

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

SOMMAIRE

Avant-propos et remerciements	VII
Sommaire	IX
Table des matières	XI
Bibliographie.....	XXI
Table des abréviations.....	XXXV
Introduction	1
Première partie : la délimitation et l'interaction des sources de la responsabilité du transporteur aérien international, fondements théoriques et aspects généraux	9
§ 1. <i>Les sources du droit du transport aérien</i>	<i>11</i>
I. La Convention de Montréal	11
II. Le droit européen.....	52
III. Le droit national.....	65
Conclusion du § 1.	77
§ 2. <i>Les sources dans leur rapport dynamique : la primauté de la Convention de Montréal.....</i>	<i>79</i>
I. La hiérarchie des sources du droit du transport aérien	79
II. La hiérarchie des normes comme solution du conflit entre les sources du droit du transport aérien	92
Conclusion du § 2.	105
§ 3. <i>Une cartographie générale de la responsabilité selon la Convention de Montréal : frontières et enclaves</i>	<i>107</i>
I. Le régime de la responsabilité du transporteur aérien selon la Convention de Montréal : une esquisse.....	107
II. Les « vides » du régime de responsabilité de la Convention et la résurgence du droit interne ou européen	136
Conclusion du § 3.	153
Seconde partie : la délimitation et l'interaction des sources de la responsabilité du transporteur international aérien, problèmes choisis.....	155
§ 4. <i>L'article 29 CM : interface entre le régime conventionnel et les autres sources de la responsabilité du transporteur aérien international.....</i>	<i>157</i>

I.	La fonction et la genèse de l'article 29 CM	157
II.	Le titre de la responsabilité du transporteur aérien international (« cause of action »).....	165
III.	L'exclusivité des règles de responsabilité de la Convention	170
IV.	Les domaines délégués au droit applicable à titre supplétif : qualité pour agir et préjudice réparable.....	198
	Conclusion du § 4.	223
§ 5.	<i>Le retard dans le transport aérien : aux confins incertains du régime de responsabilité montréalais</i>	225
I.	La définition du retard au sens de la Convention de Montréal.....	225
II.	Les limites du droit uniforme : l'inexécution du transport.....	246
III.	La relation entre l'article 19 CM et le Règlement n° 261/2004	256
	Conclusion du § 5.	268
§ 6.	<i>Le lieu et le temps de l'action réparatrice (articles 33 et 35 CM) : une zone d'interpénétration entre la Convention et le droit commun</i>	271
I.	La compétence : l'article 33 CM	272
II.	Le délai pour intenter action : l'article 35 CM.....	322
	Conclusion du § 6.	338
	Conclusion générale.....	341
	Index	345

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos et remerciements	VII
Sommaire	IX
Table des matières	XI
Bibliographie.....	XXI
Table des abréviations.....	XXXV
Introduction	1
1. La responsabilité du transporteur aérien international : une matière régie par trois strates normatives.....	1
2. La problématique de l'interaction entre les sources de la responsabilité du transporteur aérien international.....	4
3. Le plan de l'étude.....	6
Première partie : la délimitation et l'interaction des sources de la responsabilité du transporteur aérien international, fondements théoriques et aspects généraux.....	9
§ 1. <i>Les sources du droit du transport aérien</i>	11
I. La Convention de Montréal	11
A. La genèse.....	11
B. L'applicabilité et les traits essentiels	14
1. Le champ d'application	14
a. Un contrat de transport	15
aa. L'exigence d'un fondement contractuel à l'opération de transport.....	15
bb. La notion de contrat de transport aérien.....	16
b. Le caractère international du transport convenu	20
c. Le caractère onéreux du transport convenu ou son exécution par une entreprise de transport aérien	22
d. L'exclusion du transport d'envois postaux	23
2. Le concours entre les instruments varsoviens et la Convention de Montréal	24
3. Le contenu matériel de la Convention de Montréal.....	25
C. La nature juridique	26
1. Un traité en principe « self-executing ».....	27

