aérien)⁴⁸ doit être jugée à l'aune des seules conditions de responsabilité des Conventions. Tout régime divergent est écarté. La responsabilité du transporteur ne peut être engagée que si ces conditions sont remplies; hors des Conventions, il n'est point d'indemnisation⁴⁹. Les art. 29 CM et 24 CV ont ainsi pour but de préserver l'unification du droit opérée par les Conventions des intrusions du droit national dans le domaine conventionnel⁵⁰.

Par conditions et limites de responsabilité⁵¹, il faut entendre les conditions prévues par les art. 17, 18 et 19 CM et CV (en particulier, dans le cas des art. 17 CM et CV, l'exigence d'un « accident » survenu durant le transport), ainsi que toutes les autres dispositions régissant la responsabilité du transporteur, telles que par exemples les plafonds de responsabilité (art. 22 CM et CV), la compétence judiciaire (art. 33 CM et 28 CV) et le délai d'action (art. 35 CM et 29 CV).

⁴⁶ Sur la nature extracontractuelle des prétentions fondées sur l'art. 45 al. 3 CO, cf. LUC THÉVENOZ, in Commentaire romand, n° 19 ad art. 99 CO.

⁴⁷ CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 526 ss.

⁴⁸ Pour le domaine de l'exclusivité, cf. CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 530 s.

⁴⁹ Sur les effets de l'exclusivité, cf. CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 613 ss.

⁵⁰ CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 492 ss.

⁵¹ CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 614.

c. La réserve de la qualité pour agir et du préjudice réparable au droit interne

L'affirmation de l'exclusivisme est toutefois assortie d'une réserve: « [...] sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs [...] » (art. 29 CM et 24 CV).

De la sorte, deux aspects importants du régime de responsabilité sont exceptés du domaine conventionnel et délégués au droit interne: la détermination des personnes qui ont le droit d'agir (au-delà du cercle minimal résultant des dispositions conventionnelles, qui évoquent expressément le passager, l'expéditeur et le destinataire des marchandises) et le préjudice réparable⁵². Par exemple, savoir si un employeur peut réclamer du transporteur la réparation du préjudice (manque à gagner) subi du fait du retard rencontré par l'un de ses employés lors d'un transport aérien⁵³ relève du droit interne. Si ce droit admet l'indemnisation d'un tel dommage par ricochet, les conditions de la responsabilité seront alors celles des Conventions (en particulier l'art. 19 CM ou CV). Entrent ainsi également dans le domaine conventionnel exclusif les actions appartenant, aux termes du droit national, à une personne n'ayant pas elle-même de lien contractuel avec le transporteur, pour autant que le passager, les bagages ou les marchandises dont elle tire ses droits aient voyagé sur la base d'un contrat de transport aérien international⁵⁴.

Ces délégations procèdent de l'abdication du traité face à la complexité qu'implique la réglementation de telles questions, et au risque qu'une solution conventionnelle sur ces points, corps étranger dans les ordres juridiques nationaux, soit mal reçue par les Etats. Il s'agit cependant aussi d'une manière pour les Conventions d'embrasser toutes les réclamations possibles en lien avec les cas visés aux art. 17 ss CM et CV et d'éviter que leurs dispositions ne soient tournées, puisqu'en tout état de cause la responsabilité du transporteur est soumise aux règles conventionnelles. Pour ainsi dire, les Conventions permettent pour mieux contrôler.

La détermination de la qualité pour agir et du préjudice réparable est abandonnée au droit national, mais du droit de quel Etat s'agit-il? Le droit désigné par les règles de conflit du tribunal saisi de la cause ou alors le droit matériel de la *lex fori*? La question est controversée⁵⁵.

⁵² Voir sur la question CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 627 ss.

⁵³ Voir la question préjudicielle posée en ce sens à la CJUE dans l'affaire C-429/14, *Air Baltic Corporation*, JO C 421, 24.11.2014, p. 21.

⁵⁴ CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 33 et 647.

