



VICTORIA UNIVERSITY
MELBOURNE AUSTRALIA

Air Link Pty Limited v. Paterson (2005)

This is the Published version of the following publication

Zeller, Bruno (2005) *Air Link Pty Limited v. Paterson* (2005). *Uniform Law Review*, 10 (4). pp. 908-910. ISSN 1124-3699 (print) 2050-9065 (online)

The publisher's official version can be found at
<https://academic.oup.com/ulr/article/10/4/907/1666290>
Note that access to this version may require subscription.

Downloaded from VU Research Repository <https://vuir.vu.edu.au/1588/>

Résumés de jurisprudence appliquant et interprétant des instruments internationaux de droit uniforme

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE CONNAISSEMENT (Bruxelles, 1924)

CONV. BRUXELLES 1924 (CONNAISSEMENT) – ROYAUME-UNI

Article 3(8) de la Convention telle qu'amendée par le Protocole de Bruxelles de 1968 (Règles de La Haye-Visby).

HOUSE OF LORDS – 13.III.2003 – Homburg Houtimport BV v. Agrosin Private Ltd, "Starsin".

CLAUSE HIMALAYA du connaissance exonérant les sous-contractants de responsabilité – Nulle en vertu de l'article 3(8) (non) – Doit être interprétée comme limitant la protection des sous-contractants à la responsabilité encourue par le transporteur.

Le navire Starsin transportait depuis l'Extrême-Orient en Europe occidentale des colis de bois de construction et de contreplaqué, qui ont subi des avaries pendant la traversée en raison de l'arrimage défectueux. Le Starsin avait été affrété à temps à la société CPS, devenue insolvable entre-temps. Les propriétaires de la cargaison ont réclamé des dommages-intérêts aux armateurs disposants du navire, en vertu des connaissances qui incorporent la Convention de Bruxelles.

La *House of Lords* a jugé que, puisque les connaissances portaient la mention claire et sans ambiguïté que les contrats des propriétaires de la cargaison avaient été stipulés avec CPS – affréteur, les connaissances liaient ce dernier en dépit des indications contraires des clauses types imprimées des connaissances. La seconde question était de savoir si, CPS étant le transporteur en vertu du contrat, les termes des connaissances avaient pour effet de protéger les armateurs agissant en qualité de sous-traitants indépendants de CPS de leur responsabilité envers les propriétaires de la cargaison.

Les connaissances contenaient une clause exonératoire de responsabilité étendue et mal rédigée concernant les sous-traitants indépendants (clause "Himalaya"), selon laquelle ces personnes "ne seraient en aucun cas tenues d'une quelconque responsabilité à l'égard du chargeur pour toute perte, avarie ou retard de quelque ordre que ce soit, survenant ou découlant directement ou indirectement de tout acte, faute ou défaillance de leur part". Lue de façon littérale, la clause serait contraire à l'article 3(8) de la Convention. Toutefois, la *House of Lords* a accepté le moyen des propriétaires de la cargaison selon lequel la clause ne devrait pas être interprétée littéralement mais dans son contexte, et devrait donc être comprise comme limitant la protection des sous-traitants indépendants à celle dont le transporteur bénéficie. La *House of Lords* a précisé que toute autre interprétation conduirait à privilégier la forme par rapport au fond, et à donner à la clause Himalaya, qui constitue essentiellement un dispositif juridique visant à contourner la règle de droit anglais de l'effet relatif des contrats, une importance juridique complètement disproportionnée.

[2004] 1 Law Reports: Appeal Cases (AC) 715.

Sommaire aimablement communiqué (en anglais) par le Professeur Malcolm Clarke.

**CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU
TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL (Varsovie, 1929)**

CONV. VARSOVIE 1929 – AUSTRALIE

Article 29 de la Convention (S. 34 de la Loi australienne sur l'avion civile (responsabilité du transporteur) de 1959).

HIGH COURT OF AUSTRALIA – 10.VIII.2005 – *Air Link Pty Limited v. Paterson*.

LOI NATIONALE basée sur la Convention – Interprétation – Le droit australien provenant de Conventions internationales doit être interprété dans la ligne de la jurisprudence internationale.

PRESCRIPTION de l'action – "Action [devant être] intentée dans un délai de deux ans" – Action recevable dès lors que la demande, bien que fondée de façon erronée sur le droit commun, a été introduite dans le délai de deux ans.

Le demandeur a intenté une action en indemnisation pour des lésions corporelles subies alors qu'il voyageait sur un vol interétatique du Queensland au New South Wales (Australie) de la compagnie aérienne nationale. La question qui se posait était de savoir si la loi australienne sur l'aviation civile (responsabilité du transporteur) de 1959 qui incorpore pour l'essentiel la Convention de Varsovie pour régir les transports aériens interétatiques en Australie, doit être interprétée selon les principes du droit interne ou bien si elle "devrait recevoir la même interprétation que celle qui est suivie par des tribunaux équivalents d'autres Etats parties." La Cour a été d'avis qu'il est un principe consacré que le droit australien emprunté à des conventions internationales doit être interprété conformément à la jurisprudence internationale.

