

Vol. 277 - N°1 - 2016 - Publication trimestrielle

**REVUE FRANÇAISE**  
**DE**  
**DROIT AÉRIEN**  
**ET**  
**SPATIAL**

---

SOIXANTE DIXIÈME ANNÉE

---

Rédacteur en chef :

**Fabrice PRADON**  
*Avocat à la Cour d'appel de Paris*

**PEDONE**

2016

**LE DOMAINE DE LA RESPONSABILITE  
DU TRANSPORTEUR AÉRIEN INTERNATIONAL  
A LA LUMIERE DE DEUX DECISIONS RECENTES**

Laurent CHASSOT

*Avocat à Genève*

*Docteur en droit, LL.M. en droit aérien et spatial (McGill).*

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 »)<sup>5</sup> ou Varsovie (« CV »)<sup>6</sup> sont remplies, aux termes de leur art. 1. 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 institutions 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.

---

<sup>5</sup> Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999, RS 0.748.411.

<sup>6</sup> 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.