⁵⁵ Nous sommes d'avis que la *lex fori* est applicable, cf. CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 476 ss, avec les réf.

2. L'arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 2015, n° 13-17392, Airbus c/ Armavia

a. Les faits et les premières décisions

En mai 2006, un avion exploité par la compagnie Armavia Airlines, en provenance d'Erevan (Arménie) et à destination de Sotchi (Russie) s'est abîmé en Mer Noire, causant la mort de tous les passagers et membres d'équipage. Après avoir conclu une transaction avec le transporteur Armavia et ses assureurs, estimant leur indemnisation insuffisante, des ayants droit de victimes ont assigné Airbus, constructeur de l'avion, devant le tribunal de grande instance de Toulouse, siège de l'avionneur, en réparation de leur préjudice, sur le fondement de la responsabilité du fait des produits. Airbus a alors appelé en garantie le transporteur Armavia, devant la même juridiction. Le transporteur a cependant excipé de l'incompétence du tribunal de grande instance de Toulouse, cette ville ne correspondant à aucun des fors de compétence prévus par la Convention de Varsovie (art. 28 CV⁵⁶), applicable en l'espèce.

Les juges du premier comme du second degré ont fait droit à cette exception et se sont par conséquent déclarés incompétents. Selon l'arrêt d'appel⁵⁷, ils ont considéré que « [...] *que certes il n'existe pas de contrat de transport entre les ayants droit des victimes et la SAS Airbus ni entre cette dernière et la Compagnie Armavia Airlines; que cependant, contrairement à ce que la SAS Airbus prétend, [...] son recours en garantie vise à engager la responsabilité de la Compagnie Armavia Airlines, transporteur aérien, pour les dommages causés aux passagers; qu'or ni l'article 24 ni l'article 28 ne font de distinction selon le titre auquel le transporteur aérien se trouve assigné ni selon la personne qui recherche la responsabilité du transporteur; qu'il y a lieu dès lors de considérer que les dispositions de la convention doivent régir toute action contre le transporteur, quelles que soient les personnes qui mettent en cause cette responsabilité et le titre auquel elles prétendent agir; que l'article 28 énonce une règle de compétence directe ayant un caractère impératif; qu'en exigeant de manière exclusive que l'action contre le transporteur aérien soit portée devant certains tribunaux la convention de Varsovie écarte nécessairement qu'une autre juridiction puisse être saisie; [...] qu'enfin l'objet de la convention de Varsovie (pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international) était notamment de formuler une règle internationale uniforme en matière de compétence juridictionnelle* ».

Ces décisions et les considérants sur lesquels elles reposent s'inscrivent dans la ligne des propos qui précèdent⁵⁸ et semblent dès lors conformes à lettre et à l'esprit des art. 29 CM et 24 CV. Même si le point n'avait à notre connaissance pas été tranché par la Cour de cassation précé-

⁵⁶ Aux termes de l'art. 28 § 1 CV, « *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 le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination* ».

⁵⁷ Dont le texte est reproduit dans le moyen annexé à l'arrêt de cassation.

⁵⁸ Cf. *supra* B.1.

demment, une série d'arrêts consacrant l'exclusivisme des Conventions, en particulier en matière de compétence judiciaire, laissait présager une confirmation des décisions toulousaines⁵⁹.

b. L'arrêt de la Cour de cassation

La Cour de cassation, sur pourvoi formé par Airbus, allait cependant démentir les premiers juges. Dans le style des arrêts de cassation, la motivation est lapidaire: «*Attendu que l'appel en garantie du constructeur d'aéronefs contre le transporteur aérien ne relève pas du champ d'application de la Convention de Varsovie et, parant, échappe aux règles de compétence juridictionnelle posées en son article 28; [...] CASSE ET ANNULE [...]*».