Le problème était que le demandeur n'avait pas fondé sa demande initiale sur la Loi sur l'aviation civile mais sur les principes de droit commun. La demande initiale avait été introduite dans les deux ans prévus à l'article 34 de la Loi, qui a le même sens que l'article 29 de la Convention. Après que cette erreur ait apparu en première instance, le demandeur a demandé de modifier sa demande, mais cette modification ayant eu lieu après le délai de prescription de deux ans, le défendeur a invoqué que l'action était prescrite en vertu de l'article 34 de la Loi.

La Cour devait pour l'essentiel décider si "l'action" avait été "intentée" par le passager dans le délai prescrit ou s'il y avait "déchéance". Aucune des deux parties ne contestait que la demande initiale était défectueuse. Le juge Kirby J. a déclaré succinctement qu'il fallait distinguer le cas où une partie formulait une demande de façon inexacte, de celui où on tentait de "faire renaître une cause d'action existante mais n'ayant jamais donné lieu à aucune action".

La première observation de la High Court était que les tribunaux inférieurs n'avaient pas soulevé le fait que la Loi était un acte fédéral et que par conséquent les parties ne pouvaient pas agir sur le fondement du droit commun. Le droit fédéral doit être appliqué d'office et ne dépend pas de l'intention, des connaissances ou des suppositions des parties. En outre, la Cour a reconnu que les actes et les pratiques en matière de procédure étaient très différents dans le monde. Lorsque la Convention ou la Loi ne prescrit pas de condition préalable pour intenter l'action, il faut rechercher une orientation dans la jurisprudence internationale. En d'autres termes, le libellé de la Loi doit recevoir la même interprétation dans le monde entier.

Le juge Callinan J a fait remarquer qu'il s'agissait d'une action *fondée* sur la Loi, et non pas pour *violation* de la Loi. La Cour a particulièrement souligné que la Loi devait recevoir une interprétation cohérente avec l'histoire législative de la Convention. Malgré les erreurs dans

l'acte introductif d'instance, la nature de l'action du demandeur était claire et les faits étaient correctement rapportés. Les amendements n'avaient pas pour effet de présenter une nouvelle demande mais seulement de viser la Loi et ses termes de façon appropriée. En d'autres termes, l' "action" était intentée dans le délai.

La dernière question était de savoir si l'action était déchuée. En Australie, la question est assez facile à régler puisque depuis la jurisprudence *John Pfeiffer Pty Ltd v. Rogerson* ((2000) 203 *Commonwealth Law Reports (CLR)*, 503) la prescription relève du droit matériel. En conséquence, la Loi et les Conventions sont les seuls instruments pertinents pour déterminer quelle disposition de l'article 34 a été violée. La Cour n'avait pas de difficultés à l'égard du concept de "déchéance", à la lumière des travaux préparatoires de la Convention et concluant que le terme était suffisamment parlant. Si l'action était intentée dans le délai de deux ans, le droit à indemnisation n'était pas "éteint et disparu à tout jamais".

La portée réelle de cette affaire est la déclaration sans équivoque de la High Court qu' aucune différence ne doit être faite au motif qu'il ne serait pas obligatoire pour l'Australie d'appliquer les termes de la Convention de Varsovie au transport intérieur". La raison en étant que si un pays a décidé de ratifier une Convention, "il faut en déduire qu'une interprétation compatible avec les termes du Traité s'impose pour ce qui est des termes qui proviennent du Traité".

* Une telle conclusion va certainement au-delà du cas d'espèce, et pourra s'appliquer pour ce qui est de l'interprétation et de l'application de toute autre Convention internationale. On notera que c'est le sens suivi par la *High Court* dans un cas semblable *Agtrack (NT) Pty Limited v. Hatfield* [2005] HCA 38 (10 August 2005).

[2005] High Court of Australia (HCA) 39.

Sommaire et commentaires aimablement communiqué (en anglais) par Dr Bruno Zeller.



CONV. VARSOVIE 1929 – AUSTRALIE

Article 17 de la Convention.

SUPREME COURT OF VICTORIA, COURT OF APPEAL – 20.IX.2005 – *Malaysian Airline Systems Berhad v. Henry Krum*.

"ACCIDENT" – Siège défectueux ayant causé une sciatique persistante – "Accident" en vertu de la Convention (oui).

Le demandeur a intenté l'action contre le transporteur aérien suite à des douleurs dans le dos durant un vol (en provenance d'Australie) entre Kuala Lumpur et Paris (France) et s'est vu accorder par le tribunal de première instance des dommages-intérêts d'un montant d'environ AU\$145.000 plus les intérêts et les frais.

La compagnie aérienne défenderesse a formé appel, au moyen d'abord que le juge du fond avait conclu à tort que le siège occupé par le demandeur durant le trajet en question avait une partie défectueuse, et que ce fait avait causé les lésions ; et ensuite que les circonstances invoquées ne pouvaient pas constituer un "accident" aux fins de l'article 17 de la Convention, qui dispose que le transporteur "est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par le voyageur" mais seulement si

“l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement”.