a.	La nécessité d'une transformation de la Convention en droit interne ?.....	27
b.	L'applicabilité directe de la Convention.....	28
2.	Un traité-loi.....	30
3.	Une convention de droit privé uniforme.....	31
a.	Le droit privé uniforme.....	31
b.	L'applicabilité du droit des traités aux conventions de droit privé uniforme.....	33
D.	L'interprétation de la Convention de Montréal.....	34
1.	Les fondements.....	34
2.	Les différents moyens d'interprétation.....	38
a.	L'interprétation littérale.....	39
b.	L'interprétation systématique ou contextuelle.....	41
c.	L'interprétation téléologique.....	42
aa.	Le but d'unification du droit.....	42
bb.	Les objectifs matériels spécifiques.....	45
d.	L'interprétation historique.....	48
3.	L'interprétation : de la théorie à la pratique.....	49
II.	Le droit européen.....	52
A.	Les instruments européens dans le domaine du transport aérien.....	53
1.	L'évolution du droit européen du transport aérien.....	53
2.	Le Règlement (CE) n° 2027/97 (tel que modifié par le Règlement n° 889/2004).....	57
a.	Le champ d'application.....	57
b.	Le contenu matériel.....	58
3.	Le Règlement (CE) n° 261/2004.....	59
a.	Le champ d'application.....	59
b.	Le contenu matériel.....	61
B.	L'applicabilité en Suisse du droit européen.....	62
1.	L'Accord sectoriel aérien.....	62
2.	Les modalités d'application du droit européen repris par la Suisse.....	64
III.	Le droit national.....	65
A.	Le droit national en tant que source du droit du transport aérien.....	65
1.	Les sources des règles nationales de transport aérien.....	66
2.	Une typologie « fonctionnelle » des règles nationales de transport aérien ..	66
a.	Le droit national transpose et met en œuvre la Convention.....	67
b.	Le droit national régit les transports et les matières échappant au champ d'application de la Convention.....	68

aa.	Les transports autres que ceux visés à l'article 1 CM	68
bb.	Les matières que la Convention ne traite pas : la fonction supplétive du droit national	69
c.	Le droit national modifie la Convention	70
B.	Le cas suisse en particulier	71
1.	La Loi sur l'aviation	71
2.	L'Ordonnance sur le transport aérien	72
a.	Le champ d'application de l'Ordonnance sur le transport aérien	72
b.	Le contenu matériel de l'Ordonnance sur le transport aérien	73
3.	Le droit commun	74
	Conclusion du § 1.	77
§ 2.	<i>Les sources dans leur rapport dynamique : la primauté de la Convention de Montréal</i>	79
I.	La hiérarchie des sources du droit du transport aérien	79
A.	La primauté de la Convention de Montréal sur le droit national du transport aérien	80
1.	Les modèles doctrinaux : monisme et dualisme	80
2.	Le droit positif	83
a.	Le droit international	83
b.	Le droit national	84
aa.	En général	84
bb.	Le droit suisse en particulier	85
B.	La primauté de la Convention de Montréal sur le droit européen du transport aérien	87
1.	La primauté de la Convention sur le droit européen dérivé	89
2.	La primauté de la Convention sur le droit européen aérien repris par la Suisse	90
II.	La hiérarchie des normes comme solution du conflit entre les sources du droit du transport aérien	92
A.	L'existence d'un conflit de normes	92
1.	La notion de conflit de normes	92
2.	La prévention des conflits de normes	96
a.	Les réserves ou déclarations de compatibilité	96
b.	L'interprétation conforme à la Convention du droit européen ou national	98
B.	La résolution du conflit entre les sources du droit du transport aérien	99
1.	La hiérarchie des normes en tant que règle de conflit	99
2.	Les aspects procéduraux de la résolution du conflit	101

a.	Les procédures initiées par les Etats parties.....	101
b.	Les procédures initiées par des particuliers	102
	Conclusion du § 2.	105
§ 3.	<i>Une cartographie générale de la responsabilité selon la Convention de Montréal : frontières et enclaves</i>	107
I.	Le régime de la responsabilité du transporteur aérien selon la Convention de Montréal : une esquisse.....	107
A.	La nature du régime de responsabilité.....	107
1.	Une responsabilité pour les « risques de l'air »	107
2.	Une responsabilité sui generis	109
3.	Une responsabilité simplifiée	111
4.	Une responsabilité exclusive	113
5.	Une responsabilité relativement impérative.....	114
B.	Les chefs de responsabilité : la vocation matérielle fragmentaire du régime conventionnel	115
1.	La mort ou la lésion corporelle d'un passager (article 17 § 1 CM).....	116
2.	La destruction, la perte ou l'avarie de marchandises (article 18 CM)	118
3.	La destruction, la perte ou l'avarie de bagages (article 17 § 2 CM)	121
4.	Le retard (article 19 CM).....	123
C.	Les parties à l'action en dommages-intérêts : la vocation personnelle exhaustive du régime conventionnel.....	124
1.	La qualité pour défendre.....	125
a.	Le(s) transporteur(s)	125
aa.	La dissociation entre transport contractuel et transport de fait... 126	
bb.	Le transporteur contractuel et le transporteur de fait, sujets de la responsabilité	127
b.	Les préposés et mandataires du transporteur	129
aa.	La notion de préposés et de mandataires.....	130
bb.	L'invocabilité des conditions et limites de responsabilité par les préposés et mandataires (article 30 CM)	131
2.	La qualité pour agir	133
D.	L'extension du régime uniforme à certaines modalités du procès en responsabilité : le lieu et le temps de l'action en dommages-intérêts	134
1.	Les fors de l'article 33 CM.....	134
2.	Le délai d'action de l'article 35 CM.....	136
II.	Les « vides » du régime de responsabilité de la Convention et la résurgence du droit interne ou européen	136