On ne peut que se perdre en conjectures sur les raisons ayant conduit la Cour de cassation à juger que l'appel en garantie ne relève pas du champ d'application de la Convention de Varsovie. Si l'on écarte la thèse qui verrait dans cette décision un réflexe protectionniste à l'égard d'un fleuron industriel national, deux explications paraissent probables, sur le plan du droit:

– **L'appel en garantie ne constituerait pas une « action en dommages-intérêts ».** Cet argument peine cependant à convaincre. La notion d'« action en dommages-intérêts » sur laquelle se fondent les art. 29 CM et 24 CV doit être propre à permettre le fonctionnement de ces dispositions, lesquelles visent à garantir l'intégrité du droit uniforme contre les empiètements du droit commun. Une lecture large de cette notion s'impose dès lors, qui ne doit pas être excessivement tributaires de ses conceptions variables en droit national. Ainsi, la notion – de droit uniforme – devrait-elle inclure, par-delà l'action *stricto sensu*, toutes les modalités d'invocation d'une prétention, peu importe le cadre procédural⁶⁰. Quant aux « dommages-intérêts », ils devraient recouvrir toutes les demandes tendant à une prestation pécuniaire à raison de l'un des cas évoqués aux art. 17 ss CM ou CV⁶¹. Par conséquent, l'appel en garantie, qui visait en l'espèce à ce que le transporteur relève l'avionneur d'une éventuelle responsabilité, constituait certainement une « action en dommages-intérêts » aux fins de l'art. 24 CV.

– **Le constructeur n'est pas partie au contrat de transport.** Il s'agit de l'argument invoqué en substance par les deux seules décisions (américaines) connues abordant la problématique de l'application des Conventions à une action récursoire du constructeur contre le transporteur⁶². Cette motivation paraît cependant également dénuée de pertinence. Si

⁵⁹ En matière de compétence, cf. Cour de cass., 12.11.2009, n° 08-15269; 11.07.2006, n° 04-18644; GRELLIÈRE, *op. cit.* note 39, p. 394 s.

⁶⁰ CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 555.

⁶¹ CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 556 ss; Cour suprême du Canada, 24.10.2014, *Thibodeau c. Air Canada*, 2014 CSC 67, [2014] 3 R.C.S. 340, n° 60.

⁶² U.S. District Court, Eastern District of New York, 16.08.2004, *In re Air Crash Near Nantucket Island Mass., on October 31, 1999*, 340 F. Supp. 2d 240 (E.D.N.Y. 2004); U.S. District Court, Central District of California, 25.01.1999, n° 1238, n° 98-ml-7211.

l'existence d'un contrat de transport est nécessaire à l'application de la Convention⁶³, le cercle des demandeurs dont l'action obéit à celle-ci n'est pas limité aux seuls cocontractants du transporteur. La Convention régit la responsabilité du transporteur pour toute réclamation pécuniaire trouvant son origine dans les faits décrits aux art. 17 ss CV, pour autant que passagers, bagages ou marchandises décédés aient voyagé en vertu de contrats de transport soumis à la Convention, peu importe l'auteur de cette réclamation (art. 24 CV). Nombre d'exemples le démontrent: ainsi, les ayants droit de passagers décédés dans un accident aérien n'ont pas toujours de liens contractuels avec le transporteur, n'étant pas nécessairement les héritiers desdits passagers; pourtant, il ne viendrait pas à l'idée de contester l'application des Conventions à leurs prétentions; de même, le propriétaire d'une marchandise qui n'est pas simultanément expéditeur, ni destinataire de celle-ci, pourra – et devra – rechercher la responsabilité du transporteur dans les termes du régime conventionnel⁶⁴; encore, en cas de sous-traitance du transport (art. 39 ss CM; Convention de Guadalajara), toute action dirigée contre le transporteur de fait implique par définition l'absence de lien contractuel avec celui-ci (art. 45 CM; art. VII CG). L'art. 29 CM envisage d'ailleurs lui-même l'hypothèse d'une action délictuelle, lorsqu'il dispose que « toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention ». En l'espèce, Airbus, par son appel en garantie, réclamait réparation du « préjudice » qu'il subirait s'il avait à indemniser les ayants droits des passagers. Il s'agissait dès lors d'une forme de dommage réfléchi invoqué par l'avionneur, trouvant sa cause dans le décès des passagers, qui eux étaient liés au transporteur par un contrat de transport. L'appel en garantie devait par conséquent nécessairement s'inscrire dans les « conditions et limites » de la Convention.