Le juge de première instance a noté que le demandeur, qui voyageait en première classe, avait trouvé son siège occupé, et avait occupé un autre siège dont le système d'inclinaison et le dispositif de soutien lombaire étaient défectueux, ce qui n'est pas contesté. Quoique le demandeur ait demandé l'assistance du personnel de bord, à la fin il s'est accommodé de la situation, et avec l'aide de coussins et couvertures, ainsi que d'un somnifère, il a pu dormir huit heures d'affilée pendant le vol.

Sur la première question soumise au premier juge, à savoir la relation entre le défaut du siège et la lésion, le juge a pris acte du fait qu'en dépit des problèmes le demandeur avait eu huit heures de sommeil et qu'à son réveil il avait mal à la jambe en raison d'une sciatique dérivant d'une dégénérescence du disque dont les effets s'étaient fait sentir avec une intensité variable jusqu'au procès. Alors qu'il était admis que le demandeur souffrait déjà de ce problème avant le vol en question, le juge a pris note que le demandeur n'avait plus eu de symptômes depuis une dizaine d'années avant le vol et a conclu que les probabilités penchaient dans le sens de l'existence d'un lien causal entre les circonstances du vol et la survenance de symptômes.

La Cour d'appel a conclu que les conclusions du juge concernant le siège défectueux étaient raisonnables sur la base des preuves rapportées et que le fait constaté qu'“il y avait une partie dure dans le siège” et l'emplacement de celle-ci étaient irréfutables. La Cour a en conséquence estimé qu'il y avait lieu de confirmer ces conclusions et qu'il existait un lien causal entre la position inconfortable causée par l'emplacement du support lombaire dans le siège de l'avion et l'apparition d'une sciatique persistante.

Quant à la seconde question de savoir si cela constituait un “accident” en vertu de l'article 17 de la Convention, la Cour d'appel a appliqué le critère de *Air France v. Saks*,* du juge O'Connor que l'article 17 de la Convention de Varsovie invite à deux questions: “d'abord, ce qui à bord ... a causé la lésion ... et deuxièmement, si l'événement était inhabituel ou inattendu” (voir aussi *Povey v Qantas Airways Limited* ** (2005) 79 ALJR 1215 at 1222). Sur cette base, la Cour a conclu qu'il existait en effet un lien de causalité.

Le défendeur a présenté trois moyens à l'appui de son appel : a) le demandeur n'a pas subi de lésion en raison même de l'utilisation d'un siège défectueux mais par le fait qu'il avait dormi sur un siège inclinable dont il avait trouvé le coussin dur mais non pas défectueux ; b) même si la bande rigide du siège avait la fonction de soutien lombaire, elle se trouvait à un emplacement normal et dans ces conditions on ne pourrait pas dire qu'elle constituait un événement inattendu ou inhabituel extérieur au passager ; c) le fait que le personnel de bord n'ait pas alloué une autre place au passager après que celui-ci ait signalé le défaut du siège était sans pertinence.

Après avoir établi le lien de causalité, la Cour a rejeté le premier moyen au vu des preuves rapportées. Le deuxième moyen a également été rejeté car ce n'était pas le positionnement du support lombaire à son emplacement normal qui pouvait avoir rendu le siège inapproprié dans sa position inclinée. Après avoir rejeté les deux premiers moyens, il n'était pas nécessaire de traiter du troisième, la position du soutien lombaire constituant un “accident”.

* Cette décision n'est pas surprenante. Il est probable que la compagnie aérienne et les assureurs craignent qu'une telle décision les expose à une avalanche de demandes semblables à l'avenir. La décision est une leçon utile pour les compagnies aériennes qui devront s'assurer que les sièges de plus en plus sophistiqués fonctionnent correctement, ou en cas de dysfonctionnement qu'ils puissent être réparés durant le vol. Cela pose certes des difficultés pratiques surtout lorsque l'avion est

complet et qu'il n'est pas possible de donner une autre place aux passagers pendant la réparation ou lorsque la réparation ne peut être effectuée.

* *Air France v. Saks* (1985) 470 US 392 p. 405; voir le sommaire reproduit dans *Unif. L. Rev. / Rev. dr. unif.*, 1986-II, 542.

** *Povey v. Qantas Airways Limited* (2005) 79 ALJR 1215 p. 1222; voir le sommaire reproduit dans *Unif. L. Rev. / Rev. dr. unif.*, 2005, 602.

Phillips Fox 2 Transport & Trade e-Bulletin, 20 October 2005 (<<http://www.phillipsfox.com>>).

Sommaire aimablement communiqué (en anglais) par M. Andrew Tulloch.



CONV. VARSOVIE 1929 – FRANCE

Articles 13, 15 et 26 de la Convention.

COUR DE CASSATION (Ch. com., fin. et éco.) – 7.VI.2005 – N° pourvoi : 04-11353 – M. Bennaoum contre Compagnie Air Algérie et autre.

DROIT D'ACTION contre le transporteur aérien – Destinataire inscrit sur la lettre de transport aérien en qualité de partie au contrat – Qualité à agir en responsabilité contre le transporteur (oui).

Après avoir été acheminé d'Algérie en France, un colis de marchandises est détruit suite au refus de son destinataire de payer les frais exigés pour le retirer. Le destinataire assigne alors le transporteur aérien et son sous-traitant en réparation du préjudice subi.

