

SÉNAT

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1962-1963

Annexe au procès-verbal de la séance du 5 juin 1963.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,
autorisant la ratification de la **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, signée à
Guadalajara le 18 septembre 1961,***

Par M. Gaston PAMS,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, *vice-présidents* ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Louis André, Octave Bajoux, Jean Bardol, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuill, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 67, 227 et in-8° 24.

Sénat : 100 (1962-1963).

Mesdames, Messieurs,

Dans sa séance du 21 mai 1963, l'Assemblée Nationale a adopté, *sans modification*, à la suite de l'excellent rapport qui lui a été présenté par notre collègue député, M. Duperier, l'article unique du projet de loi autorisant la ratification de la 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, Convention signée à Guadalajara le 18 septembre 1961.

Cette « *Convention de Guadalajara* » tend essentiellement à combler une lacune à la Convention de Varsovie qui, depuis le 12 octobre 1929, avait unifié le droit privé applicable au transport aérien international, en lui consacrant un régime de responsabilité particulier, à *savoir une limitation des réparations mises à la charge des transporteurs en cas de dommage survenu aux biens et aux passagers transportés.*

La Convention de Varsovie prévoyait, il est vrai, en ses articles premier et 30, la possibilité d'un transport international effectué par plusieurs transporteurs successifs et soumettait ceux-ci au régime général instauré par la Convention ; toutefois, suivant l'interprétation dominante qui a été donnée de la Convention de Varsovie, *ces dispositions ne produisaient effet qu'au cas où la substitution de transporteur procédait, à l'origine, de la volonté des parties.*

En fait, *dans la pratique*, une situation toute différente se présente : les transporteurs de marchandises se remplacent fréquemment les uns les autres sans le consentement des expéditeurs ; les compagnies aériennes affrètent à d'autres compagnies un aéronef avec équipage pour un voyage ou un certain temps ; elles peuvent brusquement, à la suite d'un incident technique, demander à d'autres compagnies d'assurer le transport de leurs propres voyageurs.

Depuis la Conférence de Strasbourg sur la coordination des transports aériens, en 1954, on parle même de « banalisation » des aéronefs. Il s'agit de l'utilisation d'un aéronef immatriculé dans un Etat par un exploitant ayant la nationalité d'un autre Etat. juridi-

quement, la « banalisation » peut se rapporter aussi bien à un affrètement qu'à une location « coque nue ». Elle implique cependant une permanence et une réciprocité au sein d'un groupe économique.

Les experts juridiques des divers Etats, réunis à Guadalajara, au Mexique, en 1961, ont limité leurs ambitions à faire cesser toute ambiguïté susceptible de naître quant au terme « transporteur » ; aussi ont-ils écarté du champ de la Convention le cas de toute personne qui fournirait un aéronef sans conserver le contrôle de l'exploitation de cet aéronef. Ils se sont donc bornés à examiner, sous l'angle de la responsabilité civile, la pratique généralement connue sous le nom d'*affrètement*.

La « banalisation » ne s'étant pas encore généralisée, la Conférence a estimé prématuré de légiférer à son sujet. Elle a cependant recommandé à l'Organisation de l'aviation civile internationale (O. A. C. I.) d'étudier ce problème.

Cet aménagement de la Convention de Varsovie fait partie de la série d'amendements qui, progressivement, rénovent et adaptent cette règle de droit de portée mondiale ; *soixante-quinze Etats l'ont maintenant ratifiée*.

La Convention de Guadalajara tend uniquement à appliquer au transporteur dit « de fait » le même régime juridique que celui qui est applicable au transporteur contractuel, c'est-à-dire celui de la Convention de Varsovie. Il est rappelé que cette Convention a été modifiée par le Protocole de la Haye qui, ayant réuni désormais plus de trente ratifications, entrera en vigueur le 1^{er} août 1963.

Afin d'assurer la sauvegarde des intérêts des usagers, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis à un régime de responsabilité solidaire.

Le Mexique et la Grande-Bretagne ont déjà ratifié la Convention de Guadalajara. Or, en vertu de son article 13, cinq ratifications doivent être réunies pour qu'elle entre en vigueur : c'est une raison supplémentaire, pour la France, de hâter la ratification par son Parlement de ce texte important.

Analysons maintenant brièvement *les principaux articles de la Convention* qui n'en comporte pas moins de 18, et dont le texte est annexé au présent projet.

A *l'article premier*, le transporteur de fait est défini dans la Convention de Guadalajara au moyen d'un objectif et d'une discrimination juridique : c'est celui qui effectue en fait le transport avec l'autorisation présumée du transporteur contractuel, mais il ne doit pas être confondu avec un transporteur successif, tel que prévu par l'article 30 de la Convention de Varsovie. Cette dernière lui sera applicable (*art. 2*) pour la partie du transport qu'il effectue lui-même, la totalité du transport impliquant la responsabilité du transporteur contractuel.

L'article 3 impute au transporteur de fait les actes et omissions du transporteur contractuel, à l'exclusion de ceux ayant pour effet d'écarter la limitation de responsabilité prévue par la Convention : c'est ainsi que la faute dolosive du transporteur contractuel n'aura pas pour effet de priver le transporteur de fait du bénéfice de l'article 22 de la Convention de Varsovie. Il en sera de même des omissions pouvant affecter la délivrance du billet de transport ou la rédaction de la lettre de transport aérien. Le même article pose le principe que les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés, relatifs au transport effectué par lui, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

L'article 4 précise que les ordres ou protestations notifiés à l'un des transporteurs produiront effet à l'égard de l'autre, à l'exception des ordres prévus à l'article 12 de la Convention de Varsovie concernant la disposition de la marchandise en cours de transport, qui devront, pour être efficaces, être notifiés au transporteur contractuel.

L'article 5 met en œuvre la règle du Protocole de la Haye, qui fait bénéficier les préposés des transporteurs des limitations prévues en faveur de leurs commettants lorsqu'ils agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

L'article 6 impose le non-cumul de limitations de responsabilité dont bénéficient ainsi chacun des transporteurs et leurs préposés.

L'article 7 accorde aux usagers le droit d'assigner ensemble l'un et l'autre des transporteurs, en prévoyant qu'au cas où seul l'un d'eux serait poursuivi, il serait en droit d'appeler l'autre en intervention.

L'article 8 ajoute aux compétences juridictionnelles, telles que prévues à l'article 28 de la Convention d'origine, celle du tribunal du siège ou du domicile du transporteur de fait.

L'article 9 rappelle la nullité des clauses d'exonération de responsabilité ou des dérogations aux règles posées par la Convention de Varsovie et par le Protocole de la Haye.

L'article 10, enfin, précise que, sous réserve de l'article 7, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

*
* *

Comme l'a déclaré à la tribune de l'Assemblée Nationale le Ministre chargé de présenter le projet de loi, celui-ci « s'insère dans une politique d'ensemble à caractère international, à laquelle nous nous devons évidemment de participer ».

C'est dans cet esprit que votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter, sans modification, le projet de loi voté par l'Assemblée Nationale et dont le texte est ainsi conçu.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée la ratification de la 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, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961, dont le texte est annexé à la présente loi.

Nota. — Voir le document annexé au n° 67 (Assemblée Nationale, 2^e législature).