A.	Une typologie des « vides » du régime de responsabilité de la Convention de Montréal.....	137
1.	Les vides véritables : la résurgence du droit subsidiairement applicable...	138
2.	Les vides qui n'en sont point : une réglementation uniforme cachée	142
a.	Les silences qualifiés	142
b.	Les lacunes au sens strict.....	143
aa.	La notion de lacune.....	143
bb.	Le comblement des lacunes	145
c.	Les concepts juridiques indéterminés	146
B.	Le complètement de la Convention par la règle de droit national ou européen	147
1.	Les règles de conflit prévues par la Convention.....	148
a.	Les renvois à la lex fori, véritables règles de conflits uniformes	149
b.	L'application par analogie du renvoi à la lex fori pour le régime supplétif en matière de qualité pour agir et de préjudice réparable	150
2.	Les contraintes matérielles exercées par la Convention sur la règle supplétive	151
	Conclusion du § 3.....	153

Seconde partie : la délimitation et l'interaction des sources de la responsabilité du transporteur international aérien, problèmes choisis..... 155

§ 4.	<i>L'article 29 CM : interface entre le régime conventionnel et les autres sources de la responsabilité du transporteur aérien international.....</i>	<i>157</i>
I.	La fonction et la genèse de l'article 29 CM	157
A.	L'article 29 CM, garant de l'ordre conventionnel	158
B.	De l'article 24 CV à l'article 29 CM : la genèse	161
II.	Le titre de la responsabilité du transporteur aérien international (« cause of action »).....	165
A.	La Convention en tant que fondement de la responsabilité du transporteur aérien international	166
B.	La Convention, fondement exclusif de la responsabilité	168
III.	L'exclusivité des règles de responsabilité de la Convention.....	170
A.	Le domaine de l'exclusivité des règles de responsabilité de la Convention ..	170
1.	Le domaine de l'exclusivité, en général	170
a.	« Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises ».....	171
aa.	A l'instar de l'article 24 CV, l'article 29 CM ne concerne que les « cas » visés aux articles 17, 18 et 19 CM	171
bb.	L'article 29 CM est inapplicable aux responsabilités prévues par le chapitre II en matière de documents de transport.....	174

b.	« Toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit ».....	176
aa.	L'action au sens de l'article 29 CM.....	176
bb.	Les dommages-intérêts au sens de l'article 29 CM.....	177
cc.	Le titre de l'action.....	179
2.	En particulier : le domaine de l'exclusivité dans le cas du dommage personnel subi par un passager (article 17 CM).....	180
a.	La controverse.....	180
aa.	L'accident et la lésion corporelle, conditions sine qua non de la responsabilité du transporteur.....	181
bb.	L'accident et la lésion corporelle, délimitations du domaine de la responsabilité selon la Convention.....	189
b.	Appréciation : l'exclusivité large prônée en jurisprudence trouve appui dans l'interprétation orthodoxe du texte conventionnel.....	190
aa.	La finalité de la Convention.....	190
bb.	Les travaux préparatoires.....	191
B.	Les effets de l'exclusivité.....	194
1.	Les « conditions et limites ».....	194
2.	L'exclusivité des conditions et limites de responsabilité de la Convention.....	195
IV.	Les domaines délégués au droit applicable à titre supplétif : qualité pour agir et préjudice réparable.....	198
A.	La portée des renvois opérés par l'article 29 CM, en général.....	199
B.	La qualité pour agir.....	201
1.	Selon la Convention.....	203
2.	Selon le droit supplétif.....	205
a.	En général.....	205
b.	En droit suisse en particulier.....	206
C.	Le préjudice réparable.....	210
1.	Le cadre conventionnel.....	210
a.	La réserve du droit applicable à titre supplétif.....	211
b.	Les contraintes posées par la Convention.....	212
aa.	Le respect des « conditions et limites de responsabilité ».....	212
bb.	L'interdiction des dommages-intérêts « non compensatoires ».....	213
cc.	La modification conventionnelle du dommage réparable.....	214
2.	Le dommage réparable en matière de transport aérien selon le droit suisse.....	216
a.	Le régime applicable.....	216
b.	La définition du préjudice réparable et son calcul.....	218