Son action est aussitôt déclarée irrecevable par les juges du fond pour défaut de qualité à agir, au motif que le contrat a été conclu entre le transporteur aérien et l'expéditeur signataire de la lettre de transport aérien et que le destinataire n'y est donc pas partie.

La Cour de cassation censure le jugement. En effet, sous le triple visa des articles 13, 15 et 26 de la Convention, elle rappelle que le destinataire inscrit sur la lettre de transport aérien comme partie au contrat de transport et habilité comme tel à recevoir la marchandise – ce qui était le cas en l'espèce – dispose du droit d'agir en responsabilité contre le transporteur aérien *.

* *A contrario*, ce n'est qu'à la condition d'être inscrit sur la lettre de transport aérien en qualité de partie que le destinataire ou l'expéditeur est habilité à agir en responsabilité contre le transporteur aérien (déjà en ce sens : Cour de cassation (Ch. com., fin. et éco.) 14.V.1991, *Dalloz* 1992, somm. 85 ; Cour de cassation (Ch. com., fin. et éco.) – 13.XI.2002 – *Revue trimestrielle de droit commercial* 2003, 420 ; Cour d'appel de Versailles (12ème Ch.) – 4.IX.2003 – *Unif. L. Rev. / Rev. dr. unif.* 2004-1, 200). En cela, la jurisprudence française se démarque non seulement de la plupart des jurisprudences étrangères en matière aérienne (voir, notamment, la position du droit anglais : Court of Appeal (Civil division) – 12.V.2000 – *Western Digital v. British Airways* – [2000] 2 *Lloyd's Law Report* 142, ainsi que l'arrêt uruguayen reproduit dans la présente *Revue* : Cour d'appel, civ. crt, 4° Turno) – Decision 287 – 11.XII.2002 – *Royal & Sun Alliance Uruguay S.A. c/ Aerolíneas Argentinas*), mais aussi de sa propre position en matière maritime (Cour de cassation (Ch. com., fin. et éco.) – 7.VII.1992, *Bulletin des transports et de la logistique* 1992, 638).

www.legifrance.gouv.fr ; Bulletin des transports et de la logistique 2005, 435.

Sommaire aimablement communiqué par Mlle Anne-Isabelle Anfray.



CONV. VARSOVIE 1929 – URUGUAY

Articles 8, 9, 20, 22, 23 et 25 de la Convention.

COUR SUPREME DE JUSTICE – Décision 130, 16.VII.2001 – Banco de Seguros c/ Federal Express Corporation.

MENTIONS de la lettre de transport aérien – Omission de la référence aux “arrêts prévus” – Transporteur privé de la limitation de sa responsabilité.

Le demandeur a intenté une action en indemnisation pour la perte totale d'un colis contenant des composants d'ordinateur pendant le transport.

La Cour de première instance (civ. crt. 11^o Turno – Decision 25 – 6.VIII.1997) a décidé qu'il ne suffisait pas que le défendeur démontre son efficacité pour pouvoir limiter sa responsabilité en vertu de l'article 20. En outre, le transporteur n'avait pas respecté l'exigence en vertu de l'article 8(c) d'inclure les arrêts prévus dans la lettre de transport aérien. L'article 9 sanctionne une telle omission en refusant au défendeur le droit de limiter sa responsabilité. Le fait que les arrêts aient été connus ne signifiait pas que l'exigence de la Convention ne devrait pas s'appliquer.

La Cour d'appel (civ. crt, 5^o Turno – Decision 120, 14.VI.1999) a confirmé la décision des juges du fond, au motif que la violation de l'article 8 de la Convention – qui est une règle impérative – ne signifiait pas que le contrat était nul – mais simplement que le régime de limitation de responsabilité était inapplicable. En conséquence le principe général de l'indemnisation intégrale devrait s'appliquer.

La Cour suprême a confirmé ces décisions au motif que le transporteur ne pouvait pas se prévaloir de la limitation de sa responsabilité en vertu de la Convention: en premier lieu, la perte était due à sa faute grave (article 25) et deuxièmement, la lettre de transport aérien ne contenait pas les mentions prescrites par les alinéas a) à i) (inclus) et q) de l'article 8(a). Le fait que les arrêts aient été connus de tous ne signifiait pas que les conditions formelles de la Convention ne devraient pas s'appliquer. La Cour a estimé que puisque le système de limitation de responsabilité constituait une exception à la règle de l'indemnisation intégrale, il devrait être interprété restrictivement. La Cour a rejeté l'interprétation du défendeur que l'exigence posée par l'article 8(c) de désigner les arrêts n'était impérative que lorsqu'il y avait eu un accord exprès à cet égard, estimant que la Convention ne disait rien de tel et qu'il n'appartenait pas à l'interprète de faire une distinction que le texte juridique ne posait pas. En outre, les arrêts indiqués dans la lettre de transport aérien ne pouvaient être modifiés par le transporteur en cas de nécessité (article 8(c)) – et non pas seulement à sa discrétion – circonstance qui n'a pas été établie en l'espèce.

Revista de Transporte y Seguros N° 15, 209.

Sommaire aimablement communiqué (en anglais) par la Professeure Cecilia Fresnedo de Aguirre.