L'arrêt rendu par la Cour de cassation dans l'affaire *Airbus c/ Armavia* est ainsi critiquable dans sa motivation supposée; il l'est cependant surtout en raison de son absence de motivation. Le domaine du droit uniforme ressort certainement amoindri de cette décision, mais on ignore, en raison du caractère sibyllin des considérants de la Cour, dans quelle mesure, et où passe la ligne de démarcation. La brèche ne manquera pas d'être exploitée par les usagers du transport aérien, lorsqu'ils souhaiteront échapper aux Conventions. L'atteinte portée au droit uniforme excède de loin le cas de l'appel en garantie et le périmètre conventionnel risque de se s'amenuiser comme peau de chagrin. Ce flou laisse en effet le champ libre à toutes les interprétations restrictives de la notion d'action en dommages-intérêts au sens des Conventions, ainsi qu'aux thèses prônant une limitation de l'application de celles-ci aux actions intentées par les seuls cocontractants du transporteur. En outre, les avocats

⁶³ Cf. *supra* A.1.a.

⁶⁴ WOLF MÜLLER-ROSTIN, in GIEMULLA/SCHMID, *op. cit.* note 7, n° 138 ad Art. 18 MÜ; cf. ég. ALEXANDER HO, Does the Montreal Convention 1999 Provide an Exclusive Remedy in the International Carriage of Goods and Passengers?, in *Annals of Air and Space Law* 2009, p. 379 ss, p. 403 s.

des victimes verront dans cette décision (et ses équivalents américains) l'opportunité de pouvoir attirer, au travers du constructeur, le transporteur où bon leur semble, et ainsi se soustraire aux fors impératifs des art. 33 CM et 28 CV. Une manœuvre que les art. 29 CM et 24 CV tendaient précisément à éviter.

On notera cependant, lorsque Montréal s'applique, et si la juridiction saisie d'une action contre le constructeur est compétente à l'endroit du transporteur aux termes de l'art. 33 CM, que ce dernier n'aura sans doute pas grand intérêt à plaider l'applicabilité d'un régime prévoyant sa responsabilité de plein droit à concurrence de 113 100 droits de tirage spéciaux (art. 21 CM)⁶⁵.

Ces questions ne manqueront pas d'alimenter la jurisprudence, au détriment de l'unification du droit, mais également de sa sécurité.

Conclusion

Depuis plus d'une décennie, la jurisprudence rendue en application des conventions de droit du transport aérien s'attache essentiellement, à l'instar des arrêts commentés ici, à délimiter le domaine conventionnel, offrant de celui-ci une lecture tantôt extensive, tantôt restrictive. Alors que les cours de *common law* ont consacré un exclusivisme extrême des règles conventionnelles (qui trop embrasse mal étreint?), l'on assiste certainement sur le continent européen à une régression du droit uniforme, sous l'action volontariste d'une CJUE qui se montre peu respectueuse des vénérables Conventions, essentiellement occupée à faire triompher le droit européen et la protection du consommateur. Cependant, il faut sans doute voir dans les débats sur la géométrie variable des conventions de transport aérien un signe de leur maturité: le contentieux ne porte désormais plus sur les modalités de leur application, devenue quasi mécanique, avec le régime montréalais, et près d'un siècle de jurisprudence, mais sur des problématiques d'applicabilité ou de compétence judiciaire. Il ne vaut plus la peine d'aller devant le juge, une fois les questions de l'applicabilité et de la compétence résolues.

⁶⁵ Sauf à considérer, comme nous le pensons, qu'un régime national subordonnant l'action récursoire du constructeur à une faute du transporteur primerait dans ce cas l'art. 21 CM, cf. CHASSOT, *op. cit.* note 6, n° 633 ss, 648 et 657.