c.	La fixation de l'indemnité	219
	Conclusion du § 4.	223
§ 5.	<i>Le retard dans le transport aérien : aux confins incertains du régime de responsabilité montréalais</i>	225
I.	La définition du retard au sens de la Convention de Montréal.....	225
A.	Le retard en tant que violation d'une obligation contractuelle de célérité	226
1.	L'origine contractuelle de l'obligation de célérité du transporteur.....	226
2.	La clause sur le retard dans les conditions générales de transport	229
a.	Le point de vue de la jurisprudence et de la doctrine.....	230
b.	Appréciation	231
3.	Le(s) retard(s) donnant lieu à indemnisation	233
a.	La conception traditionnelle : le retard à l'arrivée	233
b.	Le retard au départ ?.....	235
c.	Le retard doit être « important »	240
B.	Pas d'autre délimitation de l'état de fait de l'article 19 CM.....	243
1.	Absence de période de responsabilité.....	243
2.	Le retard n'a pas à être causé par un risque de l'air.....	245
II.	Les limites du droit uniforme : l'inexécution du transport.....	246
A.	L'inexécution stricto sensu.....	246
B.	Quelques cas-limites	249
1.	Le remplacement du transport inexécuté par un vol du même transporteur.....	249
2.	Le remplacement du transport inexécuté par un vol d'un autre transporteur.....	251
3.	L'interruption du transport et le déroutement.....	252
4.	La résolution du contrat pour cause de demeure du transporteur	253
III.	La relation entre l'article 19 CM et le Règlement n° 261/2004	256
A.	Le refus d'embarquement et l'annulation du vol : une réglementation en principe compatible avec la Convention	256
B.	Le retard important : une réglementation violant la Convention	259
1.	L'affaire et l'arrêt C-344/04 IATA ET ELFAA	259
2.	Analyse de la décision rendue par la CJCE	263
a.	L'arrêt IATA ET ELFAA méconnaît la teneur de l'art. 29 CM	263
b.	Un argument omis par la Cour : la différence entre le retard visé par la Convention et le retard visé par le Règlement.....	266
	Conclusion du § 5.	268

§ 6.	<i>Le lieu et le temps de l'action réparatrice (articles 33 et 35 CM) : une zone d'interpénétration entre la Convention et le droit commun</i>	271
I.	La compétence : l'article 33 CM	272
A.	Les règles de compétence de la Convention de Montréal.....	273
1.	Les différents chefs de compétence.....	273
2.	La nature des chefs de compétence conventionnels : alternatifs et impératifs.....	276
B.	Les textes nationaux, européens et internationaux amenés à interagir avec la compétence conventionnelle.....	277
C.	La portée de la règle uniforme de compétence	282
1.	Les actions dont le for est régi par l'article 33 CM	282
2.	La compétence déterminée par l'article 33 CM : internationale ou interne ?.....	285
a.	La controverse	286
b.	Une appréciation.....	287
3.	Le sens de la réserve générale de la lex fori en matière de procédure (article 33 § 4 CM) : rappel à valeur déclarative ou restriction du domaine de l'article 33 CM ?	290
D.	La question de la compatibilité de certaines règles ou institutions procédurales avec l'article 33 CM.....	292
1.	Les règles ou institutions procédurales privant le lésé du libre choix du for.....	294
a.	La doctrine du forum non conveniens	295
aa.	L'état des lieux	296
i.	Sous la Convention de Varsovie.....	296
ii.	Sous la Convention de Montréal	297
bb.	Appréciation : le forum non conveniens n'est pas admissible ...	300
b.	Les « anti-suit injunctions ».....	303
c.	L'action en déclaration négative de responsabilité du transporteur	304
aa.	L'admissibilité de l'action en négation de responsabilité au regard de l'article 33 CM.....	304
bb.	La litispendance résultant de l'action en négation de responsabilité intentée par le transporteur fait-elle obstacle à l'ouverture d'une action par le lésé ?	308
2.	Les règles ou institutions procédurales privant le transporteur du droit aux fors de l'article 33 CM.....	311
a.	Le cumul subjectif de demandes.....	311
b.	Le cumul objectif de demandes	314
c.	L'appel en cause	315
d.	La jonction des causes en cas de connexité	317

e.	La demande reconventionnelle et l'exception de compensation.....	319
f.	L'action civile devant le juge pénal	321
II.	Le délai pour intenter action : l'article 35 CM.....	322
A.	Le délai de l'article 35 CM.....	324
1.	La nature du délai.....	324
2.	Le(s) point(s) de départ du délai.....	327
3.	Le respect du délai.....	328
B.	La portée de la règle uniforme de forclusion	329
1.	Les prétentions soumises à la forclusion de l'article 35 CM	330
2.	La portée et la signification de la réserve du droit commun pour le « mode du calcul du délai ».....	331
C.	La question de la compatibilité de certaines règles ou institutions internes avec l'article 35 CM.....	332
1.	La suspension ou l'interruption du délai de l'article 35 CM	333
2.	La renonciation à la « prescription » ou la prolongation du délai.....	335
3.	L'abus de droit	336
4.	L'application cumulative des règles internes sur la prescription	337
	Conclusion du § 6.	338
	Conclusion générale.....	341
	Index.....	345