CONV. VARSOVIE 1929 – URUGUAY

Articles 1, 8, 9, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 30 et 31 de la Convention.

COUR D'APPEL (civ. crt, 4^o Turno) – Decision 287 – 11.XII.2002 – Royal & Sun Alliance Uruguay S.A. c/ Aerolíneas Argentinas.

DROIT D'ACTION contre le transporteur aérien – Transporteurs successifs – Droit d'action de l'importateur non désigné dans la lettre de transport contre le dernier transporteur (oui).

ACTION EN RESPONSABILITE – Perte totale – Transporteur incapable d’expliquer les circonstances de la perte – Transporteur privé de la limitation de sa responsabilité.

MENTIONS de la lettre de transport aérien – Omission de la référence aux “arrêts prévus” – Transporteur privé de la limitation de sa responsabilité.

Le demandeur (assureur de la marchandise subrogé dans les droits de l’importateur des marchandises) a intenté une action contre le dernier transporteur pour la perte totale durant le transport aérien du Japon en Uruguay d’un colis contenant du matériel ophtalmologique. La lettre de voiture mentionnait le premier transporteur comme expéditeur et son agent à Montevideo comme destinataire. Le défendeur – deuxième transporteur – a opposé l’irrecevabilité de la demande pour défaut de lien contractuel avec l’importateur, et a invoqué la limitation de sa responsabilité en vertu de l’article 22(2) de la Convention.

La Tribunal de première instance (civ.crt. 13° Turno – Decision 32 – 9.V.2002) a déclaré recevable la demande de l’importateur et de l’assureur subrogé dans ses droits (articles 1(3) et 30); il a établi que la cargaison avait été perdue durant le transport aérien (article 18), cette circonstance ayant été prouvée et étant non contestée par le défendeur. Ce dernier ne savait pas comment, où et dans quelles circonstances la perte s’était produite et il n’avait pas pu prouver qu’il avait pris toutes les mesures pour éviter la perte ou qu’il lui était impossible de les prendre (article 20(1)). La Cour a en conséquence estimé que le transporteur avait commis une faute grave (article 25) et ne pouvait se prévaloir des limites de responsabilité établies par la Convention.

La Cour d’appel a confirmé la décision des premiers juges ; elle a estimé que le premier transporteur apparaissant comme expéditeur et destinataire des marchandises sur la lettre de transport avait agi pour le compte de l’importateur / propriétaire de la marchandise, ce que le transporteur n’ignorait pas, et par conséquent l’importateur avait un droit d’action contre le dernier transporteur de même que l’assureur subrogé dans ses droits. Du fait que le transporteur n’était pas en mesure d’expliquer les circonstances de la perte de la marchandise, la Cour a estimé que l’on pouvait conclure à la faute grave du transporteur, dont le comportement avait été tellement négligent et dépourvu de soin, qu’il confinait au dol. En outre, la violation de l’article 8 rendait inapplicables les limites de responsabilité du transporteur (article 9).

Revista de Transporte y Seguros N° 16, 248.

Sommaire aimablement communiqué (en anglais) par la Professeure Cecilia Fresnedo de Aguirre.



CONV. VARSOVIE 1929 – URUGUAY

Articles 8, 22, 25 de la Convention.

COUR D’APPEL (civ. crt, 2° Turno), Décision 124, 21.V.2003 – Royal & Sun Alliance Uruguay S.A. c/ American Airlines.

MENTIONS de la lettre de transport aérien – Omission de la référence aux “arrêts prévus” – Transporteur privé de la limitation de sa responsabilité.

Le demandeur a intenté l’action contre le dernier transporteur pour la perte de quatre colis (sur sept remis au transport), durant le transport aérien de Miami (USA) en Uruguay. Le défendeur a invoqué la limitation de sa responsabilité en vertu de l’article 22(2) de la Convention.

Le tribunal de première instance (civ. crt. 12° Turno, Décision 77, 28.XI.2002) a jugé que le simple fait que le transporteur ait perdu la marchandise ne pouvait pas être considéré comme une faute grave en vertu de l'article 25 de la Convention, bien qu'il ait reconnu qu'il y a des conceptions divergentes à cet égard. Toutefois elle a estimé que le transporteur ne pouvait pas limiter sa responsabilité car la lettre de transport aérien ne mentionnait pas les arrêts prévus (articles 8 et 9).

La Cour d'appel a confirmé la décision du tribunal de première instance et a rejeté l'interprétation du défendeur selon laquelle l'exigence posée à l'article 8 (c) de mentionner les arrêts prévus était destinée seulement à déterminer si le contrat était international ou national. La Cour a déclaré que les prescriptions de l'article 8 ne sont pas seulement formelles, elles sont pertinentes pour évaluer les risques et pour permettre aux expéditeurs de prendre une décision informée quant à savoir s'il convient de faire une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison en vertu de l'article 22(2) de la Convention.

Revista de Transporte y Seguros N° 17, 130.

Sommaire aimablement communiqué (en anglais) par la Professeure Cecilia Fresnedo de Aguirre.



CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (CMR) (Genève, 1956)

CONV. GENEVE 1956 (CMR) – FRANCE

Articles 17(1) et 17(2) de la Convention.

COUR DE CASSATION (Ch. com., fin. et éco.) – 5.VII.2005 – N° pourvoi : 03-15162 – Société Massa Pneus contre Société Derepas.

EXONERATION de la responsabilité du transporteur – Vol à main armée dans une station-service – Circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier (non).

Chargé d'acheminer une cargaison de pneumatiques de France en Italie, un chauffeur routier s'arrête pour la nuit à proximité d'une station-service éclairée, où il est agressé par des individus armés qui déchargent la cargaison. L'expéditeur assigne le transporteur en réparation du préjudice subi. Pour rejeter cette demande, les juges du fond observent qu'après avoir parcouru une distance très grande, le chauffeur était tenu de s'arrêter, mais qu'il était dans l'impossibilité de se garer sur une aire gardée, sauf à envisager un important détour.

La Cour de cassation censure le raisonnement sous le visa des articles 17(1) et 17(2) de la Convention. En effet, le chauffeur pouvait s'arrêter sur des aires gardées en respectant les règles de conduite, sauf seulement à perturber le fonctionnement de l'entreprise, cette circonstance étant impropre à elle seule à rendre l'événement inévitable *.

* Déjà en ce sens : Cour de cassation (Ch. com., fin. et éco.) – 2.VI.2004 – N° pourvoi : 02-20846 – *Unif. L. Rev. / Rev. dr. unif.* 2005-3, 630.

www.legifrance.gouv.fr ; Bulletin des transports et de la logistique 2005, 507.

Sommaire aimablement communiqué par Mlle Anne-Isabelle Anfray.

CONV. GENEVE 1956 (CMR) – FRANCE

Articles 8(2) et 17(1) de la Convention.

COUR D'APPEL DE PARIS (5^{ème} Ch., section A) – 5.VII.2005 – Société Mory Team contre Société Helvetia et autre.

PRISE EN CHARGE de la marchandise – Inscription de réserves sur la lettre de voiture par le transporteur – Réserves non expressément acceptées par l'expéditeur – Marchandises présumées avoir été prise en charge en bon état – Dommages survenus au cours du transport.

A l'issue d'un transport routier international organisé par un commissionnaire de transport, des manquants sont constatés à l'intérieur des colis transportés. Assigné en réparation de cette perte partielle, le commissionnaire tente de se dégager de sa responsabilité en invoquant les réserves inscrites par le transporteur sur la lettre de voiture lors de la prise en charge des colis : ceux-ci étaient déjà endommagés et ouverts.

La Cour d'appel écarte ce moyen de défense sur le fondement de l'article 8(2) de la Convention. En effet, contrairement à ce qu'exige cette disposition, l'expéditeur n'a pas expressément accepté les réserves par l'apposition, sur la lettre de voiture, de la mention "réserves acceptées" et de sa signature. Dès lors, ces réserves ne constituent qu'une simple déclaration unilatérale inopposable au client. En outre, il est toujours loisible au transporteur de refuser de prendre en charge les marchandises en cas de non-acceptation des réserves. A défaut de l'avoir fait en l'espèce, les colis sont donc présumés avoir été pris en charge en bon état. Par ailleurs, dans la mesure où le destinataire a adressé des réserves suffisamment précises au moment de la livraison et que l'existence et le nombre des manquants ont été constatés par une expertise à laquelle le commissionnaire a été dûment invité, ce dernier est responsable de plein droit des dommages subis par la marchandise, ceux-ci étant survenus au cours du transport.

Bulletin des transports et de la logistique 2005, 454.

Sommaire aimablement communiqué par Mlle Anne-Isabelle Anfray.



CONV. GENEVE 1956 (CMR) – FRANCE

Articles 8(1), 9, 17(4)(b) et 29 de la Convention.

COUR D'APPEL DE DOUAI (2^{ème} Ch., section 1) – 20.I.2005 – Société Generali Assurance IARD contre Société Calbernord.

EXONERATION de la responsabilité du transporteur – Risques particuliers – Emballage défectueux – Absence de réserves à la prise en charge – Présomption de bon état apparent de l'emballage – Défaut de précautions nécessaires pour éviter le dommage – Faute équivalente au dol – Impossibilité d'invoquer le risque inhérent à la défectuosité de l'emballage.

Une bonbonne d'azote liquide contenant de la semence bovine congelée doit être acheminée de France en Angleterre. Elle est chargée par le transporteur avec d'autres colis. Au cours du transport, l'un d'eux perfore la bonbonne, causant d'importants dommages à la semence. Assigné en réparation du dommage subi, le transporteur se défend en invoquant le risque particulier tiré de la défectuosité de l'emballage.

Mais la Cour d'appel écarte ce moyen de défense, sur le fondement des articles 8(1), 9 et 29 de la Convention. Tout d'abord, dans la mesure où le transporteur n'a pas inscrit de réserves sur la lettre de voiture lors de la prise en charge de la marchandise, son emballage est présumé avoir été en bon état apparent*. Ensuite, le transporteur aurait dû prendre les précautions nécessaires pour éviter que la bonbonne, dont la fragilité lui était indiquée sur le bon de transport et sur l'emballage, soit perforée – notamment, en évitant le groupage, en exigeant un emballage plus adapté ou, surtout, en arrimant mieux les autres colis. A défaut, le transporteur a commis une faute équivalente au dol qui, en application de l'article 29, le prive du bénéfice d'un renversement de la charge de la preuve.

* Sur la tendance des juges français à associer le mécanisme des risques particuliers (notamment celui tiré de la défectuosité de l'emballage) au devoir de vérification pesant sur le transporteur au moment de la prise en charge (article 8 de la Convention) et à subordonner le bénéfice du renversement de la charge de la preuve (article 18(2)) à l'inscription de réserves sur la lettre de voiture : Cour de cassation (Ch. com., fin. et éco.) – 5.V.2004 – *Unif. L Rev. / Rev. dr. unif.* 2004, 676.

Bulletin des transports et de la logistique, 2005, 438.

Sommaire aimablement communiqué par Mlle Anne-Isabelle Anfray.



CONV. GENEVE 1956 (CMR) – ROYAUME-UNI

Articles 17, 23 et 41 de la Convention.

QUEEN'S BENCH DIVISION (Commercial Court) – 22.II.2005 – *Datec Electronic Holdings Limited and Others v. United Parcels Service Limited and Another.*

VOL de la marchandise – Colis excédant la valeur maximum stipulée dans les clauses types du transporteur – Exonération de la responsabilité du transporteur (non) – Clause nulle en vertu de l'article 41 (oui).

VOL de la marchandise – Colis excédant la valeur maximum stipulée dans les clauses types du transporteur – Fait ayant causé la perte de la marchandise (non) – Transporteur admis à se prévaloir de la limitation de sa responsabilité.

Le demandeur a remis trois colis de valeur contenant des processeurs informatiques au défendeur pour le transport depuis Milton Keynes (Royaume-Uni) jusqu'à Schipol (Pays-Bas), mais la marchandise n'est pas arrivée à destination. Invoquant la responsabilité pour le dol (vol) du défendeur pour le fait de ses préposés, et par conséquent le dépassement des plafonds en vertu de l'article 23, le demandeur prétendait à des dommages-intérêts s'élevant à £241.241,14 pour l'inexécution du contrat en vertu de la CMR. La Cour a jugé tout d'abord que le dol n'avait pas été prouvé. La question qui demeurait était de savoir si la responsabilité du défendeur pouvait être engagée, ce que contestait celle-ci sur la base de deux moyens.

Le premier moyen invoquait qu'en remettant les marchandises au transport, le demandeur qui agissait en qualité d'expéditeur, garantissait implicitement que la valeur de chaque colis n'excédait pas U.S.\$50.000, condition stipulée dans les clauses contractuelles types du défendeur, et que, étant donné que le demandeur n'avait pas respecté cette condition, la responsabilité du défendeur ne pouvait être engagée. A l'appui de cette conclusion, le défendeur a soutenu que rien dans la CMR n'empêchait les transporteurs de limiter l'étendue du service fourni, et qu'il serait "surprenant et non commercial" de conclure que la CMR

s'oppose en fait à ce que les transporteurs puissent choisir de ne pas effectuer le transport, et leur impose une responsabilité pour des catégories spécifiques de colis, que ce soit en raison de leur valeur ou pour toute autre raison. La Cour est convenue que la CMR permettait en effet aux transporteurs de définir leurs obligations concernant l'étendue du service qu'ils doivent exécuter, et a donné l'exemple du chargement et du déchargement. Toutefois, la Cour a estimé que cela ne revenait pas à dire que les transporteurs sont libres de déterminer s'ils sont responsables pour les marchandises dès lors qu'ils acceptent de les transporter en vertu d'un contrat auquel la CMR s'applique. En conséquence, la clause contractuelle en question était nulle en vertu de l'article 41 en ce qu'elle dérogeait aux dispositions de la CMR.

Selon le second moyen, le défendeur prétendait être exonéré de responsabilité par la CMR elle-même en vertu de son article 17(2) selon lequel le transporteur est "déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute [du demandeur]". Etant donné qu'elle avait rejeté le premier moyen, la Cour n'était "pas convaincue" que le fait d'avoir remis au transport des colis dont la valeur excédait U.S.\$50.000 était constitutif d'une "faute" du demandeur ; et la Cour n'a en aucune façon accepté que ce fait ait causé la perte. Quant au lien de causalité, le défendeur soutenait que, si le demandeur n'avait pas commis une telle faute, les colis n'auraient pas été remis au défendeur et n'auraient par conséquent pas subi le sort qu'ils ont connu. Toutefois, la Cour a estimé que si l'expéditeur avait eu pleinement conscience de l'importance de la limite des U.S.\$50.000, les marchandises auraient été remises au transporteur mais dans des colis plus petits, conformes à la limite. En outre, le fait que les colis aient été remis au transporteur était certes un élément nécessaire mais non pas un facteur causal. La Cour a conclu que la demande était fondée, sous réserve des limites prévues à l'article 23 CMR.

[2005] EWHC 221

Sommaire aimablement communiqué (en anglais) par le Professeur Malcolm Clarke.



COTIF 1980 – REGLES UNIFORMES CONCERNANT LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DES MARCHANDISES (CIM)

CIM 1980 – GRECE

Articles 12(1) al. 2, 55(3) des RU CIM.

AREOPAGE (1^{re} Ch.) – 17.V.2004 – arrêt n° 578/2004 ; 10.I.2005 – arrêt n° 17/2005.

TRANSPORT INTERNATIONAL SUCCESSIF – Etablissement de deux lettres de voiture, une pour chaque partie de l'envoi – Unité de l'envoi – Responsabilité du chemin de fer destinataire pour tout l'envoi.

Une entreprise grecque avait confié au chemin de fer allemand le transport, à Athènes (Grèce), de marchandises qu'elle avait achetées en Allemagne. Le transport fut effectué par plusieurs envois à wagons complets. Pour chaque envoi, les marchandises étaient chargées sur les wagons par la société allemande venderesse, à ses installations terminales embranchées à Crailsheim et à Euskirchen (Allemagne). Des sceaux étaient apposés sur toutes les portes des wagons conformément à la législation allemande. Les wagons étaient transportés d'Allemagne à Sopron (Hongrie), où, sans être ouverts, ils étaient raccordés à d'autres trains à destination

d'Athènes. Le transport était couvert par deux lettres de voiture, la première pour l'envoi d'Allemagne en Hongrie et la deuxième pour l'envoi de suite en Grèce. A destination de tous les envois, il fut constaté que certains sceaux avaient été violés et remplacés par d'autres, d'origine hongroise, grecque, et yougoslave ou bulgare, selon l'itinéraire suivi pour chaque envoi ; et, lors de chaque déchargement, il fut constaté que bon nombre des colis envoyés avaient été volés. A la suite de la réception de chaque envoi, la société grecque, ayant droit aux marchandises transportées, a assigné la société de chemin de fer de Grèce (SCFG) en tant que chemin de fer destinataire, par des actions successives devant le Tribunal d'Athènes. Malgré tous les moyens de défense et fins de non recevoir invoqués, la SCFG fut condamnée à la réparation du préjudice subi par l'ayant droit, et les pourvois formés contre les arrêts de la Cour d'appel d'Athènes (arrêts n° 6634/2001, 4529/2002 et 8206/2002 respectivement, non publiés) furent rejetés par l'Aréopage.

Parmi les nombreux moyens invoqués par la défenderesse au cours des trois procès, une fin de non recevoir retiendra ici notre attention : La SCFG prétendait que, puisqu'il y avait une lettre de voiture pour chacun des tronçons (Allemagne – Hongrie – Grèce), chaque envoi était couvert par deux contrats de transport, dont ce n'était qu'au deuxième qu'elle était partie. Elle prétendait en outre que les vols avaient eu lieu déjà avant l'arrivée des wagons à Sopron (Hongrie), et non pendant leur transport de Sopron à Athènes. Par conséquent, suivant l'argumentation de la SCFG, elle ne pourrait pas être responsable, en tant que chemin de fer de destination en vertu de l'article 55(3) des RU CIM, pour les dommages survenus au cours de l'exécution d'un contrat auquel elle ne participait pas (cf. article 35(2)) ! L'argumentation repose vraisemblablement sur une fausse interprétation de l'article 12(1) al. 2, selon lequel "une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi". De cette disposition se déduit légitimement la proposition inverse, à savoir que "chaque envoi doit être couvert par une lettre de voiture". Mais la défenderesse fait un pas davantage pour en dégager que "chaque envoi doit être couvert par *une seule* lettre de voiture", et pour en conclure, en conséquence, qu'il y a autant d'envois que de lettres de voiture. Voilà comment elle arrive, vraisemblablement, à sa conclusion, certes judicieuse, mais fausse.

L'Aréopage aurait pu tout simplement rejeter ce moyen comme non fondé, car il avait été établi par les juges du fond que les vols avaient eu lieu pendant le transport de Hongrie en Grèce. Néanmoins, avant de le faire, il procède à sa réfutation en droit, au motif que, malgré l'établissement de deux lettres de voiture, il s'agissait d'un seul envoi pour lequel la SCFG était le chemin de fer destinataire. Les marchandises n'avaient pas été déchargées, déposées et rechargées à Sopron, mais seuls les wagons avaient été raccordés à d'autres trains, sous la responsabilité du chemin de fer local. Une telle procédure est habituelle : les wagons à destination des pays balkaniques sont rassemblés à Sopron, distribués selon le pays de leur destination, et chargés sur des trains à destination de ce pays ; et, pour des raisons pratiques, deux lettres de voiture sont établies, une pour chaque tronçon, ce qui n'affecte pas pour autant l'unité du contrat de transport international.

Envisageant donc la fonction économique du contrat de transport et de la lettre de voiture, la Haute juridiction redonne son sens aux dispositions de l'article 12(1) al. 1 et arrive à une judicieuse application de l'article 55(3), réfutant une argumentation qui, bien que soutenable juridiquement, était étrangère à la réalité commerciale.

Dikaio Epikheiréseon kai Etairiôn (Droit des entreprises et des sociétés), 10 (2004) 1285, 11 et (2005) 699 & 832, respectivement.

Sommaire aimablement communiqué par M. Georgios Panopoulos.

